

## はじめに

バイクは自由な乗りものである。自由を満喫でき、自らが“風”になることが実感できるのが、バイクの特典である。こんな素晴らしいものは他にないと、ぼくは思っている。バイクと自分が一体化し、手足の延長となり、行動範囲を拡げてくれ、気分を高揚させてくれる。ある意味では、気心の知れた“生きもの”であるといってもいい。そういう気持ちになればバイクを大切に、可愛がるのは当然のことだ。

テレビや冷蔵庫といった製品は、我々の生活を便利にしてくれるが、何のメンテナンスも必要がなく、使用しない時はその存在すら忘れていたはずだ。しかし、バイクはそうはいかない。乗りたい時にだけ乗り、あとは放っておいていいというものではない。メンテナンスしなければ、その性能は確実に落ち、やがてはトラブルを発生する。乗りたい時に乗ろうとしても思うように走ってくれなくなる。手間をかけてやらなくてはならないのだ。“自由”を得るための“見返り”といえなくはないが、それもバイクと接する楽しみだと、ぼくは思っている。乗るだけで、バイクのメンテナンスはいやだという人がいるなら、それはテレビや冷蔵庫と同じレベルでバイクを考えているからだ。

これまでぼくは何冊かの“メンテナンス”に関する本を書いてきたが、この本はぼくの“決定版”ともいえるものだ。ビギナーでも読んでわかるように、何よりもやる気が起こるように配慮したつもりである。メンテナンスをすることによって、さらに自分のバイクへの愛着が強くなり、バイクへの理解が深まるはずだ。そうすれば、この本に書いてある以上のメンテナンスもやがてできるようになるだろうし、良いバイク、自分に合ったバイクとはどんなものかがつかめるようになってくるに違いない。その第一歩を踏み出すための“手引き”にこの本がなれば、こんなうれしいことはない。

バイク少年だった頃の自分のことを思い出し、一般のバイクのメカニズムを踏まえて、どう判断したらいいか、どうやったらいいかのアドバイスをするつもりで執筆した。この本は、世の中にたくさん出ている“バイク整備”の本とはひと味違うものであると自負している。

もともとぼくはH社でバイクの設計をやっていたが、マスペロでなく、自分の納得のいくバイクを自分でつくりたいと思い、わがままをいって退社し、小さい組織でその仕事を進めている。バイクに対する目が肥え、こんなバイクがほしい、と君が考えるようになった時、それに近いイメージのバイクをつくるのがぼくの夢だ。

現在もぼくは自分のバイクは自分でメンテナンスしている。ビギナーでもベテランでも、基本をしっかり身につけていなくてはならないのだ。

また近年のオートバイは、技術の進化にともなって、キャブレターに代わってフューエルインジェクション（燃料噴射装置）が採用されるようになり、排気ガスのクリーン化のためのキャタライザー（触媒）も標準装着されるようになった。こうした環境対策のためにコンピューターも必要になったので、“ブラックボックス化”された部分は一般のユーザーの方は、手を入れてはいけない部分が増えてきている。したがって基本的な構造は変わっていないけれども最新のオートバイをメンテナンスするにあたっては、一部本書の内容に適さないところがあることをおことわりしておきたい。

最後になったが、内容をよく理解し、見やすく役に立つイラストを画いてくれた安田雅章さんに大いに感謝したい。彼のイラストのお陰で、このぼくの“決定版”メンテナンスの本の完成度を高めることができたのである。

佐々木和夫

自分でするバイクメンテナンス

# 目次

<b>1. クリーンアップ</b> .....	<b>10</b>
●クリーンアップとはどういうことか ●作業を始めるその前に ●絶対にしてはいけないこと ●汚れ別に見る実作業	
<b>2. エンジン</b> .....	<b>24</b>
エンジンオイル.....	24
●オイルは大切 ●適正なオイルを選ぶ ●絶対にしてはいけないこと ●オイル交換の実作業	
冷却水.....	36
●ラジエターをチェックしてみよう ●適正な冷却液を選ぶ ●冷却液の取り扱い ●絶対にしてはいけないこと ●冷却液交換の実作業(中級)	
<b>3. 吸気系</b> .....	<b>44</b>
エアクリナー.....	45
●エアクリナーの働き ●エアクリナーの状況チェック ●エアクリナーでの注意ポイント ●エアクリナー掃除の実作業	
キャブレター.....	54
●キャブレターの働き ●絶対にしてはいけないこと ●キャブレターのチェック ●オーバーフローへの対処 ●エアスクリュウの調整(中級)	
<b>4. 排気系</b> .....	<b>62</b>
●排気系の構成 ●絶対にしてはいけないこと ●排気系のチェックポイント ●カーボン落としの実作業	

## 5. 点火系 .....72

- プラグ ●プラグの熱価 ●作業を始める前に ●絶対にしてはいけないこと ●プラグのチェックポイント ●プラグの清掃 ●プラグ交換作業 ●スパークの確認 ●プラグキャップとコードのチェック ●エンジンの押しがけ

## 6. 電装 .....82

- バイクに使われる電気 ●バイクの電気の性格 ●作業を始める前に ●絶対にしてはいけないこと ●バッテリーの働き ●バッテリーの設置場所とバッテリー液の取り扱い ●バッテリーのチェックポイント ●バッテリー交換の実作業 ●バッテリー充電の実作業 ●他車から電気をもらう ●灯火器類の種類とチェック ●カウルなしバイクのバルブ交換作業 ●カウルつきバイクのバルブ交換作業 ●ウインカー、ストップランプのバルブ交換 ●ウォーニングランプのバルブ交換 ●ヘッドライトの位置調整 ●配線 ●ワニグチを使った故障の原因の探知

## 7. 駆動系 .....112

- 駆動系の構成 ●絶対にしてはいけないこと ●作業を始める前に ●ドライブチェーンのチェック ●チェーンオイルの差し方 ●チェーンアジャストの実作業 ●チェーンが外れた時のかけ方 ●チェーン以外の駆動方式 ●スプロケットのチェック ●チェーンスライダーのチェック ●ハブダンパー

