

自己近日稍微研究一下本田 CB125S 車系的缸頭沿革

一些心得跟大家分享一下

自己本身也騎野狼(1993 電發二期) 因為在網路上看到鬼叫缸頭 還有 B3U 的問題

所以去查了一下文章 首先看到維基百科 CB125S 的介紹

[http://en.wikipedia.org/wiki/Honda\\_CB125](http://en.wikipedia.org/wiki/Honda_CB125)

簡單的來說就是這款車很好顧 唯一的弱點就是缸頭軸承

如果機油不常換或是在保養中被忽略 凸輪軸 汽門搖臂 軸承 就掰了

重點在第二段

針對這個問題 本田在 1976 年也就是民國 65 年採用兩件式缸頭設計

代號為 CB125J 美國仍然採用 CB125S 為代號

<http://www.motorera.com/honda/h0125/sport125.htm>

上面的網頁有寫 1976 年 CB125S 就採用分離式缸頭了

這是 CB125S 76 的零件手冊 缸頭的確改為分離式

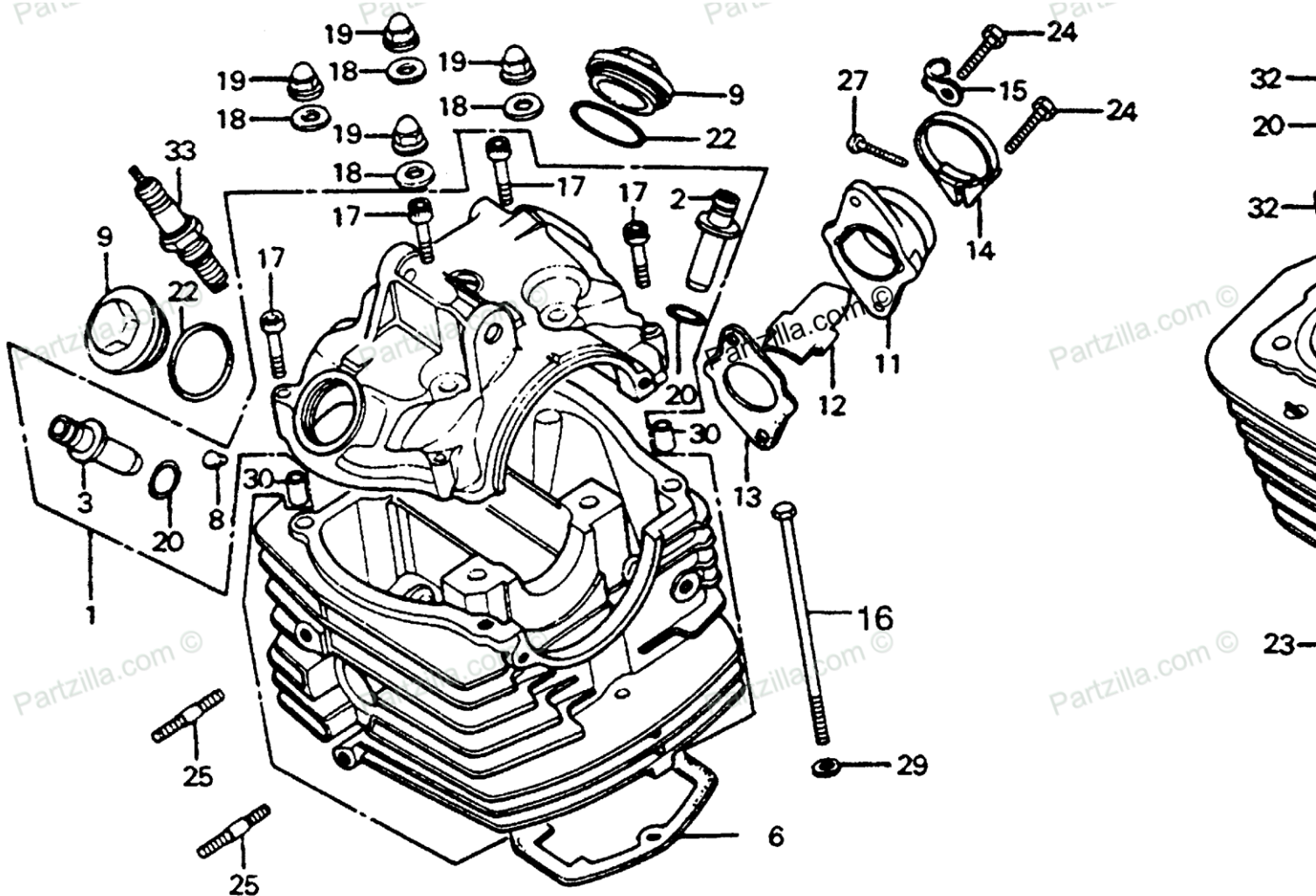
比較值得一提的是吊耳還是在正上方...

