

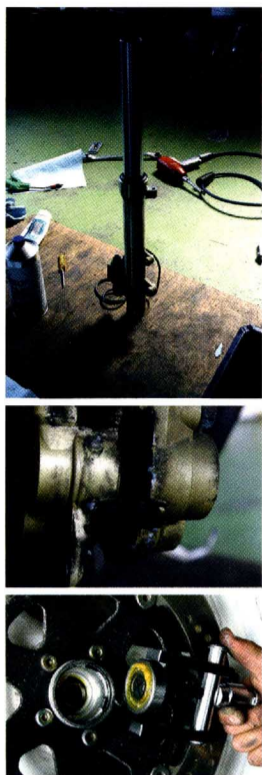


**オイル+ケミカルで走りを復活
ニューテック自動車再生術
Vol.2**

Text & Photo / Kazuma Takagi 高城一磨
取材協力 / 秋葉モータース Phone 046-274-8198 <http://www.akibamc.com/>
ニューテックジャパン Phone 045-628-2055 <http://www.nutec-japan.com/>



【第2回：足周りをまともにする】



**ニューテック製品で
重要保安部品でもある
フォーク&ブレーキをOH**

アイドリングが安定した次に見るべきは、足周り。重要保安部品の集合体をまともしておけば、車検だって取れるからだ。面白いのが、ニューテック製オートマミッション用オイルがフォークオイルにも使えるというウワサ。フォークの整備ついでに、ブレーキとホイールベアリングも見てみた。

キャブの洗浄十オーバーホールで、「ガソリン漏れ」という危険な状態から脱したGSXRニューテック号。いまだ低回転でカブる気配を残しているが、アイドリングの安定性は高まり、ひとまず普通の状態にはなった。次なるターゲットは足周り。車検取得を第一に考え、フロントフォークとブレーキを中心にメンテナンスしてみた。

メインメニューのフロントフォークからはオイルが結構漏れ、シールが完全に抜けた状態。試しに車体を前後に揺すればビヨン・ビヨン……とバネだけで反発している。オイルによる減衰力なんて感じない。ここは極力抵抗なく、しかしオイルが漏れないようシールする必要がただに、漏れ防止の添加剤は使えずシール交換しかない。それで

は話にならないので、フォークオイルの代わりにニューテック製ATF(オートマチックトランスミッションフルード)を使ってみようというのが今回のネタである。これが結構具合いいのだ。

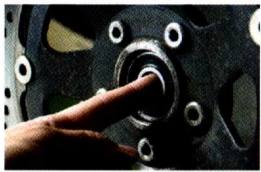
また、キーキー鳴いているブレーキも車検整備の必須項目。ここはピストン周りの清掃と同時に、ブレーキフルードを同社製のRP320に交換。また外したフロントホイールをチェックしたところ、ホイールベアリングの様子も怪しかったため、洗浄して古いグリスを取り除きマルチパーバスグリスを詰め直した。'88GSXRはシールベアリングを使い本来非分解パーツで、具合が悪ければ丸ごと交換が鉄則。だがこのコーナーでは極力ニューテック製品を使い実験したいため、取替えてシールを外し詰め

今回の先生は…



前回に引き継ぎ、面倒を見てもらった秋葉モータースの秋葉さん。修理はもちろんだが、ベルリンガーやデビルの代理店でもありカスタムも得意。ユニークなHPも要チェック。

ホイールベアリング編



①フォーク整備の際外したホイールも状態チェック。指でベアリングの様子を探れば、軽いゴロゴロ感があつた。ブローで外してメンテを行う。



②シールベアリングゆえ本来は分解せず交換だが、今回はメンテで済く。パーツクリーナーで洗浄し、ナイロンブラシで古いグリスを取り除く。

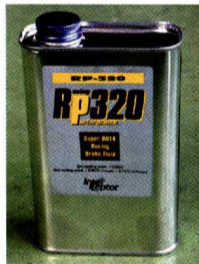


③万能グリスとして知られているニューテックのマルチパーパスグリスを、片面からグリグリと塗り込んでいく。MPグリスの使用は完全脱脂が前提。



④片側からしつこく押し込むと、反対側はこんな感じに。しっかり隙間が埋まった状態になったら、こちら側からもマルチパーパスグリスをしっかりと詰め込む。

性能を維持するグリス



RP-320
インターセプターブランドからはブレーキフルードも出ている。RP-320の名はドライ沸点320度からきている。DOT4ながら従来の規格を超えた性能を持ち、レースにも対応できる優秀なフルードだ。500ml缶で税込6825円。



NC-100
エンジンパーツのアクセサリ用からドライブチェーンまで、幅広く使えるのがこのハイパーMPグリス。皮膜が切れず非常に薄く伸び、水にも強いのが特徴だ。ニューテック製品の隠れた人気商品がコレ。価格はオープン。



ZZ-51 DF-TF
DF-TFは本来4輪用のA/Tミッション用フルードだ。ただ粘度がフォークオイルにも使えることからロコミで広がり、実際に使用したところまったく問題なく調子いいとか。ニューテックならではのマルチ振り。1L缶2100円だ。



