



K6



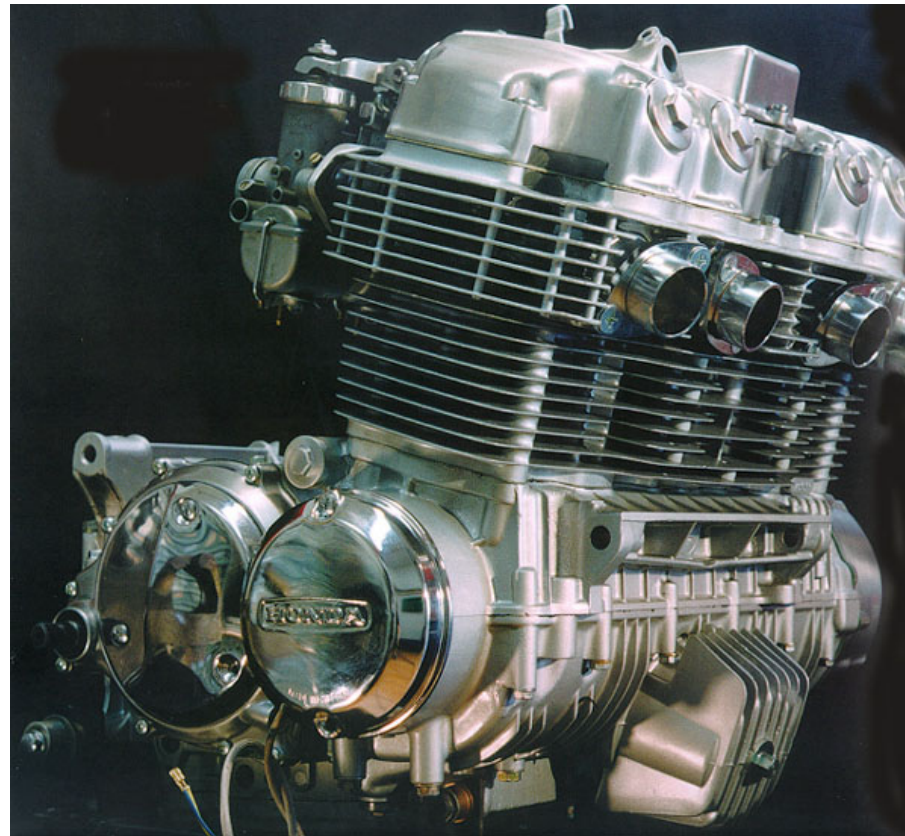
K7



F1



F2



左の写真のような「チョッパー」も製作されていたんですね。でも、改造マフラーじゃ300サウンドに叶わないという意見が強く、どんなに改造してもマフラーだけは「300」という趣味人が多かったようです。いずれにしても、この「OHCエンジン」は偉大でした。実に25万機も生産されたなんて……。上の写真は金型シリンダーの「K1」のエンジンです。

会長通信

本来であれば「事務局通信」となるんですが、「会長のインプレッション」という事でご勘弁下さい。また、遅ればせながら”新年、あけましておめでとうございます。”今年も皆様が元気よく、そして皆様のCBが息絶える事の無いよう、御祈念申し上げる次第です。

CB会では、絶版となった0.5mm オーバーサイズ・ピストンを2セット、保有しています。1セットで4万円程となりますが、ピストン、リング、ピストンピン、クリップのセットとなっていて、当時の買い付け価格で会員にのみ限定でご使用出来る事になっています。

今年こそはみんなでツーリングに行きたいですね。そのためにもキチンと整備をしておきましょう。そのうち、事務局から「ツーリングの案内」が届くと思いますからね。

現在の会員表も同封致します。今年も宜しく御願います。

片桐 和喜

NIIGATA DREAM CB750Four CLUB

VOL, 80

明けましておめでとうございます。今年も全開です！！

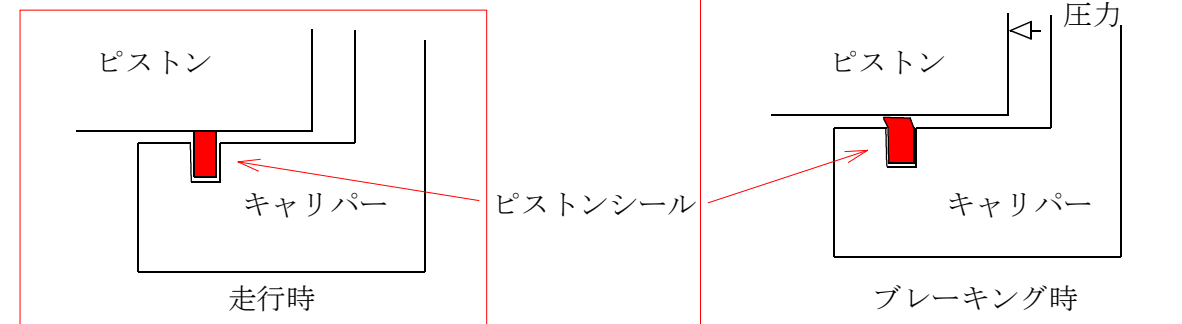
皆様、ご無沙汰でした。ず〜っと休刊しており、「CB会は解散！？」という噂が出ないうちに、「どがいかせんといかん」と思い、筆を走らせる事にしました。

