

正しい旧車トラブル対処法

旧車といえばトラブルがある。と思われている方がたくさんいるかもしれません。実際には最初にきちんと整備やレストアした車両さえ買えば、そんな心配はほとんどしなくてよいのですが、何一つとしてトラブルがでないと言うのは嘘になります。

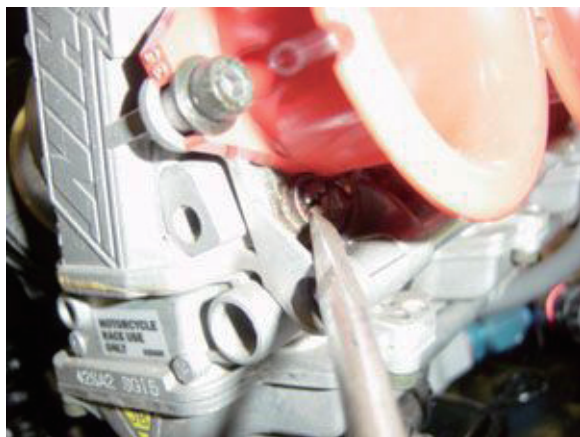
ですが使用方法が適切でない場合も多く、私自身も今まで納車時の説明が口頭だった為、文書に残る物がよいと思いこのページを製作しました。

ここでは、そのトラブルのほとんどを占める、キャブレターのオーバーフローなどの対処法を中心にそれを起こしにくくする方法を書きたいと思います。ここでは一般のユーザーが少し頑張れば確実にできる作業のみを紹介しています。

このページはPDFでダウンロードできます。ぜひ手元に置きご利用ください。

このページで書いてあるトラブル対処法は、当社販売車両のようにきちんと整備、レストア、チューニングなどが出来ている車両をご購入した場合のもので、そうでないものはこれ以外にもたくさんのトラブルがでて当たり前なので参考にはならないかもしれません。ご容赦ください。

NO1



説明に使っている車両はZ1000R2、キャブレターはFCRです。

キャブレターのオーバーフローが起きている場合には、NO1の写真のマイナスドライバー先端で指している部分からガソリンがにじみでて止まらなくなります。

隣のエアジェットや、それ以外にも樹脂の黒いパイプ部分からもガソリンが出てきたりもします。この状態になっても走れなくなることは少ないですが、あきらかに調子が悪くなります。

どのような使用条件の時にオーバーフローしやすい

かは後で書きますが、まず、これが起きてしまった場合についての対処法を書きたいと思います。もしツーリングの途中でこのようになった場合、とりあえずガソリンスタンドを目指して走るのがよいと思います。少しエンジンの回転を上げ気味にして走ればなんとか走れます。信号待ちなどのときも少し回転を上げ気味にします。

NO2



とりあえずガソリンスタンドや迷惑にならずに作業できる場所に止めて、作業を開始します。

スタンドの場合は好意的に受け入れてくれることがほとんどです。

作業が終わって帰る時はガソリン入れましょう。(笑)

エンジンを止めたらすぐに燃料コックの確認をします。写真NO2のZ1000R2などの負圧コックタイプは、写真のように必ずONかRESにしてください。

またZ1などの負圧コックでないタイプは必ずOFFにしてください。

タンクをはずさなくてもできる作業の場合もありますが、はずした方が作業しやすいので、タンクをはずします。

NO3



そのまえにZ1000R2や刀の場合、スクリーンが付いていますが、ここにガソリンが付くとだめになってしまうので、もしウエスなどがあればNO3の様にかけておくとよいです。

