

NIIGATA DREAM CB750Four CLUB

かわらばん

VOL, 41・42

10月の月例ツーリングの巻き！

最近、炭そ菌の騒ぎで郵便物のチェックが厳しく、9月のかわらばんが届かないと言う事態になりましたのは、事務局の怠慢が原因です。ごめんなさ〜い！実は、片桐が帰国したのが9月24日でした。そして仕事に溜まりに溜まっていた事と、ボランティア関係の仕事も早急に手を付ける必要があったため(10月17日の新潟日報全県版参照)と、10月20日・21日と、新潟ふるさと村で開催された新潟県国際交流協会主催のイベントに参加していたためです。ともかく、10月は忙しかった！！おかげで、全然



バイクに乗っていません。そろそろ私はクビでしょうか？

そんな10月でしたが、月例ツーリングが行われました。やまちゃん・伊藤さん・鶴巻さん・大久保さんが参加してくれました。天気にも恵まれたショートツーリングとなってしまいましたが、いつ見ても、CBは綺麗なバイクですね。人が見ればうるさいだけの骨董品ですが……。

休憩していた時、崖からSR400が転落したと言う事で、みんなは救助に駆けつけたそうです。(もし、転落したのがCBだったら、部品取りしたんだろうと思います。) 幸いライダーは軽傷だったそうですが、一



同は、あまりの高さの崖から落ちた事で、ライダーが死んでい



ると思った程です。ともあれ、それで済んでホットしたのが本音でした。帰りは、もちろん、安全運転で帰りました。(ウソ・ウソ！)

やまちゃんのユーザー車検

計画性を欠いた子供作りのあおりを受け？やまちゃんは初のユーザー車検に挑戦しました。我がクラブの会員も大久保さんや土谷さんがユーザーで受けています。きちんと整備してあれば、3万円で車検が取れます。みなさんも挑戦してみたいはいかがですか？やまちゃんも無事に合格しました。以外と簡単です。専門誌も出ていますので、参考にてください。片桐の場合、ゴールドウイングは一度もブレーキを分解していません。清掃のみで今まで乗っています。四輪車と比べて二輪車は以外と簡単です。

神喰さんのレストア報告 4

6月から続いている神喰さんのCBのレストアですが、フレーム廻りを既に終え、後はエンジンの搭載を残すのみとなっています。エンジン搭載後は、配線とワイヤリング、キャブレターのオーバーホールぐらいで完成となる予定です。次回のかわらばんには、いよいよ形になった姿をご披露出来ると思っています。

土谷さんの823cc計画 1

最近、雑誌の影響で823ccにあこがれた土谷さんは、ついに夢を実現する如く、行動に出ました。今回はみなさんにキットの紹介を含めて御紹介します。



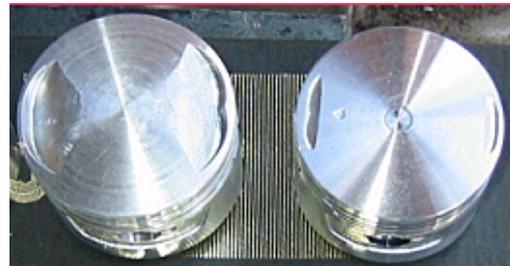
エンジンは、神喰さんがやまちゃんから譲り受けた物を使用しています。元々搭載されていたエンジンは、神喰さんのCBに搭載する予定です。で、823cc キットは、やまちゃんが持っていた絶版のヨシムラキットです。既に生産が終了したのですが、生産終了直前に、やまちゃんが購入していたのです。ちなみに片桐もこの時、入手したのです。キットの内容は、3.5mm オーバーサイズのピストン・ピストンピン・クリップ・リング・ガスケットのセットです。このピストンは、ハイカムに対応しているため、バルブリセスを深く取っているのが特徴です。表面の仕上げも純正以上の仕上げをしています。全開連続10時間テストに合格しているそうです。ピストンヘッドがやや高くなっています。排気量増大分で計算すると、圧縮比はノーマルの9.0から10.5となります。これに合わせてノーマルのシリンダをボーリングするわけですが、ライナー厚が、4mmから2.25mmに減少するわけですが、最低でも2.5mmは欲しいところですが、耐久性は限界ギリギリと言う事になります。とにかくボーリング後のライナーは、怖いですよね～これが。



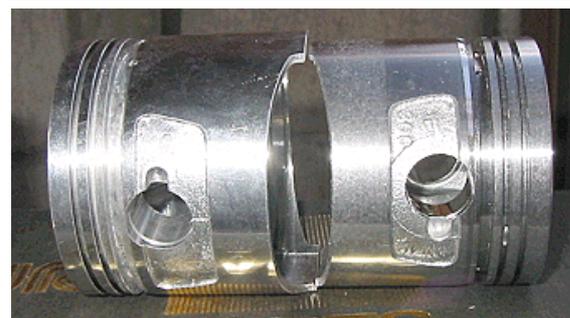
きめ細かなクロスハッチは、絶品です。



エンジンは、神喰さんがやまちゃんから譲り受けた物を使用しています。元々搭載されていたエンジンは、神喰さんのCBに搭載する予定です。で、823cc キットは、やまちゃんが持っていた絶版のヨシムラキットです。既に生産が終了したのですが、生産終了直前に、やまちゃんが購入していたのです。ちなみに片桐もこの時、入手したのです。キットの内容