## 8. サスペンション .....132

- サスペンションの働き ●作業を始める前に ●フロントフォークのチェック ●リアサスペンションのチェック ●リアフォークのチェック

## 9. ブレーキ .....140

- ブレーキの働き ●ブレーキの種類と構造 ●作業を始める前に ●絶対にしてはいけないこと ●ブレーキ系整備の基本姿勢 ●ブレーキのチェックポイント

## 10. タイヤ・ホイール .....152

- タイヤの役割 ●絶対にしてはいけないこと ●作業を始める前に ●タイヤのチェックポイント ●ムシの交換 ●タイヤの選定と交換サイクル ●タイヤトラブルの対処

## ホイール .....163

- ホイールの役割と種類 ●ホイールのチェックポイント ●スポークの整備

## 11. ハンドル, ステップ周り .....169

- 作業を始める前に ●各部のアジャスト ●レバーの折れ, 曲がり

## 12. 車体関係 .....177

- フレーム ●フレームのチェックポイント ●タンクのチェックポイント ●カウル ●ボディのタッチアップ

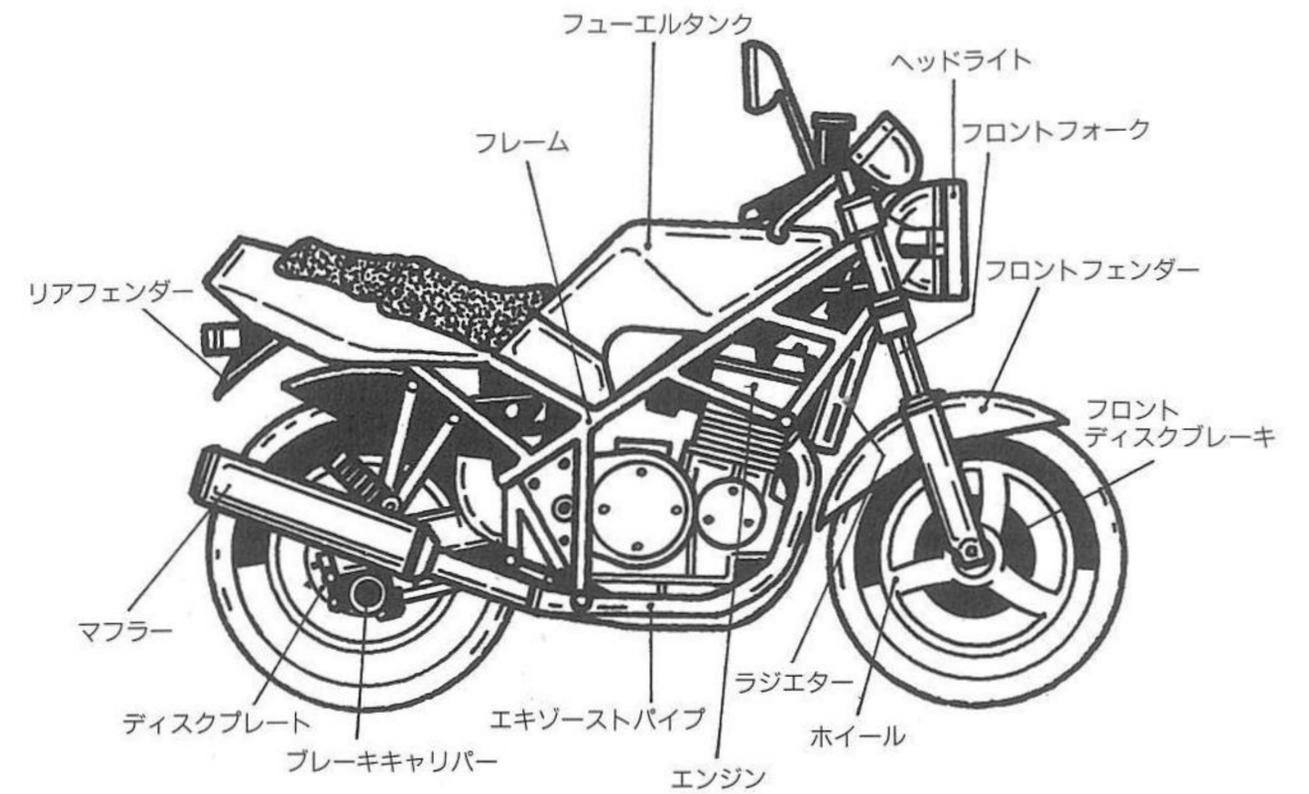
## 13. トラブルシューティング .....185

- トラブル状況の把握 ●トラブルを呼ばない走り方 ●トラブルシューティング

## 14. メンテナンスの基礎知識 .....190

- 工具の選び方 ●工具使用時の心構え ●各種工具の使い方 ●慣らし運転 ●ツーリング前のチェックポイント ●転倒後のチェックポイント ●部品の注文のしかた ●バイクの長期保管法 ●整備作業のステップアップ

自分でするバイクメンテナンス



【本書を活用するにあたってのご注意】

本書は、その内容に関して正確であることに最大限の努力を払っていますが、万一本書の内容に誤りやミス、情報不足があった場合でも、またそれに起因するいかなる事故や故障、損害、死傷等が発生した場合でも、本書の著者、発行者、出版社、販売店等はその責任を負うことは一切できません。読者及び作業の方が、すべて自分自身の責任（自己責任）において、最大限の注意を払って作業を行ってください。

# 1. クリーンアップ



## ●クリーンアップとはどういうことか

バイクに乗る人のなかにもいろいろな人がいる。愛車をピカピカに磨きあげる人もいれば、泥々に汚れたバイクを平気で乗り回す人もいる。絶対にバイクをピカピカにしなければならないというわけではないが、せっかくバイクが好きで乗っているのなら、やはりいつもきれいな、そして良好な状態で乗りたいものだ。

なかには、「そんなにいつもきれいにしなくていいから、ちゃんとメンテナンスしてやいな、いいじゃないか」という人もいるかもしれない。しかし、クリーンアップはメンテナンスの大切な作業のひとつと考えた方がいい。ちゃんとメンテナンスしたバイクが泥々に汚れていることはないはずだ。こまめに手入れを

していれば、自然ときれいにしたくなるものだ。

さて、実際にクリーンアップをしていくことは「洗車やワックスがけなんて、いたって簡単。そんなにむずかしいことなんてない」と思う人も多いだろう。たしかにその通りだが、

トラブルを防ぐためにもここで基本的なことを述べよう。

## ●作業を始めるその前に

せっかくバイクをクリーンアップしても、ちょっとした不注意によって、かえって不具合を起こしたり、思わぬ事故につながることもある。そうならないように、次のことに気をつけて始めよう。

