



時代在前進着，今日的世界已是工業社會，工業社會講求的是「速度」，求社會上一切的東西都合乎「速度」猛進。摩托車就是應這種要求而產生的。

摩托車不僅能使我们辦事時間經濟，效率高超，合於工業社會精神，而且在快速行駛時，能令人感覺「萬物皆退，唯我獨進」，或「浩浩乎如馮虛御風，而不知其所止」或「凌萬頃之茫然」，或是自己掌握了天地間的一切。總之，個中樂趣必是身歷其境者始能體會得出，不能為他人告耳。

引擎（或稱發動機）可說是摩托車的心臟，一部車的好壞，往往決定於它的性能，各公司所製造的品質也不相同，其本體係由汽缸（Cylinder）、燃燒室、活塞（Piston）、聯桿（Connecting rod）、曲軸（Crankshaft）、飛輪、機匣（Crank case）等所組成。依其性質大致可分二衝程發動機及四衝程發動機兩種，它們的構造大不相同，因這是專門學問，非三言兩語可道出，故略之。只談談它們大致上的差別及優點與缺點。四衝程發動機藉吸氣衝程將燃料與空氣之混合氣體吸入汽缸內，藉壓縮衝程將該混合氣體在燃燒室內壓縮之，利用燃燒衝程將被壓縮之氣體藉火花塞放電燃燒之，然後以排氣衝程將燃燒後的廢氣排出汽缸。這四個衝程連貫進行成一循環。二衝程發動機則是活塞在汽缸內上下移動，以二個衝程而進行四個動作（吸氣、壓縮、燃燒、排氣）。由於四衝程發動機產生一次動力需曲軸旋轉兩周，而二衝程發動機則由曲軸旋轉一周即有動力產生，故相同排氣量及轉數的兩種發動機，二衝程的輸出力（Output）為四衝程的兩倍（據實際運用只有一倍半）。但二衝程發動機的熱效率均比四衝程發動機低；為供給相同出力，二衝程所需燃料較四衝程多25%至30%。因此較大輸出力之發動機，多採用四衝程發動機。就摩托車說，排氣量在250cc以上者，大多採用四衝程發動機，250cc以下者，則多用二衝程發動機。不過本田的50、90等小型發動機採用四衝程的，其效果也不錯。其他如二衝程發動機比四衝程發動機體小、量輕、易修理，都是優點之一。

騎過十幾種牌的摩托車，據我經驗，50cc中鈴木的最好騎，不論平車、跑車其速度都快，馬力足，耗油量不很大。90cc的本田跑車最理想，不會太笨重、吃油省、避震佳、能跑、而且價錢又低，只有一個缺點，快速剎車，因本車輕不太穩罷了！山葉的100cc跑車漂亮得很，125cc平車，都很好騎，比本田車還穩，不過價錢高。Scooter中Vespa最流行，確是比蘭美達（裕隆）好騎、省油。還是英國的Heinkel最舒服。其他如哈雷、Triumph等大型車，吃油如喝水，騎着雖威風，可是划不來。也許有人不同意我的看法，那也沒關係，這只是我給欲買車的人提供參考的小意見而已。有個新消息，光陽工業公司要同日本合作造一種小於50cc的摩托車，外形很漂亮，只有一個檔，最大速度在30至40K.M.間，方便好騎，萬一路半拋錨，還有踏板可踏至修理廠，價格也相當便宜，這是女孩子們的福音。

或者有人會說我儘談摩托車好，可是一部萬元以上的車可買不起呢？這不

是大問題，只要你留心注意就可發現摩托車的價格年年降，不用多少年，定是摩托車完全取代了自行車。因為臺灣正向「工業社會」邁步中。

常會聽到某些人說：「年青人，還是坐汽車比騎摩托車安全」。其實，這是大錯特錯的見解，諸君試想：與其把自己的生命與世味平生，跟自己毫無關係的汽車司機，不如騎摩托車由自己來控制自己的生命安全些！

談摩托車