ウエスがない時はガソリンがかからないように気をつけましょう。

NO4



NO4はガソリンタンクにつながる燃料ホースをはずしていません。

工具には今回先がYの字になったものを使用していますが、(後で工具の写真を紹介します)なければマイナスドライバーなど何でも構いません。

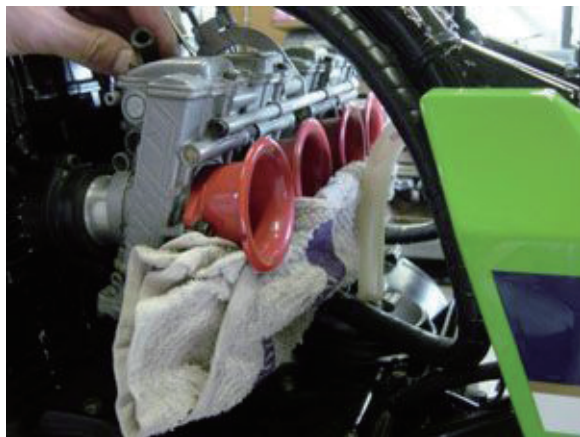
ただし燃料コックのホース取り付け部に傷を入れないようにとりましょう。

また燃料がでない状態にコックを先ほど(NO2の写真)していますが多少はガソリンがたれるので、燃料コック下にウエスを入れましょう。

また走行後の場合はエンジンが熱いので注意が必要です。

写真では燃料ホースをとるところだけしか写っていませんが、そのほかにも負圧のホースや、燃料ゲージのカプラーなどがある場合もありますから忘れずにぬきましょう。

NO5



タンクをはずしたら傷つけない場所に置き、NO5の写真のようにファンネルの下部分にウエスをおきます。ここは、1気筒から4気筒のキャブレターまで比較的しっかり丁寧につけておいてください。

このようにウエスは良く使うので1枚ぐらいいはバイクに1枚積んでおくとよいでしょう。

さてまず出先だったり、ツーリング途中でのとりあえずの対処法です。

まずガソリンスタンドでないところで作業しているとか、エアのコンプレッサーがなくエアが使えない場合です。

NO6



とりあえずNO6の写真のように燃料ホースから息を吹きます。(笑)吸ってはいけません。ガソリンの味がして少々つらいですが調子悪いので皆さん必死ですからこれぐらい平気でしょう。

ただしエアが使える状態にあるときは最初からエアを使ってください。その説明は少し下に見えています。ウエスの部分にガソリンが出てきますが気にせず頑張って吹きます。ある程度ガソリンが出なくなったら、タンクを元に戻して走行します。これで治ればOKです。

それで治らない場合は、今度はスタンドまで頑張って走って、エアコンプレッサーのあるところで作業しましょう。そして同じところまでバラします。

NO7



今度はエアを使います。この方法でほとんどの場合なおります。エアガンはNO7の写真のようにエアの流量が調整できるのがよいです。先の部分を回すと、エアの流量を弱から強まで調整できます。

スタンドで作業するときも、あればこのタイプを借りるほうが作業しやすいです。エアガンは一般的なホームセンターでも売ってます。

NO8



エアガンを使用する場合はいきなり強いエアで吹いてはいけません。先ほどのエアガンのタイプであれば弱くエアが出るように調整し、調整できないタイプであれば、エアがたくさんでないように握り加減を調整しながら写真NO8のように燃料ホースからエアを吹きます。いきなり強いエアで吹くとキャブレターを痛めることがありますので弱目からスタートします。

一回あたり2~3秒ずつ数回に分けて吹きます。ガソリンがたくさん写真NO1の部分からでてきますが、気にせず行います。

徐々にエアの強く調整しながら、あまりガソリンが出なくなるまで行います。ガソリンが出なくなったらタンクを元に戻し走行します。ほとんどの場合はこれで治ります。

NO9



治らなかった場合はタンクを今まで同様にはずし、今回はキャブレターをはずします。まずスロットルの遊びを確認した後、(後でどれぐらいに調整するか悩まなくていいように)NO9のようにスロットルワイヤーをはずします。

この時キャブレター側につけるスロットルワイヤーのタイコの位置を覚えておくと組み付け時にスムーズに作業が進みます。

NO10



写真NO10のようにキャブレターを止めているインシュレーターバンドのボルトを4本緩め、キャブレターをはずします。

同じく写真NO10の、キャブレター本体の矢印部に加速ポンプのプッシュロッドがあります。

この後フロート室をはずすのですが、組み付け時にこのプッシュロッドを組み忘れないようにして下さい。はずせば解りますが、構造はシンプルですので、心配は無用です。

NO11



キャブレター本体は、NO11のように持ってはずします。少し上下にゆすれば簡単に外れるのであまり力は、いりません。

写真のようにキャブレターの下にウエスを入れておくと、キャブレターが抜けた際にその反動でエンジンに傷が入るのを防ぎます。

NO12

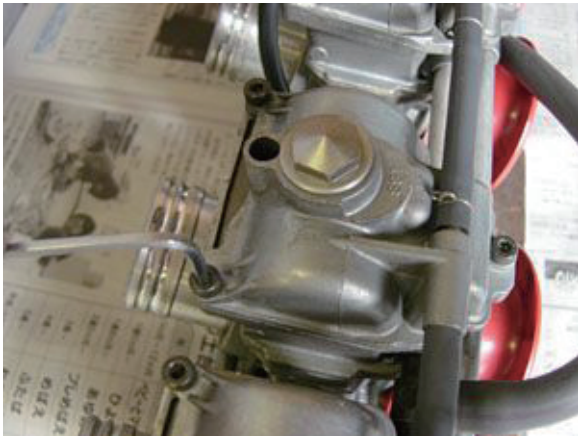


キャブレター本体をはずしたら写真NO12のようにフロート室のドレンボルトを緩めガソリンを抜きます。

ガソリンは危険なので火の元に気をつけてください。

4気筒分全て抜きます。抜いた後には、ドレンボルトは元に戻し締めておきます。あわてていると通常しないミスをすることがあるので締め忘れなどを防いだり、はずしたボルトを蹴ったりしないようにです。