同時期的 XL125K 也從一體缸頭改成分離缸頭

雖然凸輪軸更容易更換 但只有內鍊側有軸承 另一邊是靠油道潤滑

(油從右後方天柱打上油道 打進凸輪軸 凸輪上有開孔 旋轉時甩出油潤滑搖臂與凸輪)

久了還是會磨損



可以看到這張圖 缸頭上除了天柱之外 還有有四根內外六角固定 這是最大的差別

不過這個時期的版本 另一側還是靠油道潤滑而已

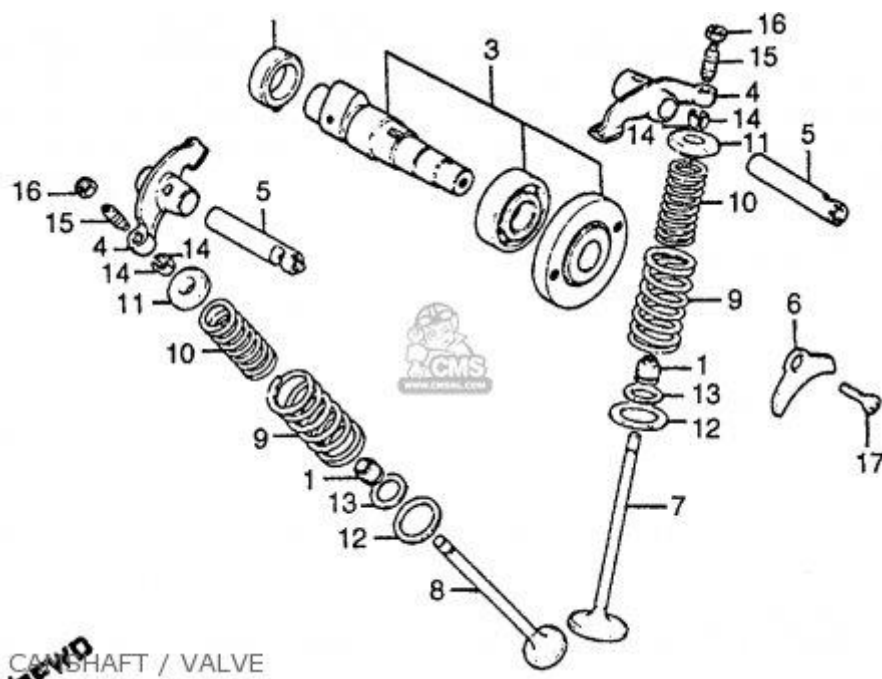
<http://0rz.tw/gMg96> 大家可以看到這個網頁 它的標題-

Honda CB125S ('76/'78/'79/'80) XL125 ('76/'77/'78) Camshaft New

這種凸輪軸可用機型年代 大約是 76~80 這個期間



這張是 1984 年的凸輪軸零件圖 可以看到除了凸輪軸以外 還有一個襯套

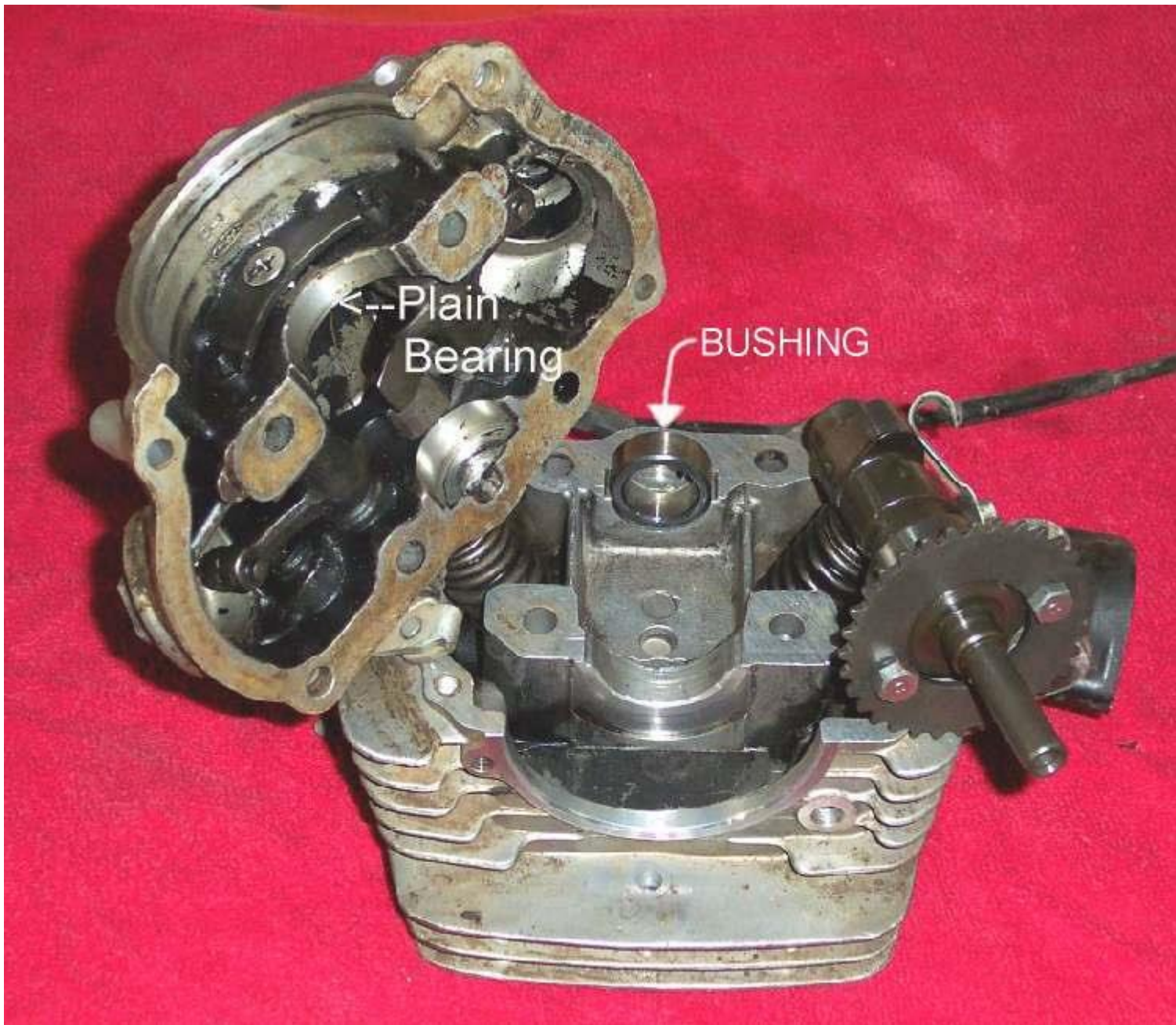


CAM SHAFT / VALVE

這是凸輪軸與襯套組裝圖



**SZ Wholesale Center**  
Connecting Buyers with Suppliers



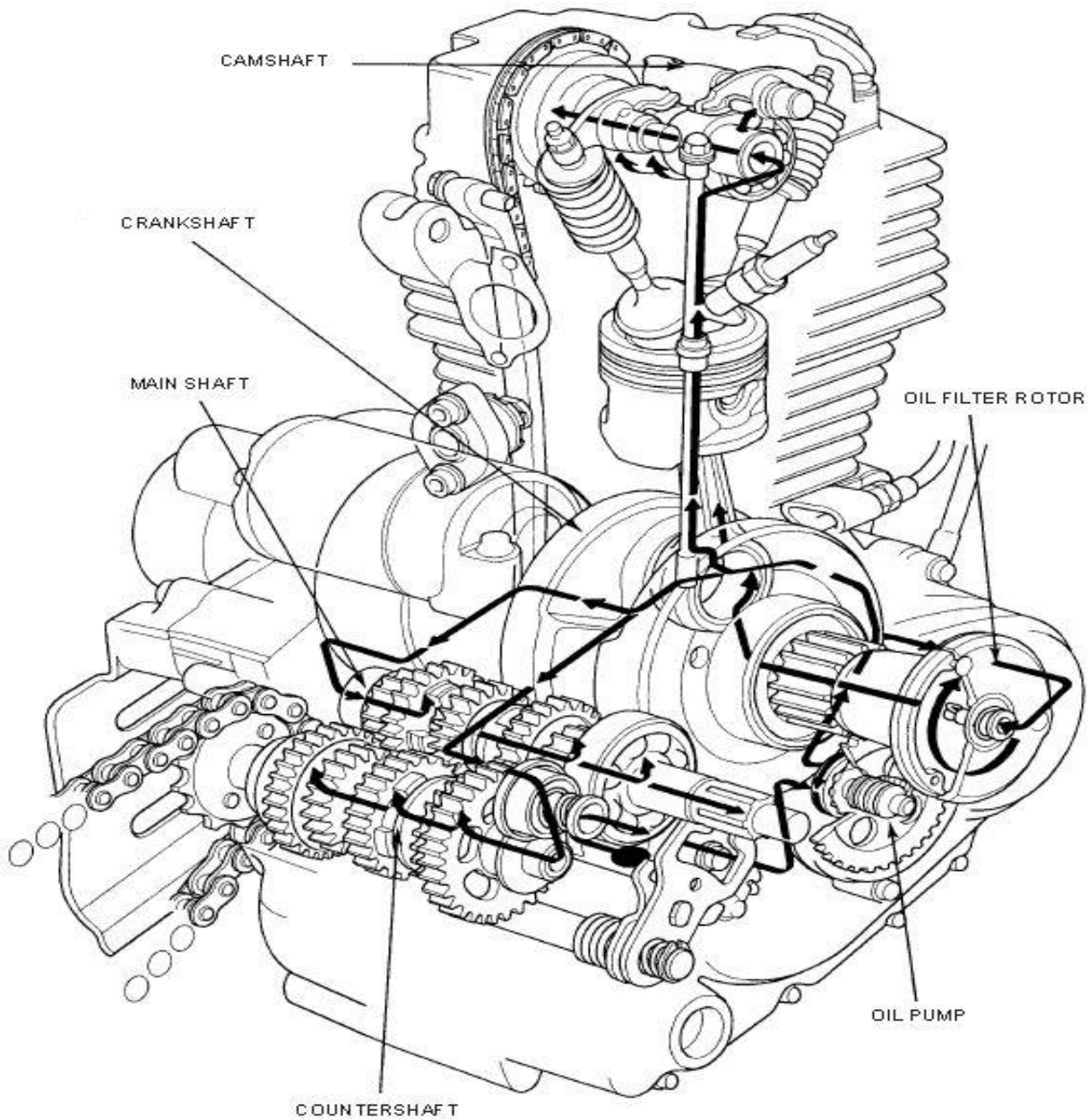