### 1) 水はバケツ2杯で十分

洗車となると、水道の水をホースで勢いよくバイクにひっかける人や、街のコイン洗車機で片づけてしまう人がいる。しかし、これ



はあまりすすめられることではない。というのは、バイクはクルマのように内部機構がカバーされていないからだ。当然内部機構の中には水を極端にきらう箇所も多い。例えばドライブチェーン、配線部分、エアクリーナーの吸気部分などだ。エアクリーナーなどは一応シールをして水の浸入を防ぐようにはなっているが、ホースの水を圧力を高めてかけたりすると、やはりシール部分が痛み、しだいに油分や抜け水が浸入するようになってしまう。バイクにはそんなデリケートな箇所があちこちにある。もともとバイクは、水に対する防御設計はされているものの、それはあくまでも「ある程度」だということを覚えておいてほしい。そこで、作業する前に、本当に水が必要なのかどうかを吟味すること。逆にいえば、水が本当に必要な汚れはほとんどないのだ。安易に水に頼るべきではない。

### 2) 汚れ落としの基本はウエスでのカラぶき

洗車というイメージから、バイクのクリーンアップに水はつきもの、という発想があるが、基本的にはウエスのカラぶきでいいのである。水がなくても、ちょっとしたタンクの汚れなら、ウエスだけで十分こと足りるのは理解できるだろう。そう、バイクはそんなタンクのような部分の集合体なのだ。そして、その部分をこまめに掃除していくことがクリ



ンアップの基本でありコツである。

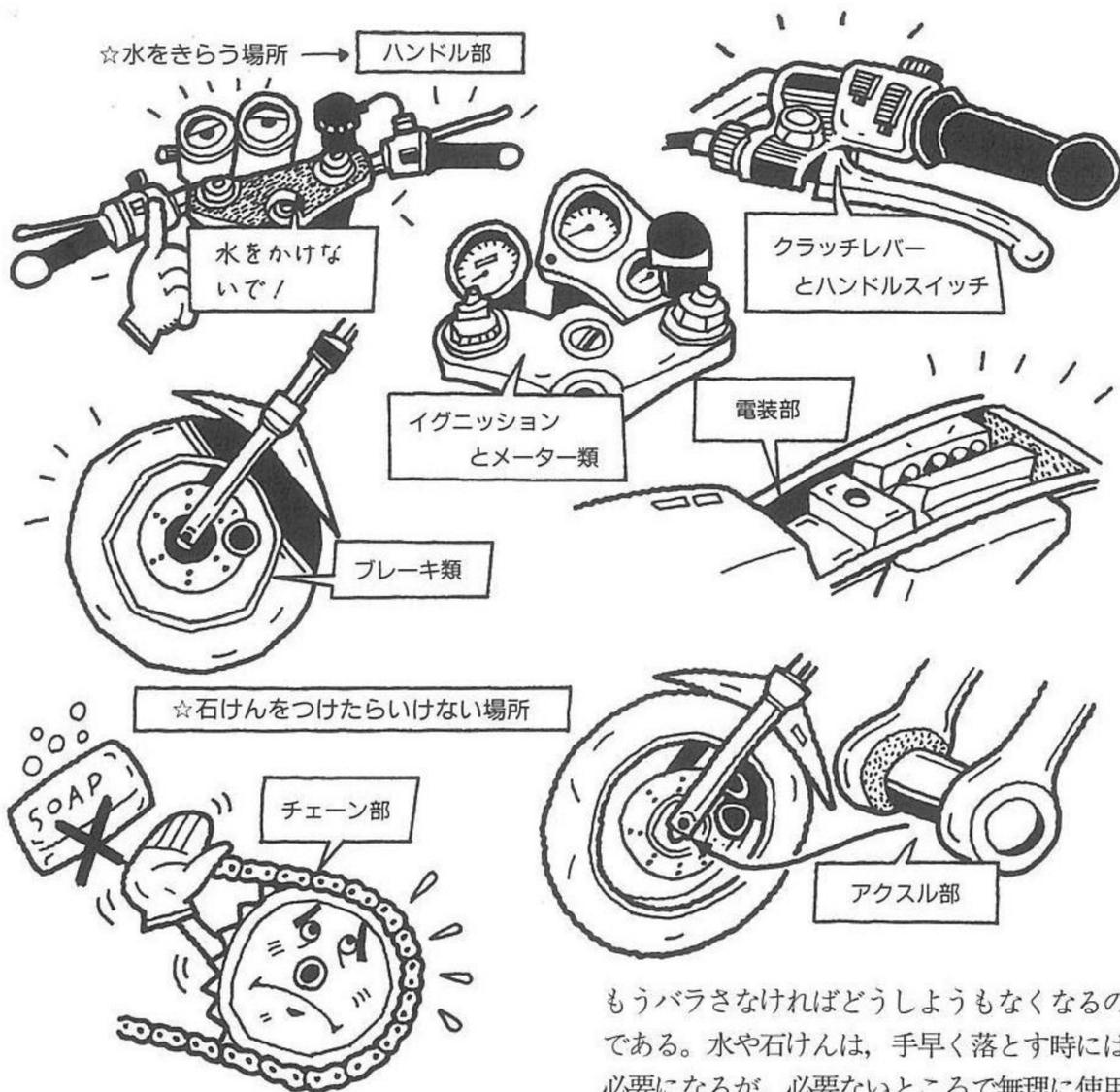
だが、泥々に汚れていて、とてもウエスのカラぶきだけでは落ちないということもある。例えばクランクケース下や、ドライブプロケットの油汚れなど。その場合には、特に水を使ったり油を落とすために石けんを使う。しかし、水を使う場合にも、やはりバイクの上からジャブジャブかけるのではなく、必要な部分だけを湿す程度で十分である。人が顔を洗う時に、わざわざシャワーをあびる必要がないのと同じことなのだ。

