

### 3. コンタクトブレーカー・コンデンサー

コンタクトブレーカーはクランクシャフト右側部の所  
にあり、ベースプレート、ブレーカーアーム2個、ポ  
イント(固定、可動)、一次ターミナルスプリング、フ  
ェルトで構成されている。

コンデンサー2個は、コンタクトブレーカーベースに  
取付けられて、ポイント間の不要な飛火を防止するた  
めにある。

#### A. 分 解

1. ポイントカバーを外す。
2. フレーム中央にある配線を外す(黄、青色)。
3. 6mm ナットを外し、スペシャルワッシャー、ベ  
ースプレート締付ビスをゆるめコンタクトブレー  
カーアッセンブリーを外す。
4. コンデンサーはベースプレートから外す。

#### B. 点 検

1. コンタクトブレーカーポイント  
ポイントにオイルが付着して長い間、走行すると  
ポイントに硬着して、ミスファイヤーの原因とな  
るためポイント面を調べる。  
ポイント面の摩耗、片当り、あるいは汚れたポイ  
ント面はポイントファイル又は、ペーパーで落し  
ます。極たんな場合はコンタクトブレーカーア  
ームを外し、ポイントを磨き、取付けて両ポイント  
が平行になるようにする。ポイント隙間は 0.3~  
0.4 mm に調整する。
2. ブレーカーアームのピボット径がひどく摩耗して  
いる場合は交換する。
3. コンタクトブレーカーへの配線部品は、水、油  
しその他のゴミが付着していないように注意する。
4. ポイントを磨いたらトリクロエチレンをひたした  
きれいな布で表面を完全に拭き、ごみ等が附着し  
てない状態にする。
5. コンデンサー容量  
サービステスターでコンデンサー容量は測定出来  
る。