這是 XR200 的缸頭

可以看到一邊軸承座 一邊襯套座

在沒有軸承的那側多加了一個襯套...凸輪軸跟缸頭互磨 加個襯套給他磨

也不用怕缸頭的凸輪軸座被擴孔(這樣要換整個缸頭...就是現在的三陽不耐用鬼叫缸頭的下場) 至少換凸輪軸跟襯套就好

值得一提的就是 1984 年的 CB125S 圖片 缸頭吊耳 被改至進氣門後方 類似本田 CG 的設計



也就是當今本田 FTR223 SL230 類的缸頭)上圖有自動鍊條 進氣歧管也是類似 CG 車系  
後期乾脆連襯套都改成軸承 不論運作與磨耗上都有更好的表現

CAM SHAFT COMP | partno. 14100KP9900



再來回顧這段期間的國產車

原生 CB125S 一體式缸頭的野狼就不多介紹了 (除了巨狼之外管你什麼狼)

後來被改爛鬼叫版本就不用多說了

民國 69 年光陽推出的勝利者 110 (吊耳在上方 凸輪軸加襯套)

<http://tw.myblog.yahoo.com/art-ok/article?mid=4469>

70 年的 KL125

[進網頁點圖可以再放大](#)

自動鍊條 有說是自動內鏈 我看是沒有 吊耳改至後方類似 CG

