

プロのワザというのは確実で安心だ。不動車だったこのGSX-R1000も、秋葉モーターサイクルの秋葉さんによる確かな作業でリフレッシュし、安心して走れるようになった。ただ細かいところを見て行けば、まだ手直ししたい部分は残っている。その最たるものはエンジン。中身は今のところ問題ないのだが、オイル漏れとにじみが部分的にあり、見た目に調子いいエンジンには見えず少しみすばらしい。せうかく不動車を再生するのなら、この辺りも何とかしたいもの。

このバイクを最初にチェックしたときに発見したオイル漏れは、実はシリンドラーヘッドカバーを止めているオイルライン共用のボルトが緩んでいたのが原因で、これは締め直すことで解決してしまった。しかし「他にも漏れている箇所がないか確認しておきたい」と言う秋葉さんは、念には念を入れ腰上をバラシガasket類の状態を確認することに。この辺りの気遣いはさすがプロである。ニューテック号のガスケット類はとくにゴム



## 【オイル+ケミカルで走り復活】 ニューテック不動車再生術 Vol.3

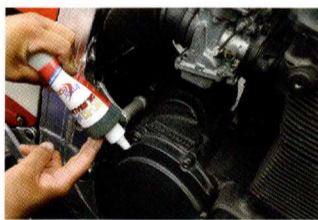
Text&Photo/Kazuma Takagi 高城一磨  
取材協力/秋葉モーターサイクル Phone 046-274-8198 <http://www.akibamc.net/>  
ニューテックジャパン Phone 045-628-2055 <http://www.nutec-japan.com/>

### 今月の先生も……？

いつの間やらニューテック号の主治医となつてしまった秋葉さん。街のバイク屋さんらしい身近な雰囲気を保ちながら、丁寧で確かな作業は遠方からもお客を引き寄せるほど。最近ではプロにご執心。

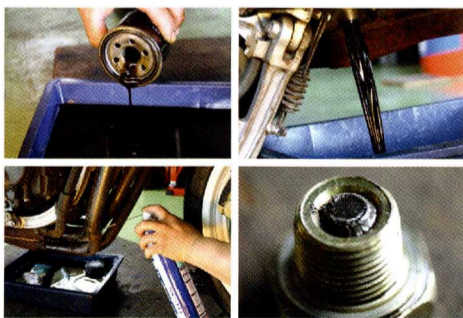


### 【第3回：エンジンのオイル漏れを止める】



## ガスケット類無交換!? エンジン分解時の常識破りに 添加剤で挑戦!

車検も取得し公道復活を果たしたGSX-Rニューテック号。でも、エンジンにはオイル漏れとにじみが残ったまま。原因を探りガスケット交換が一番だが、その前に試してみたいケミカルがある。それがニューテックのNC81Plus。今回はオイル漏れ対策の話です。



### 使っていたオイルの状態は？

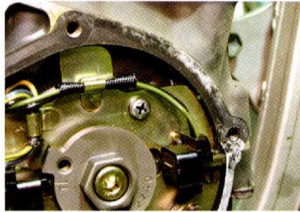
過去に交換したことがあるのかもどうか分からないエンジンオイル。恐る恐るドレンボルトを外してみれば、まるで水のようなオイルが勢いよく流れ出てきた。目立った金属粉などはなかったが、オイルを触っても粘り気はまったく感じず、指にまとわりつくことなくポタポタ垂れる始末。そのまま走り続けていけば、簡単に油膜切れを起こしそうな感じだった。距離を走っていないくても、時間の経ち過ぎたエンジンオイルは性能が劣化しているという証拠である。

腰上分解後千切れたガスケットもそのままに組み直し、オイルをNC41に交換した油冷エンジンは、その直後に160kmほど走ると思惑通りにじみが拡大。NC41の浸透性の高さもあるのだろうが、とくにシリンドラーベース部分は、まるでお漏らしをしたかのように染みがデカくなった。オイル漏れ対策ケミカルとして名高いNC81Plusだが、果たしてどのような結果に……？

系がヘタリ気味で、やはり経年変化を感じさせる状態になっていた。本来ならここで新品のガスケット類を使い組み直せば当分オイル漏れを心配しなくて済むのだが、そこで思いついたのが今回の意地悪テスト。今まで使っていたものをそのまま再利用すれば、へ口へ口で収まりの悪いガスケットの効果？ でさらににじみが大きくなるはず。それをニューテックのオイル添加剤、NC81Plusで止めてみようというものである。



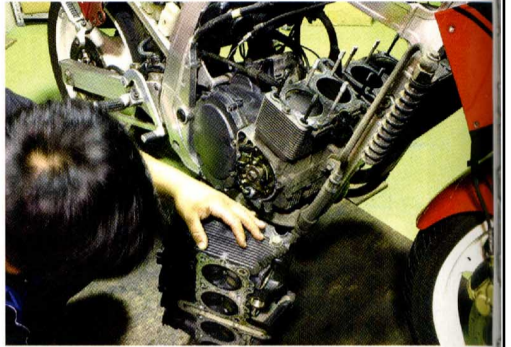
新たに使うエンジンオイルはNC-50にするかNC-41にするか悩んだが、ここではより高い条件をクリアしているNC-41をチョイス。フィーリングはどのように変わるか？