石けんを使用する場合にも注意したい。水と同じく石けんもバイクにとっては敵なので

### ☆タンク等を水洗いする場合

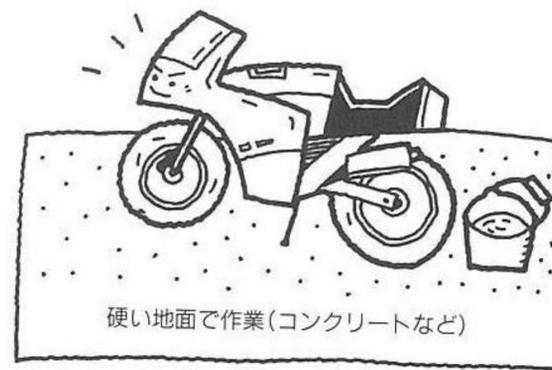
タンクキャップをウエスなどでカバーしてすばやく洗車！





もうバラさなければどうしようもなくなるのである。水や石けんは、手早く落とす時には必要になるが、必要ないところで無理に使用しないことも大切なポイントである。

ある。例えば、水よけのシール部分やチェーンなど、油が必要なところで石けんを使うと、必要な油分がなくなってしまう。チェーンならば、あとで油を補充してやればよいかもしれないが、アクスル部のベアリングのシールなどは、一度石けんで溶かされてしまうと、



### 3) 適当な場所を選ぼう

クリーンアップするにも、作業する場所を選んで行いたいものである。例えば地面が硬いところか、それとも柔らかいところか。もちろん硬い地面、つまりコンクリートなどの上の方がよいに決まっている。

多少は水を使うことを考慮すると、どうしても土などの軟弱なところでは、バイクが倒れてしまう危険性がある。特に車重のあるオンロードモデルなどを、サイドスタンドだけで支えていると危険である。また、近くで小さな子供が遊んでいるような場所も何かと危険なので、子供が近くにいる時は場所を移して安全な場所でクリーンアップするくらいの配慮が必要である。

### 4) エンジンやマフラーは冷えているか

エンジンやマフラーが熱いままの状態ですら洗車をしないというのは常識である。まずエンジンが熱い場合に、冷たい水をそのままかけると、急激にエンジンは冷やされる。急激に冷やすということは、エンジンという金属の塊に大きな負担をかけることになる。例えば逆になるが、冷えきったガラスコップに熱湯を入れるのと同じことをしているわけだ。今のバイクは材質もいいし、精巧に作られているので、それぐらいで壊れてしまうことはないが、だからといって乱暴にやるべきではない。これは常識だ。



一方、マフラーの方は、破損の心配もさることながら、ヤケドの危険性も大きい。エンジンと違って肌に触れやすく、熱いエンジン部に気をとられて、うっかり触ってヤケドすることが案外多いのである。また自分だけでなく、周りで遊んでいる子供がやってきて、つい触ってしまったりすることも考えられるのでくれぐれも注意すること。冷えるまで待てない場合は、水を少しずつつけて、ゆっくりとマフラーを冷やしてから作業するのも、ひとつの方法だ。



## 2. エンジン

### エンジン関係パーツリスト

#### ●シリンダヘッド

シリンダヘッドアセンブリ  
●ガイド、インテークバルブ  
●ピン、ダウエル  
●サークリップ  
●ボルト、ワッシャーベースヘッド  
●プラグ  
●プラグ、ストレイトスクリュー  
ボルト、スタッド  
ワッシャ、プレート  
ナット (NGK-R CR8E)  
プラグ、スパーク (NGK-CR8E)  
プラグ、スパーク (UJ24ESR-N)  
ガスケット、シリンダヘッド1  
カバー、シリンダヘッド1  
ガスケット、ヘッドカバー1  
ボルト  
ワッシャ  
ラバー、マウント1

#### ●カムシャフト・チェーン

カムシャフト1  
カムシャフト2  
スプロケット、カムチェーン  
ボルト、ワッシャーベースヘッド  
チェーン (エンドレス)  
ガイド、ストップ2  
テンションアセンブリ、カムチェーン  
ガスケット、テンションケース  
ボルト、フランジ  
ダンパ、チェーン1  
ダンパ、チェーン2  
ボルト、ヘキサゴンソケットヘッド

#### ●バルブ

バルブ、インテーク  
バルブ、エキゾースト  
シート、バルブスプリング  
スプリング、バルブピッチ  
スプリング、バルブアウト  
リテーナ、バルブスプリング  
コッタ、バルブ  
シール、バルブシステム  
リフタ、バルブ  
リフタ、バルブ  
リフタ、バルブ  
パッド、アジャスティング2 (1.20)

### エンジンオイル

#### ●オイルは大切

バイクのメンテナンスの中で、他のものと比較にならないほど大事なのがエンジンオイルだ。オイルがもれたりしたまま放置しておくと、エンジンに直しようのないダメージを受け、修理には大金が必要になる。オイルに問題がある場合はエンジンが不調という感じがなく、いきなりアウトになる。そのた

パッド、アジャスティング2 (1.25)  
パッド、アジャスティング2 (1.30)  
パッド、アジャスティング2 (1.35)  
パッド、アジャスティング2 (1.40)  
パッド、アジャスティング2 (1.45)  
パッド、アジャスティング2 (1.50)  
パッド、アジャスティング2 (1.55)  
パッド、アジャスティング2 (1.60)  
パッド、アジャスティング2 (1.65)  
パッド、アジャスティング2 (1.70)  
パッド、アジャスティング2 (1.75)  
パッド、アジャスティング2 (1.80)  
パッド、アジャスティング2 (1.85)  
パッド、アジャスティング2 (1.90)  
パッド、アジャスティング2 (1.95)  
パッド、アジャスティング2 (2.00)  
パッド、アジャスティング2 (2.05)  
パッド、アジャスティング2 (2.10)  
パッド、アジャスティング2 (2.15)  
パッド、アジャスティング2 (2.20)  
パッド、アジャスティング2 (2.25)  
パッド、アジャスティング2 (2.30)  
パッド、アジャスティング2 (2.35)  
パッド、アジャスティング2 (2.40)

#### ●シリンダ

シリンダ  
O リング  
ピン、ダウエル  
ガスケット、シリンダ  
ボルト、フランジ  
ガスケット

#### ●クランクケース

クランクケースアセンブリ  
●ピン、ダウエル  
●ノズル1  
●ゲージ、レベル  
●ノズル1  
●O リング  
●ピン、ダウエル  
●プラグ  
●O リング  
ボルト、スタッド  
ボルト、スタッド  
ボルト、ワッシャーベースヘッド  
ワッシャ、プレート  
ボルト、フランジ

