

クラッチプレートのお話（スラッシュ5から7）

> 発進、変速時に「キュッ」の異音発生 R100S 1980

1980年ATEブレーキ仕様はスラッシュ7（/7）と呼ばれるモデルでクラッチ構造は1969年発売のスラッシュ5、R90Sを代表するスラッシュ6と同じです。

1981年以降モノサスまでのプレンプブレーキ仕様とはクラッチの形状、材質はじめフライホイール、プレッシャーリング、レリーズレバー形状や作動比など大幅に変更されています。（レバー操作が軽く、ピックアップも軽い）

クラッチプレートの第一義は滑らないことで当時のクラッチプレートはブレーキパッドのような材質が使われていました。特に温度が上がるとフェーシング表面が粘るような感じになり、クラッチがミートが困難になり、シフトチェンジにギア鳴りを誘発し、ニュートラルからローギアに入ると「ガッちゃん」と大きなショックを起こします。発進時のクラッチミート、2速、3速へのシフトアップ時にご指摘の「キュッ」といった音を発することもあります。

この半クラッチの出来ないクラッチ盤がBMWのイメージを随分と悪くしているように思います。幸い現行で購入できる純正品はとてスムーズに繋がる材質なので音はもちろんギアチェンジも円滑に行えます。またこのクラッチプレートの材質は耐久性があるため8万キロ程度では磨耗せず、プレッシャーリング、プレッシャープレートも長持ちします。

当時の純正品は攻撃性が強く5万キロも経つとクラッチプレート本体はもちろん前後のプレートもディスクブレーキのローターのよう磨耗します。

ことこのモデルのクラッチプレートに関してはBMW純正のSACHS社製が一番です。社外品で素晴らしい謳い文句が踊っていても浮気はいけません。

R90Sと後継の1,000ccモデルには最強のクラッチスプリングが装着されています。腕力に自身のある方でも渋滞路で30分もウロウロしていると握力が無くなってへろへろになってしまいます。/5～/7までのモデルには滑車の理論を使った操作力半減のシステムが有効です。何種類か出ているようです。

車体番号から製造年月を調べると1980年5月生産分となっているのでスラッシュセブンです。

このシリーズのクラッチスプリングは2種類出ている1,000ccは2.9ミリ厚で60/7、75/7、80/7には2.6ミリ厚のものが使われています。また寸法的に互換のあるものなら2.4とか2.2なんかもあったようです。操作が軽いのであれば800ccのものが使われているかもしれません。