冬場のメンテナンス特集！！の巻

以前にも紹介しましたが、バイクに長期間乗らない季節の到来となり、乗らないから各部の動きが渋くなる傾向があります。その中の最もなるものの一つに「ブレーキキャリパー」があります。

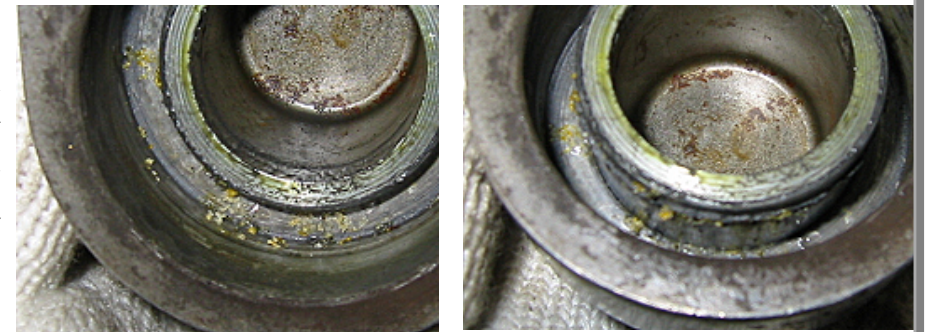
現代のバイクにはその様な心配はないのですが、39年前（K0が発売されてから）の、しかも量産車初のディスクブレーキと言う事もあり、実際はとても「デリケート」なんですよ。

下の図を見て下さい。何故、ブレーキを解除すると自然にブレーキパッドが戻るのか？です。

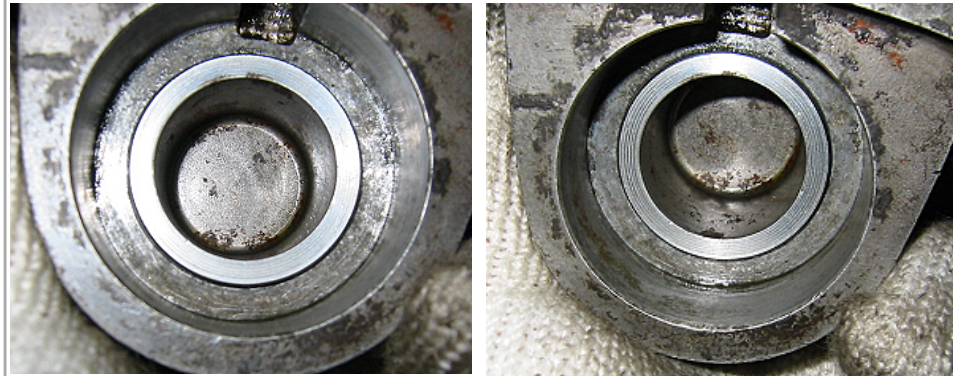


パッドが押し戻される理由は、ブレーキングによりピストンを押し出す時に変形したピストンシールが元の形状に戻ろうとしてピストンを引き戻すからなんです。でも、ピストンとキャリパー、あるいはキャリパーとパッドの隙間が「汚れていた」り「ゴミが詰まっていた」りすると、ピストンシールの弾性では、それらを引き戻せなくなります。最近のモデルではキャリパーのピストンシールを改良したり、ダストシールを追加したりしていますが、我々のCBには、その様なものは一切無いんですね。ブレーキオイルは植物性であり、強烈な吸湿性があります。よって、メンテナンスを怠ると、CBのキャリパーはいとも簡単に「引き摺る」んですね。では、その実例をご覧に入れましょう。

右の写真をご覧下さい。キャリパーとピストンについての黄色い物質は、漏れ出たブレーキオイルに水分が吸着されたものです。もちろん、ブレーキオイルが異常に漏れれば修理を要しますが、分解・清掃を怠ると、この様な現象が起こります。そして、ひとたび押し出したピストンの側面を見れば、この様な「ゴミ」がぎっしりと詰まっています。これじゃ、ピストンシールの力ではピストンを引き戻せないですね。