ボルト、フランジ  
ボルト、フランジ  
ボルト、フランジ  
ボルト、フランジ  
ボルト、フランジ  
ボルト、フランジ  
ガスケット  
プレート、フリーザ  
スクリュー、パンヘッド  
プレート、フリーザ2  
スクリュー、パンヘッド  
パイプ、フリーザ1  
クリップ  
ホース  
クランプ  
クリップ  
クランプ  
ホルダ、クラッチケーブル  
ノズルアセンブリ  
O リング

#### ●クランクシャフト・ピストン

クランクシャフト  
オイルシール  
オイルシール  
プレーンベアリング、クランクシャフト1  
プレーンベアリング、クランクシャフト1  
プレーンベアリング、クランクシャフト1  
プレーンベアリング、クランクシャフト1  
プレーンベアリング、クランクシャフト1  
ピストン (STD)  
ピストン (0.50MM O/S)  
ピストン (1.00MM O/S)  
ピストンリングセット (STD)  
ピストンリングセット (0.50MM O/S)  
ピストンリングセット (1.00MM O/S)  
ピン、ピストン  
サークリップ  
コネクティングロッドアセンブリ  
●ボルト、コネクティングロッド  
●ナット  
プレーンベアリング、コンロッド  
プレーンベアリング、コンロッド  
プレーンベアリング、コンロッド  
プレーンベアリング、コンロッド  
キー、ウッドラフ  
ボルト、ワッシャーベースヘッド  
ワッシャ、プレート

めメンテナンスの最重要アイテムとなっているのだ。オイルは人間で言えば、血液みたいなものだと思っていいだろう。バイクのエンジンオイルも、その状況によって、つぎ足したり、交換してやる必要が出てくる。具体的なエンジンオイルの働きは、エンジン内部の金属どうしの潤滑を第一の目的としている。シリンダーとピストン、クランクシャフトと



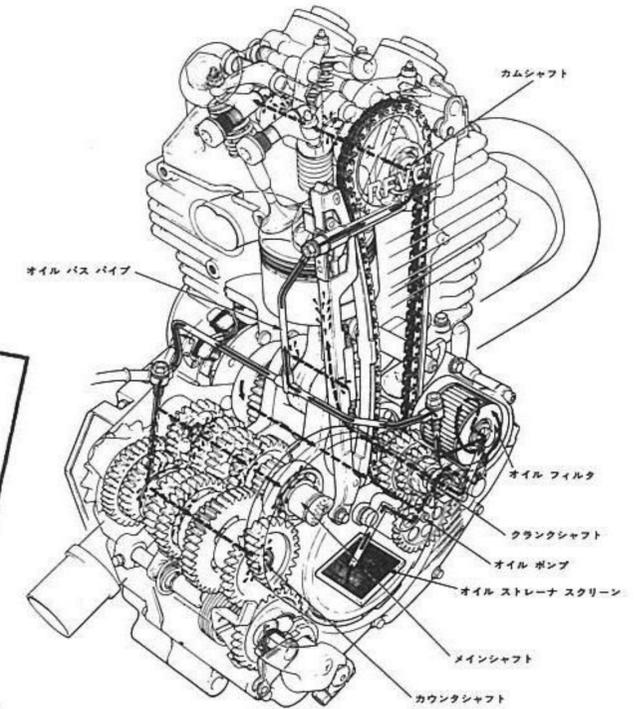
軸受けといったように、金属面の摺動部分にオイルの層を作ってやり、お互いの動きがスムーズになるようにしているのである。

オイルはエンジン内の各部をくまなく巡り、潤滑すると同時に汚れをとり、さらに各部の熱を奪いとって冷やすという大切な役目を持っている。オイルが不足したり、汚れすぎたりしたまま走行していると、エンジンが壊れてしまうおそれがあるわけだ。

オイルの量や汚れを定期的にチェックするのはもちろんだが、次のような現象が出た場合にはすぐにチェックした方がいい。

- 1) オイルの警告ランプが点灯する。
- 2) チェンジペダルの操作が硬くなってきた。

1) の場合には、エンジンが2ストロークか4ストロークかによって事情が異なる。2ストロークの場合は、ミッション用のエンジンオイルとは別の、分離給油用のオイル量がある一定以下になった場合に点灯するようになっている。一方の4ストロークの場合には、ミッション用オイルの量が少なくなったり、オイル圧が上がらない場合に点灯する。これらの場合には、オイルが足りなければつぎ足す作業が必要となってくる。2ストロークの分離給油用タンクも至急補給すること。2ストロークの場合には、多少は余裕を持った警告



▲オイル循環経路

であるはずだが、それを過信してそのまま走行するのは禁物だ。4ストロークでは、そのままエンジンを回すと焼きつく恐れが大きいので、走らせずにすぐ補給すること。

2) の場合にはオイルだけの原因とは限らないが、オイルが古くなり粘度が落ちている時に起こりやすい。オイル量が少ない可能性ももちろんある。本当ならオイル交換をして、適正のオイル量にしてやるべきである。

バイク以外のクルマや機械でも、本当は定期的にオイルをチェックすることが大切だ。オイルのチェックは直接オイルを見る方法と、一定の走行距離を目安とする方法がある。オイルを見て劣化を判断するのはかなりむずかしいが、昔からオイルの粘りや色を見るというのが一般的。粘りを見る方法はオイルを直接2本の指につけ、少し離してみる。その時にオイルが糸のようにつながるが、この糸がすぐ切れるものは劣化しているという目安になる。糸ができず、サラサラになっているのは劣化がさらに進んでいるので、交換した方