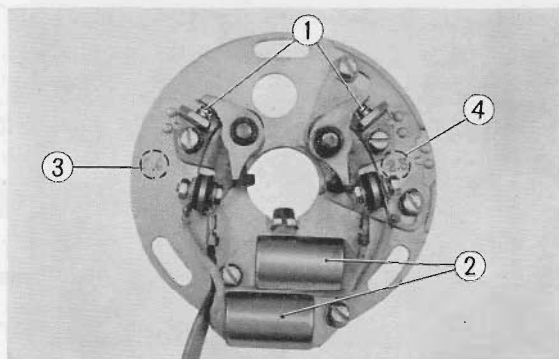


図 309 ① コンタクトブレーカー ③ 1.4  
② コンデンサー ④ 2.3

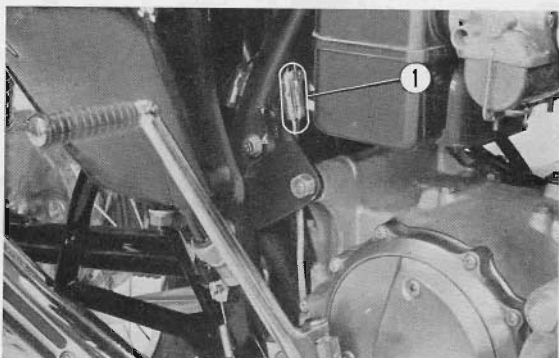


図 310 ① リード線

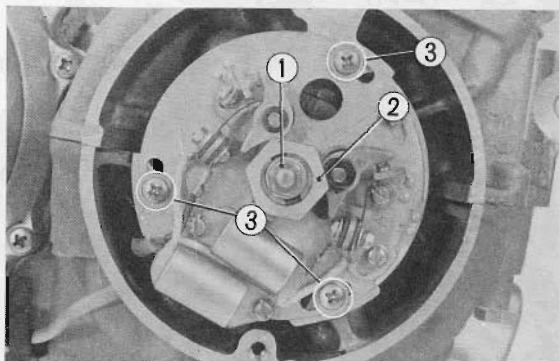


図 311 ① 6mm ナット ③ ビス  
② スペシャルワッシャー

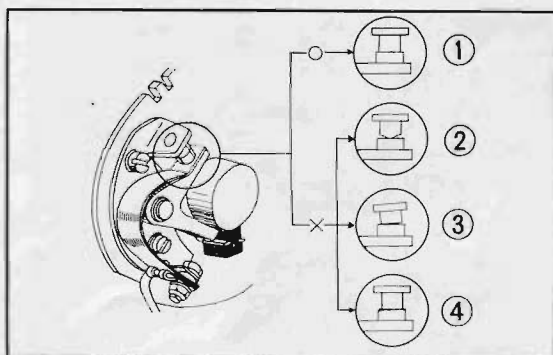


図 312 ① 正 常 ③ 接点の片当り  
② 接点の摩耗 ④ 接点の汚れ

容量は 0.22~0.26 $\mu$ F であれば良好である。

## C. 組立

1. 各部品をコンタクトブレーカーベースプレートに組付ける。
2. コンタクトブレーカーアセンブリーをビス (3本) に取付ける。
3. スペシャルワッシャー, 6mm ワッシャー, 6mm ナットを取付ける。
4. 電装線をつなぐ。
5. ポイント間隙, 点火時期の調整を行なうとやりやすい。この調整は 1.4 ポイント, 点火時期を先に行なう。

### 〈ポイント間隙調整〉

#### 1. 1.4 ポイント間隙点検・調整

- a. クランクシャフトを回してコンタクトブレーカーのスリッパ面をポイントカムが一番高いところに合せシクネスゲージで測定する。  
ポイント間隙 0.3~0.4mm
- b. 狂っている時はビス a をゆるめブレーカーを動かして調整する。

#### 2. 2.3 ポイント間隙調整もビス b をゆるめて同様に 行なう

##### 〈注 意〉

- ・ポイント接点面が汚損している場合はポイントファイルまたはオイルストーンで修正する。
- ・間隙を調整したときは確認の意味で点火時期を点検する。

### 〈点火時期調整〉

#### 1. 1.4 点火時期

- a. コンタクトブレーカーの一次線 (青色コード) コネクターを外し, その間に 12V 3W ランプを結線する。
- b. コンビネーションスイッチを ON にする。
- c. スパークアドバンサーの 1.4 F マーク (上死点前 10°) を合マークの刻印に合せた時ランプが消えれば正規である。

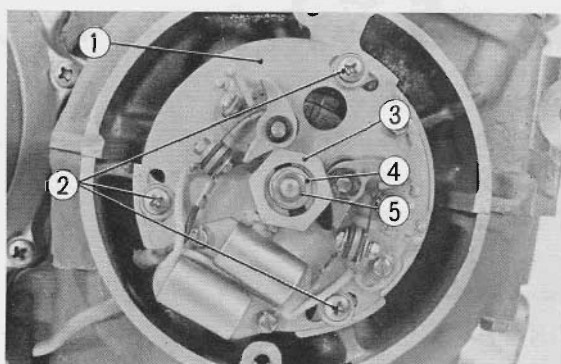


図 313 ① コンタクトブレーカー ④ 6mm ワッシャー  
② ビス ⑤ 6mm ナット  
③ スペシャルワッシャー

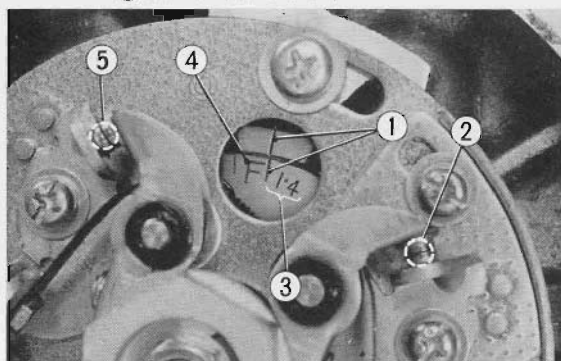


図 314 ① 合マーク ④ F マーク  
② 2.3 ポイント ⑤ 1.4 ポイント  
③ 1.4 F マーク

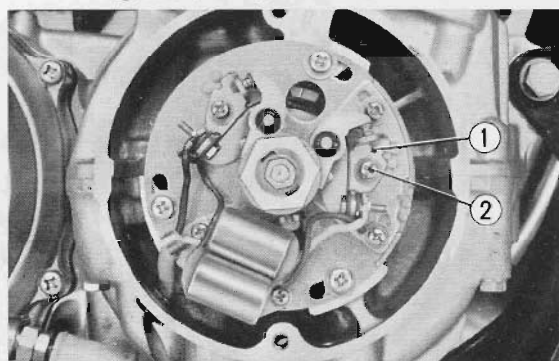


図 315 ① ブレーカー b ② ビス b (2.3 ポイント)