左がヨシムラキット・右が純正ピストン



ボーリングを終えたシリンダーです。解りますか？クロスハッチは純正以上の仕上がりです。県内では引き受ける場所がないため、有名な近藤内燃機に依頼しました。県内の場合、4本を0.5mm広げるのに4万8千円の費用がかかるのに、近藤内燃機は、3.5mm オーバーでも3万6千円とリーズナブルです。おまけに仕上がりは特級品です。通常ボーリングは、1回の切削量が0.25mmです。よって、0.5mm オーバーのピストンを入れるには、ホーニングも含め2行程必要ですが、3.5mmのオーバーサイズの場合、8行程必要になるのです。



左がボーリング前・右がボーリング後

今回のボーリングは、高速よりも低速のトルクアップを目標としました。そのため、高すぎる圧縮比を下げる必要があります。燃焼室の拡大加工をして、更にシリンダーベースパッキンを2枚入れる事で、10.5の圧縮比を9.5に下げます。カムシャフトは、ノーマルを使用しますから、なおのこと圧縮を下げる必要があるのです。もし、そのまま組み込んだ場合、エンジンの過熱とノッキングという問題に直面します。レースでもない限り、圧縮比はいじらない方が賢明なのです。ボーリング済みのシリンダーにノーマルのピストンを入れるとこんな具合です。



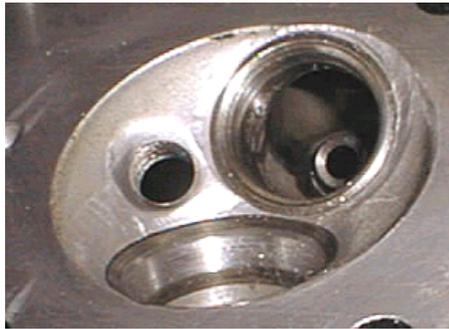
加工前の燃焼室の状態

燃焼室の拡大方法は、ボーリングしたシリンダーに合わせて周囲を削る事から始めます。形が決まったら、バルブ廻りのでこぼこを削り取り、半円形の燃焼室を形成していきます。燃焼室容積を量りながら削ります。この場合、燃焼室にオイルを満たして容積を計ります。もちろん低粘度オイルを使用します。燃焼室の加工だけで1日たっぷりかかります。

スパークプラグのあたりを重点に削ります。ここは、形状が元々悪いところで、カーボンが多く付着しやすい場所です。しかも、吸気の妨げになってる場所もあります。ノーマルでもここを少し削っただけで、



ボアを広げ、更に削り込みます。



ノーマル排気量の加工例

吸気効率は向上しますが、今回は圧縮比を下げる事から、大幅に削りました。それでも、ノーマルの9.0から9.5と、高めにしました。空冷エンジンの場合、圧縮比の限界は10.0です。それでもオイルクーラーは必需品となります。しかし、今回はそのまま大丈夫だと思います。だって、片桐のエンジンは、圧縮比を

10.0 にしています。しかし、発熱が著しいのと、ノッキングがまだ残っています。今になってみれば、圧縮を9.0にした方が良かったと後悔しています。圧縮をあげる事により、エンジンのトルクが高まります。馬力はカムシャフトによって影響を受けます。しかし、圧縮が高くなりすぎると、燃焼温度が高くなり、バルブ廻りやピストンヘッドに悪影響を与えます。現行車のエンジンは、ピストンに下からオイルを吹きかける事によってピストンを冷却していますが、CBには、そんな機構はありません。このエンジンの圧縮は、10.0が限界なのかもしれませんね。燃焼室の加工を終えたヘッドは、更に荒さを研磨し、バルブシートを修正をした後、シリンダーに取り付けられました。



削り終えた燃焼室の状態

この後、サンドブラストによりエンジンの汚れを綺麗にしました。やっぱりガラスビーズが良いですね。新品同様になります。表面を痛めることなく仕上げるには、最良の方法だと思います。4kgのガラスビーズで1台のエンジンを仕上げる事が出来ます。当ガレージにあります。いつでも利用してください。

みなさんがこの会報を読んでいる頃、エンジンは完成すると思います。

みなさんがこの会報を読んでいる頃、エンジンは完成すると思います。

事務局通信

11月3日は、定例の最終ツーリングです。能生町の道の駅に、カニを食べに行きましょう。集合場所は、関越道黒崎サービスエリアです。集合時間は午前9時。全員で行きましょう。お昼前に到着予定です。土谷さんのスペシャルエンジンの音を聞きに来てくださいね。

11月7日から27日まで、片桐は再び出張です。よって、来月号のかわらばんが遅刻しそうです。みなさんの御理解と御協力を御願ひ致します。その間、当ガレージはいつものように解放しております。自由にお使い下さい。コンプレッサーの電源が解らなかつたら、会員の村山さんに聞いてください。彼の携帯電話は、090-2143-0077です。11月号のかわらばんには、少しばかりフィリピンのバイク事情を掲載しようと思います。それとも可愛いフィリピーナにしようかな？どっちがいい？

もちろんフィリピーナと答える 事務局 沼田 見飽きたと答える片桐(ホントだっつぽ。)