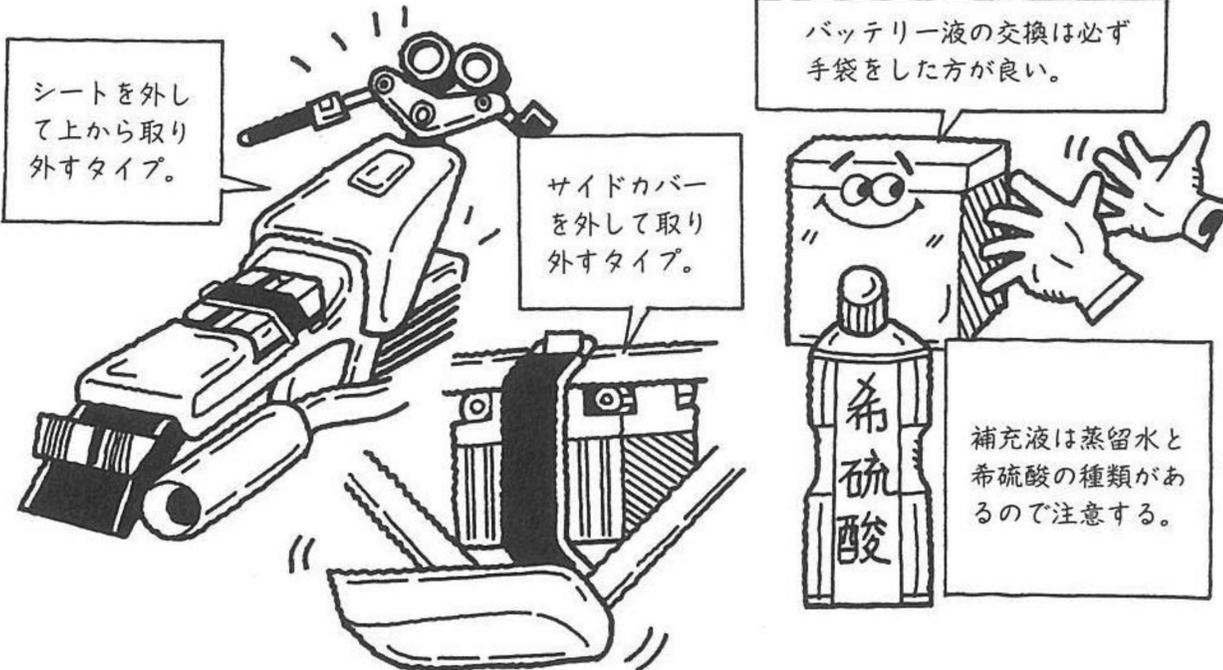
☆バッテリーの種類



生じた電圧を一定の電圧にするバッテリーの性質を利用して、アイドリングでもライトが明るく、全開走行でもライトのバルブが切れないようにしたりすることだ。

バイクに使われるバッテリーの電圧は2種類で、6Vと12Vがある。ちょっと前まではトールバイクや125ccクラスまでは6Vが主流ということが多かったが、6Vのバッテリーは電圧の低下によるトラブルが発生しやすく、50ccクラスのスクーターやオフロードバイクにも電装品が多くつけられるようになったので、容量的にも大きい12Vのバッテリーが今や主流になっている。一方、電流容量でみる

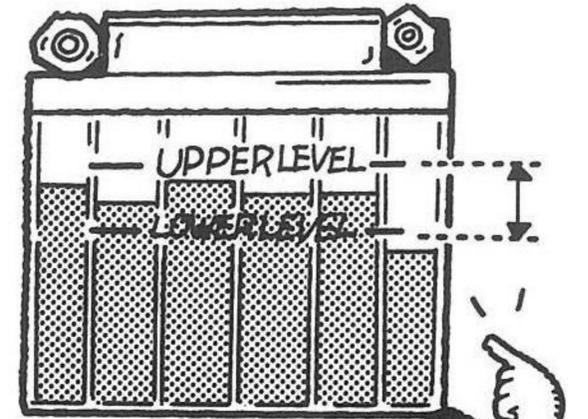
と4AHから16AHぐらいのものまで、さまざまである。排気量が大きくなるにつれて数値が大きくなり、また2ストロークと4ストロークとでは4ストロークの方が数値が大きい。そして決定的な違いは始動方式がセルスターター式のものかキック式のものか。セルスターター式ものは数値が大きく、キック式ものは数値が小さい。電気を大量に使うバイクほど大容量のバッテリーが用いられる。バッテリー本体やバイクの諸元表には「6V3AH」とか「12V8AH」とか記されている。最後にしているHというのは、時間(HOUR)の頭文字で、3AHなら「3Aの電流を1時間連続して使うことができる容量がある」という意味なのだ。



●バッテリーの設置場所とバッテリー液の取り扱い

ほとんどのバイクでは、シートの下にバッテリーがある。シートを開けるか、サイドカバー(左右どちらか)を外すと探すまでもなくバッテリーが顔を出すはずだ。

一方バッテリー液というのは、希硫酸が用いられている。これはかなり強い酸なので、衣服につくと、丈夫なナイロンや皮ツナギでさえボロボロになってしまうし、皮膚についたまま時間をおくとヤケドのような状態になる。手袋を使ってもいいが、丁寧に扱ってつきさえしなければ素手で大丈夫だ。もし皮膚についたならすぐに水と石けんでよく洗うことだ。補充液の方は蒸留水なのだが、用品店で販売されているのは蒸留水だけなので注意しよう。



●バッテリーのチェックポイント

最近のバッテリーはかなり品質がよくなってきているが、それでも上手に使って約3年ぐらいの寿命でしかない。この限られた寿命を縮めてしまうのが次のふたつの「不足」だ。液不足と充電不足で、そのまま放置すれば1か月でダメになってしまうので注意しよう。

1) バッテリー液の点検

これは期間を決めて定期的にチェックする。例えば2か月に1回ぐらいは点検しておかないと、気づいた時には液が不足していることがある。またツーリングなどで何日も連続走行した場合もバッテリー液の減りが早いので、チェックする。もちろん、バッテリー電圧がないと感じたら即チェックする。

バッテリー本体の側面が見られるような状態にして、中にある液の量を見る。容器は半透明のプラスチックでできているので、目でわかるはず。12Vなら6個の部屋、6Vなら

3個の部屋に分かれているが、たぶんバッテリー液の量は不揃いになっている。容器の側面にUPPERとLOWERの線が引いてあるので、バッテリー液がその中間にないものは、そのキャップを外して、バッテリー補充液として蒸留水をつぎ足す。バッテリー補充液はバイク用品店やカー用品店などに置いてある。バッテリー液が転倒などの理由でこぼれてかなり減っている時はバッテリーを交換した方がよい。ツーリングなどが多く、充電が多い場合にはバッテリー液の水分だけが蒸発してしまうので定期的に液面をチェックして、蒸留水だけを補充する。こぼれて減ったわけではないので、希硫酸の補充液を足すと濃くなりすぎて、バッテリーを痛めてしまうことになる。