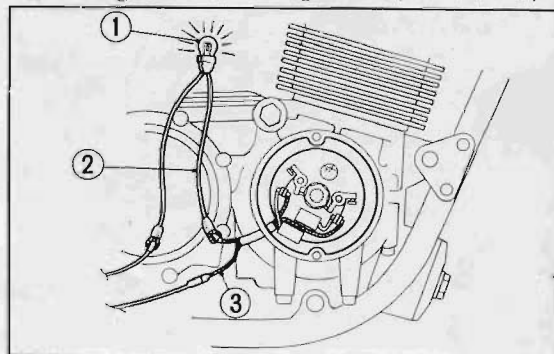


図 316 ① 12V3W球 ③ 黄色コード  
② 青色コード

d. 狂っているとき 1. 4F マークを合マークの刻印に合せた状態でビス b をゆるめベース d を左右に動かしてランプの消える位置でビスを締付ける。

## 2. 2.3 点火時期

a. コンタクトブレーカーの一次線を（黄色）差し換えて 2.3F マークの刻印に合せます。

b. 2.3F マークはビス c をゆるめベース e で調整する。

調整後は（ストロボ）タイミングライトで確認すると正確に出来る。

## 4. スパークアドバンサー

遠心式自動進角装で、点火の進角が行なわれる。エンジン回転が上ると、アドバンサーウエイトが遠心力で、スプリング抗力に打勝って広がり、ポイントカムを回転方向に動かす、すなわち進角によって点火を早める。

アドバンサーアッセンブリーは、コンタクトブレーカーポイントアッセンブリーの内側アドバンサーシャフトに取付けられている。

### A. 分解

1. ポイントカバー、コンタクトブレーカーを取外す。
2. スパークアドバンサーシャフトからスパークアドバンサーを取外す。

### B. 点検

スプリングの強さ、アドバンサーピンの摩耗。

### C. 組立

1. 分解の逆順序に組立てる。
2. ノックピンを合わせ穴に合わせてセットする。

### D. 点火時期の点検

正確な点火時期の点検はストロボタイミングライトを使用する。

サービステスターを使用して点検する方法について説明する。

1. バッテリーへ電源コードをつなぎ、テスターのアース線をアースする。
2. テスターのノブを“タイミング”にする。
3. タイミングライトケーブルをテスターにさし込み、高圧コードをスパークプラグアタッチメントに取付ける。この場合、No. 1 又は No. 4 のスパークプラグのどちらが先でも良い。