值得注意的是有更大的缸頭與汽缸散熱鰭片(本田後期的新 CB 系統也是此 運動狼的鰭片也比較大)

反觀三陽.....除了民 76 前後 推出的巨狼 CBX150

是雙軸承凸輪軸版本 電發馬達汽缸在後方 跟現在光陽打檔的車系 或是國產 OHV 相似

也只有這台.....跟運動狼出現在 永遠不回頭的 MV 裡(還真的不回頭了)

[Youtube]<https://www.youtube.com/watch?v=EiINqkHWZKQ>[Youtube]

台灣野狼 63 年開賣 到現在 2013 年還在搞一體缸頭

凸輪軸一直改....改出一堆不耐用的凸輪軸(只修改內鍊側的軸承)

到最後 T1 車主去抗議 才出了了雙軸承版本....很遺憾還是採用一體式缸頭(感覺很勉強 委屈三陽了)

不過 B3U 問題依舊存在

反觀對岸的廈杏三陽 T1

[http://www.xsmt.com/products\\_info\\_360.aspx?productsid=40](http://www.xsmt.com/products_info_360.aspx?productsid=40)

蝦毀 有沒有看錯 馬達在後方 分離式缸頭 自動內鍊調整.....

比起台灣的野狼 血統更接近本田

三陽自己的哈士奇 自動內鍊調整 平衡軸 凸輪也是雙軸承 真的是絕響

偉哉三陽 好料都拿到國外 好引擎就是要在國內絕種 感想：頗屌 還好我沒買下去？

因為 CB 跟 CG125 算是當時本田小排單缸代表機種

我也去維基看了一下

[http://en.wikipedia.org/wiki/Honda\\_CG125](http://en.wikipedia.org/wiki/Honda_CG125)

在 History 底下有提到

CG125 在研發時有特別著重在 CB 車系上凸輪軸不耐用的問題

因為開發中國家 不易尋求保養服務

<http://world.honda.com/history/challenge/1975cg125/index.html>

這是本田的網站底下關於 CG 誕生的專頁

<http://www.motorfans.com.cn/bbs/viewthread.php?tid=341111&fid=1>

這是對岸網友的翻譯 不過沒翻完 大家可以參照著看

簡單的來說 當初銷往開發中國家都是 OHC 車款...後來發現這樣行不通

那些國家使用者根本都沒在保養 長超載 重負荷 使用環境差

才沿用 CB 的架構開發出 CG 車系(我的見解)

如果推論正確 也可以理解為何 CG 車系某些料件與 CB 共用