

NIIGATA DREAM CB750Four CLUB

かわらばん VOL, 23

そろそろバイクの季節到来です。

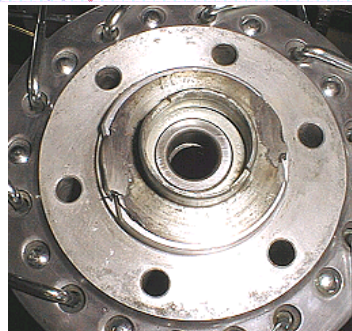
暖かいなあ〜。と思う日が続いたな、と、思ったら、雪が舞う日が続いたり・・・。今年はなかなかバイクに乗れない日が続いています。しかし、4月はもうすぐそこです。みなさん、バイクの手入れは万全ですか？ そうそう、先月号のお手入れ編に詳しく書かなかった記事が、誤解を招くお

愛車の手入れは、大丈夫ですか？

それがあるので追加いたします。

暖機運転ですが、やりすぎはかえってダメージを与えかねません。例えば、ゴールドウイング等は、エンジンをスローのまま、20分以上保持しないこと。とあります。これは、邸回転では、油圧が低く、十分な潤滑が行われなためです。オイルの温度が、35度ぐらいになったら走り始め、徐々に回転をあげながら暖機をします。雪のため走れないときは、時折回転をあげてオイルを行き渡らせます。レーシングもかえってダメージにつながります。エンジンの回転に合わせるようなアクセルワークが必要です。CBは、ど〜せ現代のバイクに比べれば、レスポンスなんて良くないんですから。しかし、あまり気を遣わないことです。壊れたら直せば良いんですから。神経を使いすぎると、せつかくのバイクライフがつまらないものになりかねません。まずは、楽しむことを前提にしても良いのでは？ と私は思います。

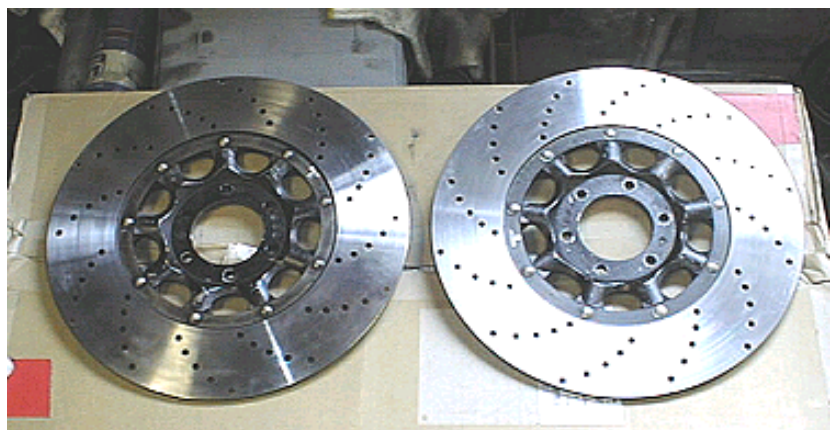
土谷さん、大久保さんのレストア報告 最終回！

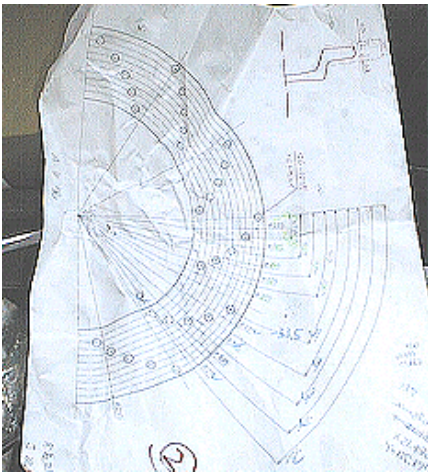


ほとんどキチガイの仲間入りを果たしたこのお二人のCBが完成しました。その前に、ダブルディスク編をお送りします。大久保さんのCBはK4の為、特に難しい加工は必要ありませんでした。K0〜K2までは、キャリパーのサポートを単品制作する必要がありますが、K4以降は、スパーサーで、位置あわせの