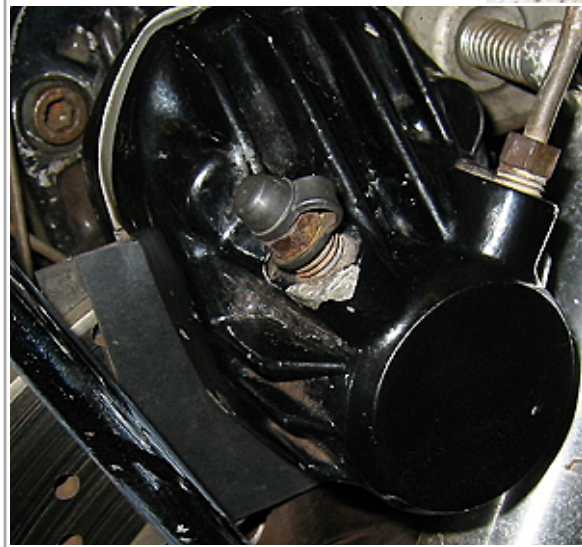


24ヶ月点検では、ブレーキの分解清掃を義務づけているって知っていました？本来、掃除だけではダメなんです。そして、オイル交換は12ヶ月毎と定められています。ちなみに、この写真は片桐のCBですが、分解・清掃はさっぱり行っていませんでした……。 (スイマセン……。)



では、このようになった場合の対処を説明しましょう。

まず、押し出したピストンの側面に「錆」が見られたら、キャリパーのオーバーホールが必要です。錆はピストンから出たものであり、メッキされたピストンが錆たと考えられます。



こうなれば、ピストンとピストンシールを交換しなければならぬと考えましょう。写真のように錆がない場合、ピストンの交換は必要ありませんが、ピストンシールはゴム製ですから、硬化している場合があります、長期間使用したのであればオーバーホールが必要だと考えましょう。ちなみにピストンシールは567円と安価ですが、ピストンを交換した場合、3,612円と、パッドは1組8,400円ととても高価です。

オーバーホールの終わったキャリパーは、この様にして薄いゴム板をディスクローターとの間に挟み、「ピストンの揉み出し」を行います。何度もブレーキレバーを操作して、ピストンの動きを良くするんですね。

世界からCBの写真を拾い集めてみました

CB750Fourは1969年発売当時、月産500台、生産計画6,000台/年と言う数値目標でスタートしました。それ故クランクケースの鋳造方法を「砂型」選択したのであり、高価な金型製作による量産体制を「必要なし。(それ程売れない)」とする目論見によるものだったんですね。しかし、ホンダの目論見を裏切り、発売直後に2,500台ものバックオーダーを抱える事になったんですね。このOHCエンジン搭載車は全シリーズで約25万台生産され、この数値は大型車として類を見ない数字であり、未だに大型車の中では破られていない記録となっています。経営不振だったホンダの救世主であった事はもちろん、CB750Fourはホンダに莫大な利益をもたらすと共に、ホンダの名声の世界一としたんです。



この様なバイクですから、世界には沢山のホームページで紹介されている事はもちろん、沢山のオーナーズ・クラブが存在しています。そのページをちょっと除いてみると、プロト・モデル等も紹介されていました。2枚の写真でタンクの形状が違う事から、プロト・モデルは2台あったのかも知れませんね。日本のモーターショーで発表されたのは白黒の写真のモデルでした。



CB750Fourは736ccと中途半端な排気量ですが、1.「650ccで開発したのが後にトライアンフなどの英車が650→750へと移行する話を伝え聞き、設計を変更して排気量を上げたとする説」と、2.「アメリカで行われていたレースのレギュレーションが排気量45キュービック・インチだったことから、それに合わせて736ccにした」と言う2つの説があります。当時の雑誌で紹介されているホンダの開発陣による座談会の記事には、CB750Fourのエンジン開発担当者である恩田隆雅氏の話が紹介されており、彼の話では「1」が紹介されています。

そんな訳で、世界のレースでも活躍したCB750Fourの記事が多く紹介されていますが、下で紹介するのは、そのレース中に壊れた部品の紹介です。



左から、高速回転と強化されたバルブスプリングによる不可のために破断したカムチェーン、何らかの原因でスカート部が粉砕したピストン。もちろんシリンダーにもダメージを与えたでしょうね。続いては伸びたプライマリーチェーンによって吹き飛ばされたテンショナー。最後は高回転により破断したコンロッド。当然ピストンはシリンダーヘッドを突き破ったでしょうね。曲がったコンロッドからその凄まじさが想像できます。

世界から拾い集めたCBのシリーズ

世界にはCBをテーマにしたホームページが多くありますが、<http://motos.anciennes.free.fr/la-four.html>と言うページに、歴代のシリーズが写真と共に掲載されています。中でもK3は日本国内で販売されていなかったため、殆ど実態が知られていません。ご覧下さい。

