

NIIGATA DREAM CB750Four CLUB

かわらばん VOL, 22

とっっても春が待ち遠しいです。

2月の声が響き渡るにもかかわらず、異常気象のせいでしょうか、雪の舞う日々が続いています。気温さえ上がってくれたなら、我らのCBはいつでもスタンバイOK！なのにね！ 今年は、フルレストアの土谷さんのCBと大久保さんのCBが、ツーリングに参加するべく、最後の調整に入っています。今年は、沢山のメンバーでツーリングが出来そうですね！

愛車の手入れは、大丈夫ですか？

寒い冬は、愛車の手入れも怠りがちになります。春に気持ちよく走らせるために、ちょっとした気遣いをしましょう。去年もこんな特集を組みましたが、忘れた方のために、おさらいです。

●キャブレター●

ガレージで長時間、どうしてもエンジンをかけにくいバイクですよね。(騒音問題) そんな方は、キャブレターのフロートからガソリンを抜いておきましょう。ドレンボルトをゆるめれば、簡単にガソリンは抜けてしまいます。これは、ジェット類が詰まらない為の処置です。1ヶ月でも多少ガソリンは気化します。フロートの中は、ガソリンに含まれる添加剤濃度が増すため、これがエンジン不調につながることもあるんです。

●エンジン●

毎週、エンジンをかけられれば、何の問題もないのですが、たまに、音が聞きたいなあ～、と思いますよね。そんな時は、完全にエンジンとマフラーが熱くなるまで、として下さい。ガソリンが燃えると、二酸化炭素と水になります。この水が、マフラー内に溜まっています。バルブシートやシリンダーの錆の原因となるばかりか、マフラーの錆にもつながります。完全に暖機すれば、蒸発してしまうのですが、冷たいマフラーでは、逆に内部結露となります。冬場、マフラーから水が出るのを、経験したことがあるでしょ？ 車のマフラーなんか良い例です。

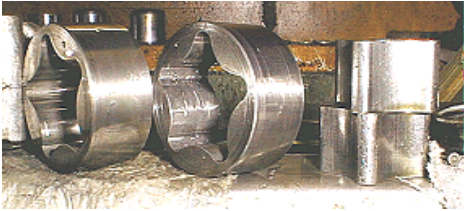
●タイヤの空気圧●

空気は気温で膨張します。寒い冬は、比較的空気圧が低下します。しかし、走り始めるとタイヤは熱を持ちます。これにより内部圧力が高まります。普段より少し低めの設定とし、タイヤが暖まった時点で標準の空気圧となるよう調整します。しかし、夏に調整した空気圧では、現在は気温の変化のため、少し低くなっているはず。空気圧のチェックは、作業点検です。タイヤの空気は抜けるものと考えましょう。絶対空気の抜けないタイヤなんて無いことを御存じですか？

大久保さんのレストア報告 3

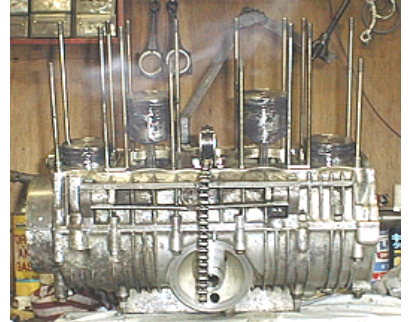
去年の11月に解体した(スクラップじゃないってばあ～!) 大久保さんのCBは、3月中旬の完成を目指して、急ピッチで仕上げの段階に入っています(中身は手抜き! 形になれば後は何でも良い?)。先月号でお知らせした、燃焼室廻りのレポートの続きをしようかなと思います。

比較的コンディションの良いエンジンだったことは、既に先月号で御紹介しました。その中でもオイルポンプの点検は、必須事項です。以外とここまでやらないショップが多いので、今月号は、



この辺りを御紹介します。オイルポンプは、みなさん御存じの通り、エンジン内部にオイルを行き渡らせる役目を持っていますが、クランクシャフトは、メタルとの間に入り込んだオイルに浮かんた状態で回っています。このため、ある一定の油圧が必要となるわけです。固いオイルを使用した場合、

油圧がかかりすぎ、オイル漏れの原因にもなりますが、吐出量の低下にもなり、油膜切れとなることがあります。又、柔らかいオイルを使用した場合、油圧低下により、クランクシャフトはオイルに浮くことが出来ず、メタルの消耗につながるわけです。指定された粘度のオイルは、エンジンの設計段階で決定されるものなのです。暖機運転がいかに大事か、これで理解できたでしょ。CBは、ドライサンプのため、2つのポンプを持ちます。ここに砂や金属片が入り込んだ場合、写真のように傷が入ります。ちょっと解りにくいですが、右側が傷の入ったもの、左が無傷のものです。ローターも同様にかみ混みによる傷が付きます。(下側のローター) オイルポンプはA S S Yでしか部品が出ません。大久保さんのオイルポンプは、深い傷があり、



回転に抵抗があったため、中身の交換とケースの面合わせで対処しました。(手持ちの中古部品を使用しました。) 組み付けは、センター出しが必要なため、経験者でないとシャフトの偏摩耗になります。要注意！！です。写真のピストンが黒いのは、二硫化モリブデンでコーティングしてあるためです。もちろんたっぷりオイルを塗ってシリンダーに納めます。シリンダーも同様に二硫化モリブデンでコーティングし、たっぷりオイルをしみこませたものを使います。



新品のリムとスポークを使用しました。ハブは全ベアリング交換とオイルシール類の交換です。ベアリングですが、ゴミによる摩耗防止から、両面シールのものを使用しました。前後のベアリングで部品代 3,000 円程です。スポークの組立は、バラしから組立まで、おおよそ1時間です。当ガレージでは、ここまでもホローしています。磨き上げたリヤショックが光ってるでしょ？ 全て分解した後、1つ1つ磨き上げます。前回紹介したエアーサンダーとコンパウンドだけで、ずいぶん綺麗になりますよ。ここまで組立を完了しています。エンジンは、再塗装をし、新品以上の輝きを放っています。塗料は、エポキシ主原料の金属光沢を出すものです。(タミヤのプラモデルみたいな感じで仕上がりました。失敗かなあ〜・・・) ビスやボルトは、紹介済みのステンレス製を使用しました。次号は、ダブルディスク編を予定しています。



毎年毎年、CBのオーバーホールをしています。自分のCBの部品も2年ほど前から買い揃えてありますが、手つかずです。しかし、自分のCBが綺麗になると同じで、友達のCBが綺麗になると、嬉しいものですね。今年もメンバーを増やしましょう。みんなでCBに乗りましょう。壊れたときは、直せば良いんです。今なら部品だってあるんだから！ 大久保さんから、精密ドライバーセット・ワイヤーに注油するための工具・スポークのニップルレンチなどを頂きました。みんなで使おうね。大久保さんのエンジンですが、塗装がメッキみたいになりました。タミヤエンジンと呼んでください。

事務局通信

印刷用のこの紙ですが、五十嵐さんから200枚頂きました。事務局 片桐・沼田