補充が終わったら、キャップをすること。忘れると、コーナリングや車体が傾いた時にせっかく補充したバッテリー液が簡単にあふ

大きなカウリングを装着している。つまりそれだけ取り付けビスも多くなっているはずだ。これは専用のビスであって、カウルの外観にマッチするように成形されている。もしなくなっていたり、専用外のビスで間に合せている場合は取り寄せてつけてやろう。

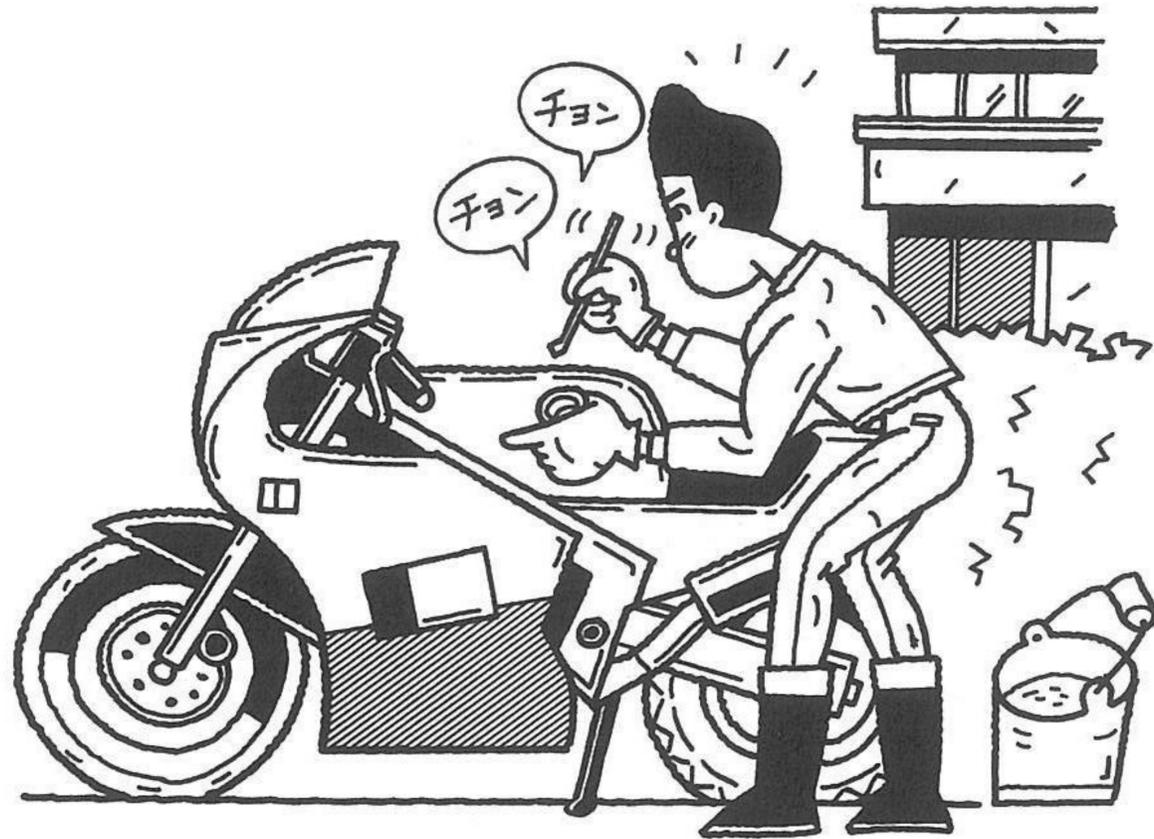
### ●ボディのタッチアップ

タンクやカウリングなど、ボディ表面はとかく傷ついて塗装がはげやすい。鉄の地肌が表れていると、サビになってしまう危険性がある。そうでなくても見た目が痛々しいので、タッチアップ（部分塗装）してやろう。

しかし、タッチアップして新車同様にするには、専門の塗装屋にもっていくしかない。新車時の塗装は焼き付け塗装をしてあるので、我々には真似できない。

というわけで、完全なタッチアップ作業はむずかしいのだが、自分でもある程度の修正くらいならできる。

使う塗料は、プラモデル用のラッカーがいい。しかし、バイクと全く同じ色のものはほとんどないので、仕上がりが多少不自然になることは覚悟しておくこと。用品店に行けばスプレー式の塗料も売られているが、これは強度がなく、しかも他の問題ない面にまで吹き付けてしまうことになるので注意しよう。作業は、ラッカーを細い筆に少量つけて、傷になった部分に点を画くようにチョンチョンと塗ってやるようにする。これを2~3回重ねてやればタッチアップ終了だ。じきにはげてしまうが、応急用としてマジックペンでもしばらくの間、サビの発生を防ぐことができる。



## 13.トラブルシューティング

### ●トラブル状況の把握

一口にトラブルとはいっても、千差万別だ。どの部分で問題が起こり、それがどの程度の症状なのか。そしてどんな状態の時にトラブルが発生したのかなど、トラブルに関する状況は複雑なことが多い。