NO13



ガソリンを抜いたら写真NO13のように3mmのレンチを使い各フロート室あたり3本ずつ、4気筒なら12本を緩めてとってしまいます。

この時加速ポンプなど違う部分のボルトを間違えてとらないようにしてください。
全てとったら、フロート室を取ります。

4気筒つながっていますが、そのままつながったままはずしてください。

NO14



フロート室をはずし、キャブレターをひっくり返した所です。白い部品がフロートです。

NO15



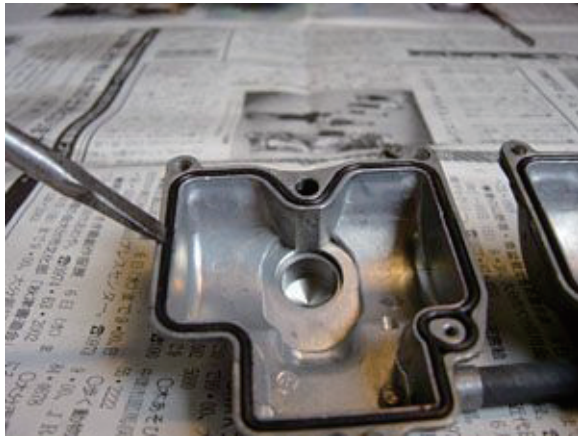
燃料ホースからエアを吹き込みます。これも先程と同じ様に最初弱めでその後徐々にエアを強くします。

この時本来はフロート室を下にして吹きたいのですが作業しにくいので、この写真のようにキャブレターを立ててややフロート室が下になるようにして作業すると作業しやすいです。

作業になれた方ならこの後フロートなどもはずして作業してもいいのですが、ここでは、一般の方が、少し頑張れば確実に出来ることを対称にしているのでミスをしやすいこの作業は今回はしません。

きちんとしたバイクを購入していれば、エアを吹くだけできちんとオーバーフローは治りますから心配要りません。治してもすぐ悪くなる場合は、他に原因があるということになります。

NO16



きちんとしたバイクを購入していれば、エアを吹くだけできちんとオーバーフローは治りますから心配はいりません。治してもすぐ悪くなる場合は、他に原因があるということになります。

またフロート室を組み付けるときには、写真NO16のマイナスドライバー先端で示しているゴムのパッキンが、この写真のようにフロート室の溝にきちんとはまっているのを確認してからにしてください。

きちんと溝にはまっていないで組み付けるとパッキンを駄目にして、ガソリン漏れの原因になります。

この後はタンクを元に戻し走行してください。

NO17



今回の作業で使用した工具です。
これと同じである必要は全くありません。
プラスドライバー

8mmのスパナ1本

10mmのスパナ2本

先がY字になっているクリップはずし
(燃料ホースがはずせばよい)