みでキャリパーを取り付けられます。左右の部品は、共用なんですね。ただし、スピードメーターのギアボックスリテーナーは、加工が必要です。ディスクサンダーと溶接機があれば、出来ますが、今回は旋盤加工をした後溶接を行いました。写真のような形に加工して組み込みます。ノーマルはメッキのプレートに保持されてリテーナーを回転させています

が、ダブルディスクはこのプレートを取り外す必要があるため、ホイール側に保持させます。回転するものですから、センターは合わせる必要があります。これが狂うと、ギアボックスのオイルシールを痛めてしまいます。ハブにセットして、ギアボックスを取り付け、アクルスシャフトを貫通させて完成です。ただし、アクルスシャフ





トの締めすぎにご注意を！ベアリングの間に入っているカラーは、柔らかい材質です。締めすぎるとベアリングを痛める結果となります。次は、ディスクローターを2枚用意します。(当然だよ) ノーマルのボルトは100mmの長さのためディスク1枚分の長さが足りません。10mm長いボルトに変更します。今回はステンレス製のボルトを使用しました。ローターは大久保さんの趣味で、旋盤加工し、軽量化のため厚さを使用限界まで薄くしました。雨天のブレーキ性能向上のため、更に穴明け加工を施しかなりの軽量化を実現しました。これによりバネ下加重の軽減となり、ノーマルとほとんど変わらない取り回し出来ます。(ダブルのため、1枚分のローターの重さって、

実感できるほどなんですよ。) 大久保さんは、コンピューター設計で図面を作成し、NC旋盤でこの加工をしました。(加工費はビール券数枚という情報有り!) ディスクの歪みも修整できてバッチリになったローターをセットします。キャリパーサポートは、ノーマルの位置を参考にスペーサーで位置調整し、フロントフォークに取り付けます。マスターシリンダーは、容量を大きくしなければならぬため、F IIのダブル用を使用しますが、この部品は欠品です。今回は、ノーマルのマスターシリンダーをボーリングするという荒技で対処しました。ノーマルの14mmを17mmにボアを広げ、17mm用のピストンを組み込みます。オリフィスが広がるため、これを加工します。(実物で見た方が解りやすい。)



ホイールのベアリングは、片面のみのシールのため、ほとんどが使用限界になっていても不思議ではありません。(だって30年の年月が経っているんだもの) ブレーキのカスが入り込んで、真っ黒になっているものが多いです。土谷さん、大久保さんとも全てのベアリングを交換し、両面シールのタイプに変更してあります。(前後のベアリング代は2,500円程) 同時にオイルシール・ダストシールも新品に替えてあります。見違えるようになった2台のバイクをご覧ください。30年前



フルレストア後の土谷K2

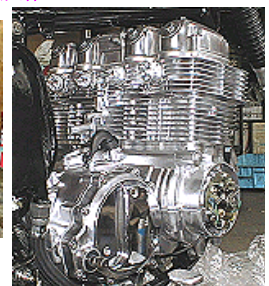
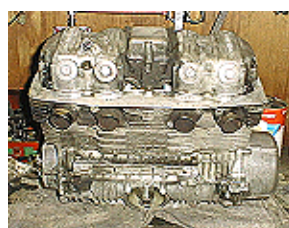
のポンコツバイクに大枚をはたいたキチガイの仲間です。



フルレストア後の大久保K4

事務局通信

いかがでしたか?約3ヶ月の特集でした。オーバーホールの後のエンジンは、メカノイズも減り邸回転でのトルクアップが体感できるそうです。30年前の状態が現在も維持できているはずはありません。足回りの点検をしっかりとやりましょう。中身が大事です。やまちゃんはもうすぐ2回目のオーバーホールかな?



4月中に第一回目のツーリングをしようと思います。後ほど連絡をしますね。

おい!やまちゃん。計画しといてね。 **事務局 沼田・片桐**