車検取れました

フォークのオイル漏れと引きずったブレーキを直したニューテック号。早速陸運局に向き車検を取ってきました。完璧整備ゆえ約2時間で車検証を入手。これで晴れて公道走行可能に。うーん、これからが楽しみー。

フロントフォークOH編

「フォークオイルにATF?」



①全バラにしたGSX-Rのフォーク。オイルは汚れていたが、距離を走っていない為パーツ自体は問題なし。パーツクリーナーで洗浄し再利用することに。



②洗浄後は逆の手順で組み込み。オイルシールは専用インストローラーを使うと確実だ。シールには予めオイルを塗って組み込むとスムーズにいく。



③そして登場のZZ-51 DF-TF。4輪用ミッションフルードながら、フォークにも使用可能な粘度を持つ。ちなみに「ニューテック好きの間では常識」とか。



④オイル量はマニュアル通り油面計測で、フォークを垂直にできる状態ならこちらが正確。フォーク装着状態など斜めなら油量で揃える手もあり。



⑤アウター/インナーチューブを繋げるフォークシリンダーを外すため、アウターチューブ底部のボルトを緩める。エアインパクトレンチを使うとラク。



⑥フォーク内からシリンダーユニットを抜き取ったら、細いドライバー等でダストシール、Cリングの順で取り外す。インナーチューブを傷つけないよう注意。



⑦ストロークのCリングを外したなら、アウターをホルドしインナーチューブをガンガンと引く。インナーチューブとシールを抜き取るのだ。



⑧Cリングがサビで固まっているため、アウターチューブ側の溝の周りもサビが発生。溝をキレイにし、極細目の耐水ペーパーで軽くさらさらしておきたい。



⑨トップとアンダーブラケットのクランプボルトを緩めるフォークを外す。最後のクランプを緩める際はいきなり落ちないように片手でフォークを持つべし。



⑩外したフォークをチェックすれば、インナーチューブに結構大きいサビが。ここはストロークすればシールが届く箇所である。うーむ……。



⑪スクレパーで表面を削ぐようにして、サビを取り除く。それでも小さなピンホールが残った。取り除えず現状で目をこらさないと……。



⑫スプリングが飛び出さないよう注意しながらトップキャップを外す。スプリング抜き取り後、チューブをストロークさせながらオイルを吐き出させる。



⑬ストロークの度にフォークからオイルがにじみ出る始末。フワフワ落ちて足周りは、スポーツバイクとして決して快適とは言えない。



⑭ダストシールにCリング、そしてオイルシールを交換。80'sはまだパーツが出るので助かる。カタくなった古いゴム製品は迷わず交換するべし。



⑮フロントフォークは懐かしのANDF(アンチノーズタイプフォーク)仕様。88GSX-R1100は電気式ゆえ、予め配線のカプラーを外しておく。



⑯左右のキャリバーを外したらアクスルシャフトを抜き取り、ホイールを外す。車体をジャッキアップする際は安全のため極力フラットな場所で行おう。

温度によるフォークオイルの粘度変化

オイル粘度	(40°)	(100°)
ヤマハ G10	33.2	5.7
ヤマハ G15	47.3	7.2
KYB G10S	37.2	6.2
KYB G15S	55.2	7.8
ショーワ SS-8	36.8	5.8
NUTEC DF-TF	35.7	7.71

この数値は、フォークオイルが熱を持った際にどれだけ粘度指数が変化するかニューテックがテストした結果の一覧だ。フォークオイルで標準的に使われるのがG10という粘度で、これは各社とも油温40°の時点で指数が33.2~37.2に収まっている。ニューテックのDF-TFも同じ。それが100°まで上がると全てヒトケタ代に落ちるが、DF-TFは粘度がワンランク上のG15とほぼ同じ指数を維持。どういことかと言え、サーキットなど連続走行でフォークオイルが熱を帯びても粘度変化が小さいため、セッティングの変化も少ない=走行条件に左右されづらいのではないだろうか。熱に強い作りはDF-TFでも明らかである。ただフォーク用としては、ややコストが高いのが気になるところか。

ブレーキOH編

「ブレーキフルード最先端」



①ピストン側面を耐水ペーパーの裏側で磨く。ヤスリ側ではなく裏面で十分。逆に引っ掻き傷を付けるとオイル漏れにつながるので注意。



②パーツクリーナーで洗浄後、ダストシールなどゴムパーツを新品にし組み立て。仕上げにニューテックのブレーキオイル、RP320を規定量入れる。



③パッドをホルドするパッドピンもご丁寧に磨く。これだけサビていれば、仮にピストンがまともでもパッドがスムーズに動くのは難しいはず。



④キャリバーピストンを外したところ。最も重要なスライド面には軽いサビが浮くものの、ダストシールが機能していたため軽症で済んだようだ。



⑤フロントは清掃でOKだったが、リアは分解が必要だったブレーキ。キャリバーを外す前に、まずバキュームポンプでフルードを抜き取った。



⑥パッドを外したところ部分的に砕けていた。何か強いチカラが加わったのか、それともリアだけ雨ざらしの状態だったのか……? 残量があっても要注意です。