

ワタシが **NUTEC** を選ぶ理由

プロが語るオイル & ケミカル事情

第5回 | SUZUKI SPORTS大田

Text & Photo/Kazuma Takagi 高城一磨
取材協力/スズキスポーツ大田 Phone 03-3738-5171



日常の足にプラスαの 楽しみを与えるレシピ

バイクライフを支えているのは、ビッグバイクばかりではない。通勤の足として、スクーターをセカンドバイクに使う人も多い。今回はそこにちょっとした遊び心を加え、日常がグッと面白くなるというオハナシ。

多数のクルマが行き交い、日中は渋滞が慢性化する、国道15号と環状8号の交差点。そこから僅かに横浜側へ移ったところにあるスズキスポーツ大田の店先を、スクーターに乗ったお客が頻繁に覗いていく。目の前を通る国道15号線は、横浜と東京をつなぐ大動脈のひとつ。停滞したクルマの間をすり抜け、大小のスクーターが数多く通り抜けていく。

「通勤だし税金も安いから原付を選ぶ人は多いですが、やはり小排気量だと交通が流れたときパワーに不満を感じるようです。250や400の中古スクーターを並べると、皆さん結構注目しますね」張りのある声で丁寧な応対をしていくのは、同ショップの店長である醍醐義征さん。一見スズキ系ディーラーに見えるが、現在は他メーカーも取り扱っており、ビッグバイクでのサーキット走行会参加からスクーターのパンク修理まで、なんでもこなす街のバイク屋さんだ。

「社長がスズキのサービス工場の出なものでスズキ色が強いですが、販売・修理ともになんでも扱いますよ。でも場所柄が、最近スクーターを求める人が多い。でも、ウチにくる人は別にメインのバイクを持っていることが多いので、セカンドバイクとしてですけど。だから遊び心も旺盛で、通勤の足に少しずつ手を加えて楽しむ人が多いんです」チューニングパーツを組むようなハード系は少ないが、ケミカルチューニング

これがパワーアッププログラムに使うケミカル3種。右から、キャブレター&インジェクションクリーナー、カーボンリムーバー、コンプブースターだ。



アドレスV125は、冷間時にアイドルリングが不安定になる傾向がある。これはアイドルポートにスラッジが溜まりやすいが原因。そんなとき、NC-120キャブレター&インジェクションクリーナーがかなり役立つとか。

など実験系が大好きなのだとか。その人気メニューのひとつに、ニューテックのパワーアッププログラムがあるという。「ケミカルチューニングって、体感できても僅かじゃないですか。その微妙な変化を誰でもわかるのが、小排気量だと思っんです。スロットルを全開にしエンジンをつまみ、小排気量ならできるじゃないですか。自分でもアドレスV125に乗っていますが、そこで違いを体感できたのがコンプブースターでした。それまで、ジワジワとしか伸びなかった高回転に、結構な勢いが追加されたんです」マユツバと想像していたケミカルの力を感した醍醐さんは、その後ニューテックとの付き合いを深めていく。「パワーアッププログラムは、ビッグバイクのお客さんにも好評でした。飛ばす人が多いのですが、施工直後はしっかりと違いを感じたようです。ただすぐにパワーに慣れてしまうから、好きな人は車検の度に行うこともあります。また最近ではエンジンオイルもニューテックを使うことが多いですが、面白かったのは自分のV125のエンジンを開けたとき。シリンダーの内壁に、新車当時のクロスハッチが結構残っていたんです。もった距離の少ないエンジンでも、あれほどは残っていないなかった。それからですね、

パワーアッププログラムを施した SKYWAVE400の変化は?



STEP 1 プログラムの第一歩は掃除から。NC-120で吸入経路に溜まったワニスやスラッジを分解し、徐々に調子を崩す原因を取り除いてしまおう。



STEP 2 次は燃焼室をクリーニング。ピストントップやバルブ周りに付着したカーボンを、NC-900RCRで分解する。プラグホールから吹き込む。

その効果は?

オーナーの滝沢さんは、以前もNC-202だけの施工を行っているが、走行距離が13000kmを超えプログラムをひと通り試すことに。果たしてその変化は如何に? 「オイル未交換なのにメカノイズが減少! 今までよりアクセルを開けずとも十分速度が乗ります。それに振動が少ない。上品な乗り心地です。高回転での伸びもよく、シートに出ている嫌な振動も払拭されました!」

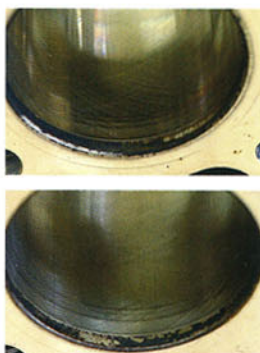
STEP 3 仕上げに、NC-202をやはりプラグホールから燃焼室に入れる。30分ほどアイドリングさせ、低回転で熱を加えると施工完了。圧縮圧力を回復させる。



アドレスV125には、プログラム+NC-41

醍醐さんの愛車V125はパワーアッププログラムに加えて、エンジンオイルにNC-41を使っている。スクーター用には高級オイルだが、その効果はシリンダー内壁のコンディションにしっかり現れていた。新品シリンダーの内壁には、クロスハッチと呼ばれる極細の溝が交差するように刻まれており、ここにオイルが微量に溜まって初期のアタリが出るまでの潤滑をフォローするのだが、それが8400km使用のモノでも新品当時と変わらない状態で残っていたのだ。

スピードメーターの右端のエアで、もうひと伸びが加わるパワーアッププログラム。オイルで耐久性も確保する。



写真では微妙な差だがわかるだろうか? 上がNC-41で8400km走行のシリンダー、下が純正オイルで5000km走行のもの。指で触っても、ニューテック使用品は溝が深かった。

デンキは得意中の得意



これは市販のLEDウインカーに合わせた自作のリレー。ノーマルのままではハイフラッシャーになるため、醍醐さんが自分で製作したものだ。



市販のHIDキットを、指定車種以外に対応させることもお手のモノ。新たな配線の製作や、断線などのトラブルシュートなど、頼れるショップだ。



排ガス対策で薄い混合気を、武川のインジェクションコントローラーで調整。+5km/hの効果あり。だが濃い燃調で、カーボンが溜まり気味に。

スーパースポーツもやっています

場所柄もありスクーターの扱いがやはり多いが、店内にはGSX-R1000やニンジャなどビッグバイクもある。社長はスズキの旧車にめっぽう強く、とくにGT750に

関してはオーナーズクラブの人も一目おく存在とか。基本作業を確実にこなし、デンキを含めたメンテナンスや修理全般に関して、頼れるショップである。

■住所:東京都大田区南蒲田2-15-17 ■電話:03-3738-5171
■営業時間:10~20時 ■定休日:水曜

全面的な信頼をおいたのは「これら自分の遊びからフィードバックしたノウハウは、原付からビッグスクーターまで通勤快速を仕立てる方法として、いまやお客さんにも好評のメニューだ。加えてトラブルシユートを含めたデンキ系が得意な醍醐さんは、指定外車種へのHID装着やLEDウインカー用のオリジナルリレー製作なども行う。「通勤の足だつて手を加えれば、仕事への移動時間も楽しいじゃないですか。ケミカルはメカニカルチューニングと異なりトラブルも少ないので、安心感も大きい。ちょっとした遊び心は大切にしていきたいですよね」(了)