右側エンジンカバー部分のガスケットもアスベスト製。ここは剥がす際に途中で切れてしまった。大きな油圧のかかるところではないものの、これではオイルもにじんでしまう。



ゴム製のヘッドカバーガスケットは熱でカチカチになりやすいところ。千切れなどはないがやはり硬化しており、距離を走っていないエンジンとはいえ交換すべき状態だった。



「不動期間が長かったから他から漏れる可能性もあるじゃないですか」と几帳面に腰上を分解しガスケットをチカチカする秋葉さん。エンジン内部はキレイでカーボンの付き方も距離相応のもの。その辺り、不動車にしては程度のいい方と言えるだろう。だがガスケットやOリングなどゴム製品はどれも硬化がまっとうで、旧車ならではの状態だった。



この時点で走行距離は1万229km。オドメーターの距離数は車検取得後オイル交換もせずに走った距離である。オイル交換前後で最も差を体感できたのは、シフト時のショックだ。



スタッドボルトの一部はオイルライン共用となっており、シリンダーヘッドとシリンダーの合わせ面にはOリングが入る。これも分解時には交換したい消耗品のひとつである。



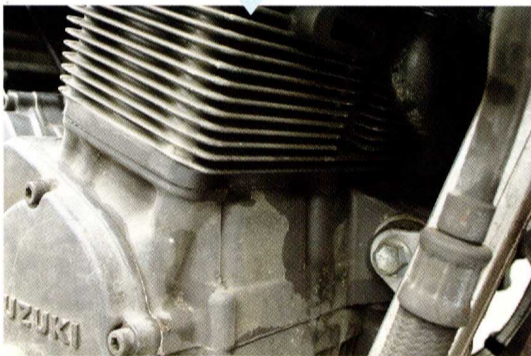
シリンダーヘッドガスケットは圧縮が漏れないよう金属製である。これは剥がすのも容易だが、潰れることで密閉性を上げるためやはり再利用は基本的にしないパーツ。

## 【オイル漏れ誘発テスト】

確認のために開けたエンジン腰上を、ガスケットやOリングの交換ナシにそのまま組んでしまうという暴挙に出たニューテック号。エンジン接合面一度潰したものを外せば伸びるが、当然緊張感のないヘロヘロな状態。それを再び押し潰しても本来の性能はなかなか発

揮できないもの。そこに浸透性の高いオイルを入れれば、オイル漏れは必至。実際にオイルをNC-41に交換後エンジンを回し気味にし走ったところ、ご覧の通りの状態に。そこでさらにNC81プラスを加えたところ、あーら不思議。にじみはピタッと収まりました。

## ガスケットを無交換で走ると…



走行後にエンジン周りを確認してみれば、シリンダーベース部分のにじみがかなりひどいこと。滴りこそないが、これだけ染み出ているのも気持ちいいものではない。



NC-41に交換後、そのまま高速道路を一路箱根方面へ。最初はあまり回さず熱を加えながらオイルを馴染ませ、帰路は度々全開走行。ミッションが入る際のカン！というショックが柔らかくなり、金属同士の接触面をしっかりと保護している感覚が伝わってきた。



オイル交換直後はオドメーター通り160km少々走った。走行距離的にはこれからは美味しいエンジンなのだが、長期間眠っていた車輪だけに完調まであと一歩というフィーリングだ。



ガスケットが切れてしまった右側ケースカバー周りににじみも、当たり前だが大きくなっていった。これではせっかくのガンコート風ペイントも台無しである。

## NC-81 plusを入れると…



### NC-81 plus

オイル漏れやにじみを抑えるだけではなく、フリクションの低減も考えた添加剤のNC-81Plus。そろそろOHが必要というエンジンに試す価値大だ。300ml入りで6300円。リッターバイクには丸々1本使うと丁度いい。

### NC-41

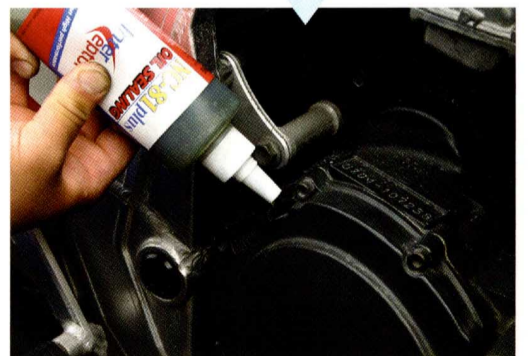
ニューテック製オイルの中でも、レース用に開発された性能最優先の100%化学合成オイルがNC-41である。熱を持ちやすい油冷エンジンにとのマッチングも良好だ。粘度は10W50で1L缶が3675円である。



パーツクリーナーで染みを一旦拭き取り、その後100kmほど走った後の状態がこれほど。たクラクケケースとシリンダーのあわせ面はキレイなまま。シリンダー効果も発揮した様子。



千切れたガスケットにも効果があつた！右側ケースカバーもご覧の通り。ちよとしたオイル漏れやにじみもなくなり、エンジンを開けずともNC-81Plusで対処できそうである。



今回の主役であるNC-81Plusは、オイル4~5リットルに対し1本注入する。施工は注入後30分ほどアイドリングさせればOKだが、長時間の暖機は空油冷エンジンには余りよくないため、10分程度のアイドリング後に低回転を使い20分ほど風に当てながら走って対処した。

87 【お詫びと訂正】前号で紹介したDT-DF ZZ-51の価格に誤りがありました。1L缶2100円とありますが正しくは1L缶2520円になります。この場をお借りしお詫びして訂正させていただきます。