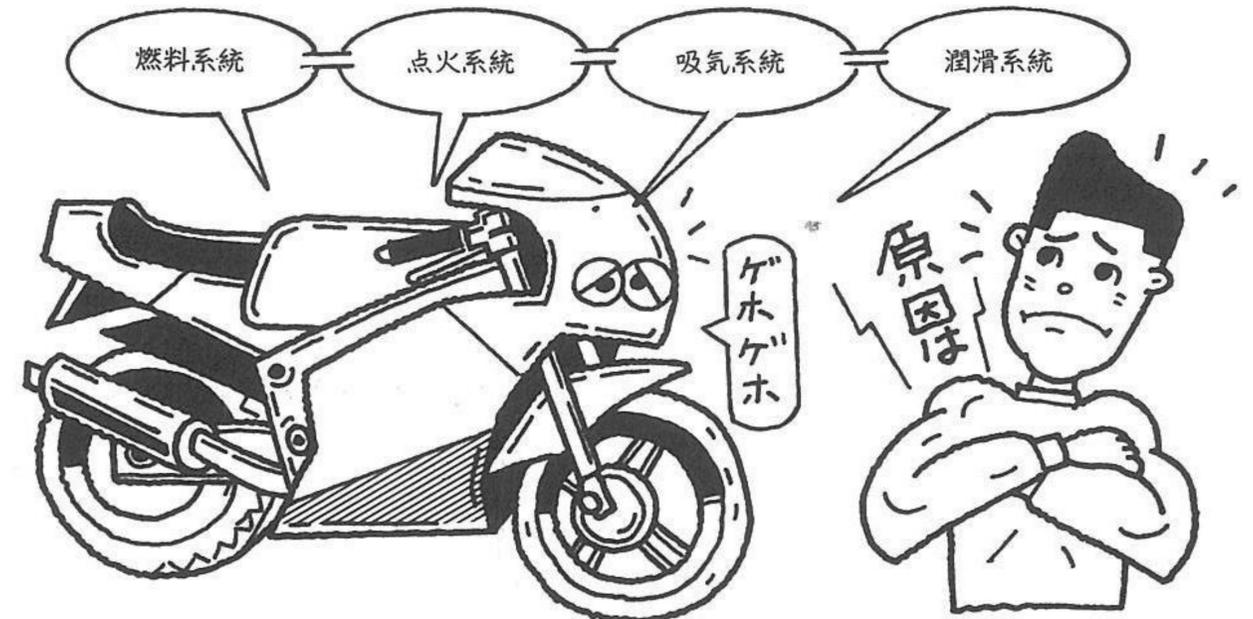
例えばエンジンがかからないとする。バイクを走らせるには、自分で直すなりバイク屋さんに修理してもらうしかない。しかし原因がわからなければ、あちこち触っても偶然に直ることはない。バイク屋さんに出す場合でも、トラブル時の状況や原因がわかっているならば、すぐに修理にかかることができる。

トラブル状況の把握は、まずバイクの大きな機構系統に分けて原因を探る。例えば走行中に突然エンジンがストップした場合、ガソリンがあるかを確認する。笑い話だが、ガソリンがないのに大変なトラブルだとあわてるのがよくある。次に燃料コック、キャブレター周辺の異常をみる。そう、燃料系統の確

認だ。ここで問題がなければ点火系統、吸気系統、潤滑油系統と考えられる原因を探っていく。自分で直せなくても原因がわかっているならば、応急処置ぐらいはできるだろう。

次にトラブル時の状況を覚えておくことが大事だ。例えば天候。晴天だったのか、雨だったのか、それに暑かったのか寒かったのか。またエンジンが止まった場合を例にとれば、急に止まってしまったのか、それとも徐々に止まったかだ。さらに重要なのが、トラブルの前兆が今までにあったかどうかだ。トラブルを大きくふたつに分けると、以前から小さなトラブルがあってそれが大きくなってしまふものと、全く突然に壊れてしまうものがある。どちらのトラブルなのか知っていると原因を探す労力が少なくてすむ。

その他にも様々な状況があるが、大切なのはいかに多くの状況を覚えておくかである。いかに容易に異常を発見するかは、普段の愛車への接し方いかんにかかっている。常に正



## 5) 部品を修正してみる

整備作業に少し慣れてきたら、修正することも考えてみよう。今のバイクではそうそう大きく部品が壊れることは少ない。丁寧に少し手を入れてやれば再使用可能だ。多少は音が出たりスムーズさにかけたりするが、しばらく様子を見て、どうしても具合がよくないなら新品と交換する。一見無駄なようだが、バイクのメカニズムを知る上でとてもいい勉強になる。ツーリング先での応急処置のテクニックとしても大いに活用できる。



るようだが……。

工事現場の標語にもあるように「安全第一」が原則だ。大切なバイクだが、機械に対しては、時にはそういう冷静な行動と判断も必要なのだ。

最後に最低のマナーとして近所への配慮が必要。時には整備作業上空吹しも必要だが、無意味な空吹しは近所迷惑の最大の見本。その他、廃油の捨て場所なども考えて、マナーのある整備を行ってほしい。

## 6) その他

ケガだけはしてほしくない。いくら整備がうまくいっても、ケガをしてしまえばバイクの楽しみは半減してしまう。例えば、カーボン除去のためにバラして熱いマフラーを、いつかんでしまっても、ケガよりも部品を選んで、無理してつかんでいるようなことはしないこと。もっとも、誰でも一度は経験があ

## あとがき

この本を読んで、自分なりのレベルでいいから綺麗にすることから実行していくと、はじめはあれほど怖さを感じた自分のバイクも少しずつ構造が見えてきて、取外しても元に戻せる部品が増えてくる。バイクはますます可愛くなり、ツーリングに行けば、いつしかバイクの応答を感じ取れて記憶たっぷりの思い出に変わる。バイクは触っていることで、愛着が出てくると思う。

バイクはわが国の社会ではあまり理解されていないが、バイクこそは“king of the hobby”と形容されるほど欧米など先進国では理解されている。バイクを通じ、国を超えた友達が出来ることが珍しくない。欧米ではバイクが好きな大会社の経営者も多く、共通の趣味がビジネス交流の助けになることも珍しくないのである。マナーを守って正しくバイクと付き合い姿勢を学ぶことで、素敵な仲間にも囲まれた人生を歩むことができるのである。この本の読者の皆さんには、そうしたバイクの趣味を広げて欲しい。

## 著者略歴

佐々木和夫 (ささき かずお)

1947年 東京に生まれる。1969年東京理科大学工学部機械工学科卒業。在学中より2輪レースに参加、また2輪誌にも執筆を行なう。1970年(株)本田技術研究所に入社。4輪車体設計の後、小型から大型の2輪車体開発を経て、2輪の水冷システムの基礎理論を構築し、水冷Vツインエンジン搭載のホンダGL500を成立させる。またモトクロスRCシリーズや各世界選手権向けレーサーのホンダRCB1000開発などを担当し全車が世界選手権や国内選手権を獲得。同社退社後、技術力を基盤に商品価値の具現化をめざし、商品開発プランナー、開発を主業務に2輪車開発を継続する。日本をはじめ、海外(ドイツ、イタリア)のメーカーとの契約開発プロジェクトなど機種も多数かわる。近年ではGM、フォード(アメリカ)の4輪車開発にも現地参画している。現在CKデザインの代表を務める。

## 自分でする バイクメンテナンス

著者 佐々木 和夫

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30  
電話 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷所・製本 シナノパブリッシングプレス

© Kazuo Sasaki / MIKI PRESS  
Printed in Japan