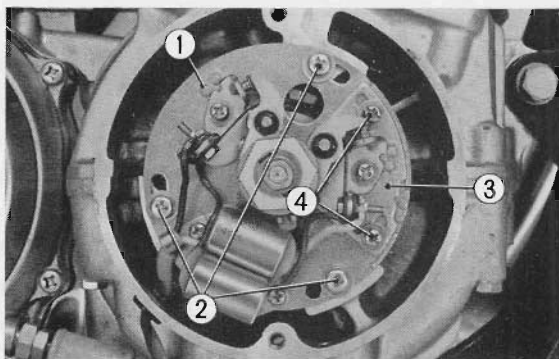


図 317 ① ベース d ③ ベース e  
② ビス b ④ ビス c

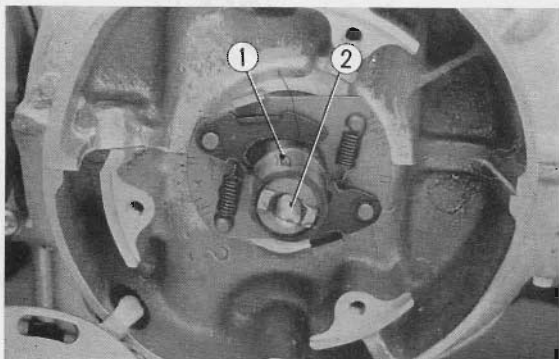


図 318 ① アドバンサー  
② アドバンサーシャフト

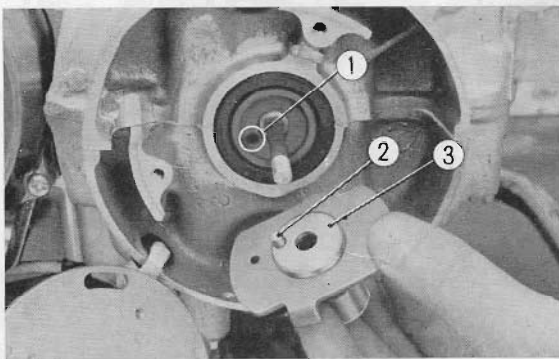


図 319 ① 合せ穴 ③ アドバンサー  
② ノックピン

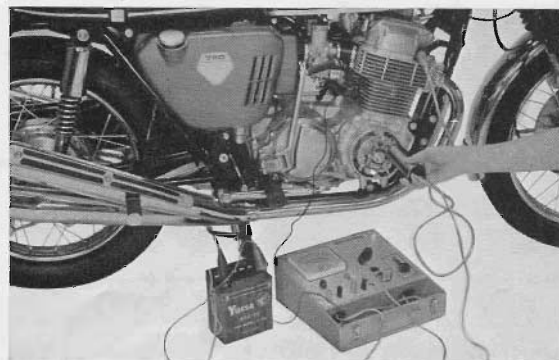


図 320

4. ポイントカバーを外す。
5. エンジンを始動し、アイドルの 850~950rpm にして、ストロボライトをタイミングマークに照射する。この場合、スパークアドバンサーにある“F”マークがタイミングマークと一致していれば点火時期は正しい。
6. 次にエンジンの回転数を 2,500 rpm 以上にあげる。そして、タイミングマークが、“F”マーク前側 23.5°~26.5°にある線の間であれば、進角終りにおける点火時期も正確に調整されていることになる。

回転を一定にしておいても点火時期が安定しないような時は、スパークアドバンサーのスプリング不良やコンタクトブレーカーポイント不良と考えられるので不良部品の修理交換が必要である。

7. No. 2 または No. 3 のスパークプラグの点火時期についても今迄に述べた方法で行なう。
8. サービステスターにはタコメーターも設置されているので、サービステスターでもエンジンの回転数を正確に知る事が出来る。

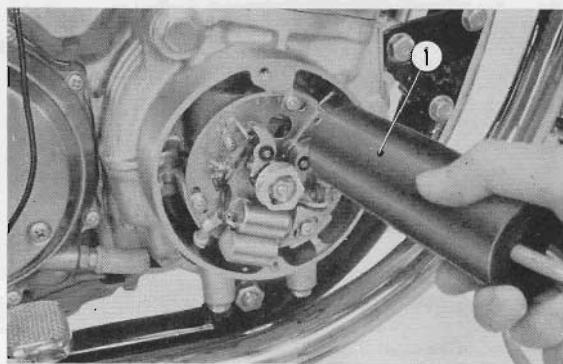


図 321 ① タイミングライト

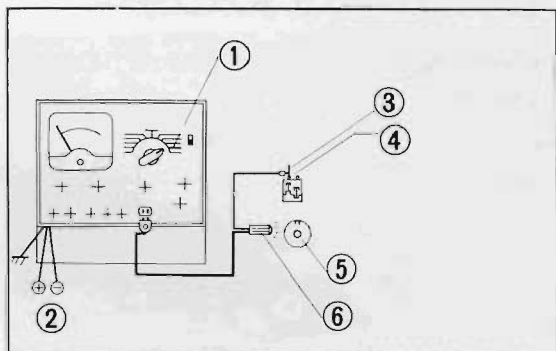


図 322 ① タイミング ② バッテリー ③ プラグヘッドアタッチメント ④ スパークプラグ ⑤ ジェネレーターローター ⑥ タイミングライト

## 2. 発電装置

CB 750 の発電系統は誘導子形三相交流発電機、整流器、ボルテージレギュレーター、フューズで構成されている。ジェネレーターはフィールドコイル、ステーターコイル、ローターで構成されて、スリップリングやブラシのない構造である。

ステーターコイルの発生電圧を一定にするために、バッテリーからフィールドコイルに流れる励磁電流は、二接点レギュレーターによって、高精度に調整され、発電機からの電流は、シリコン整流器で整流されてバッテリー充電に送られる。ジェネレーターは、バッテリーの充電状態によって、2つの働きをする。

バッテリーからの電流は、スイッチを通過してレギュレーターに入り、バッテリー電圧が正規（バッテリー端子で 13.5V 以下）より低いと、電流はアッパーコンタクトを通過してフィールドコイルに流れる。

フィールドコイルの磁界力は、バッテリー電圧の強さに左右され、フィールドコイルの電流は、バッテリー端子電圧 12V の時に 1.6A である。この電流で、バッテリーを充電するのに必要な電圧が、ジェネレーターに生ずる。バッテリー電圧が、約 14.5V を越えた場合は、アーマチュアコイルがアーマチュアをアッパーコンタクトから引き離して、ローコンタクトを閉じ、フィールドコイル回路に抵抗 (10Ω) を挿入する。抵抗を通るためフィールドコイルへの電流は 0.7A に減少し、その結果、ジェネレーターの発生電圧は低くなりバッテリーへの充電量が制限される。フィールドコイル回路に抵抗を入れたり外したりする機能は、バッテリーの充電の状態に従って、ボルテージレギュレーターで行なわれる。