14mmのメガネレンチ

3mmと5mmのL字レンチがあれば良いです。

これにプラス、車種によりタンクをはずすときに
必要な工具があれば良いです。

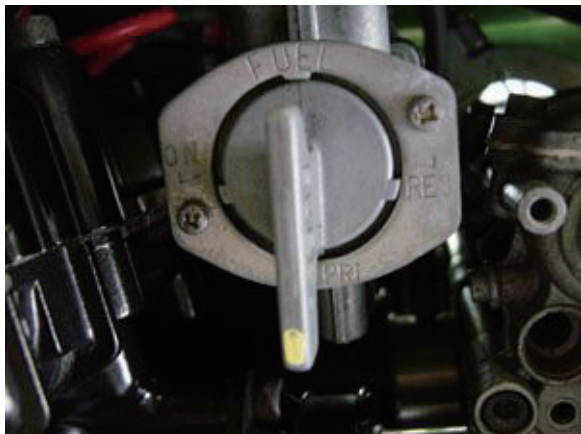
キャブレターのオーバーフローを減らす方法

キャブレターのオーバーフローを減らすにはどうしたらいいのでしょうか？
その方法を書きたいと思います。

- 1) ガソリンタンクの中を綺麗にする。(ゴミがキャブレターにいかないようにする)
- 2) 1のつづきになりますが、燃料フィルターをつける。
(同じくゴミがキャブレターにいかないようにする。タンクが綺麗なものはつけなくてよい)
- 3) 暖機運転をしすぎない。エンジンにもよくありません。
- 4) 乗る回数を増やす。出来れば一ヶ月に1~2回乗る。
(乗ってないとキャブレターのフロートの動きが悪くなりオーバーフローしやすくなる)
- 5) 負圧コック式の燃料コックは走行中は必ずONかRESにする。
(Z1000MK2、ローソン系など)
- 6) 負圧コック式以外のものは(Z1, Z2のタイプ)はエンジンのかかっていないときには燃料コックを必ずオフにする。

エンジン始動方法と暖機運転について

NO1



エンジンの始動方法が適切でない為、エンジンのかかり具合が悪く、スタータークラッチを痛めたりバッテリーをあげてしまう人がいます。

また暖機運転が長すぎてエンジンを痛めたり、キャブレターのオーバーフローを招いてしまう人もいます。

この方法が絶対ではありませんが、当社の取り扱い車種であればおよそこのようにすれば良いというものを紹介いたします。

まずFCRキャブレターが取り付けられている場合で、前回乗ったときから数日以上(2, 3日)たっていて、エンジンが冷えている時の始動方法を紹介します。

NO2



ここでは詳しく始動方法を書いています、心配せずとも普通すぐにかかります。ただしFCRキャブレターを始めて使われる方やベテランでいまさら人に聞けない方向け(笑)に書いています。

紹介するのは負圧コック式です。普段走行中はONかRESになっていると思いますがエンジン始動前に写真NO1のようにPRI側にコックを回します。

その時燃料フィルターが付いてないとガソリンの流れの様子は見えませんがこうするとエンジンがかかっていなくても強制的に、ガソリンがキャブレターのフロート室に流れます。

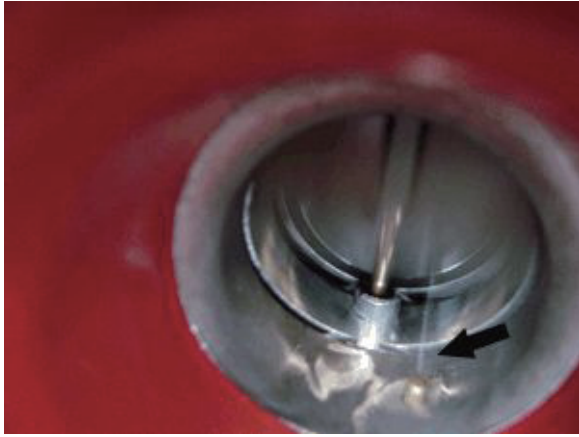
NO3



この状態で20~30秒ほど待つてフロート室にガソリンの溜まるのを待つてからスロットルを空けて、加速ポンプから燃料を出します。

アクセルを閉じている写真NO2の状態から、NO3のようにアクセルを2, 3回開け閉めしてください。

NO4



その時に写真NO4(キャブレターのファンネル部分から中をのぞきこんでいます)矢印部分のように加速ポンプのノズルから燃料が出るのを確認してください。

通常前回乗ってから数日の場合はすぐでできますが、1ヶ月以上たっている場合、なかなかでない場合があります。その場合はここから燃料が出るまでアクセルを開け閉めして、出始めてからアクセルを開ける数をかぞえます。先程書いたように2、3回です。

またネット付きファンネルやパワーフィルターが付いている時、車種によってサイドカバーでファンネル部分が隠れ、見えない時などは無理に見る必要はありません。ファンネル部から見るのは特別エンジンがかかりにくい時のみフィルター等はずして確認すればよいと思います。

通常ここまで確認せずとも、すぐにかかります。

NO5



アクセルを開け閉めして加速ポンプから燃料を出したら写真NO5のようにほんの少しだけアクセルを開けセルを回すとかかりやすくなります。この時開けすぎるとかえってかかりにくくなるので注意が必要です。

1度かかってもすぐ止まったりした時は、もう1度アクセルを開け閉めするところからやり直してください。だいたい2、3回でかかります。

NO6



1度きちんとかかればもうアクセルを開け閉めする必要はありません。エンジンがかかったらNO6のように必ず燃料コックをONの位置に戻してください。

もし3、4回して駄目な場合は少し時間を置き(20~30秒)もう1度アクセルを開け閉めするところから、行ってください。

このようにかかりにくいのは2ヶ月間以上ほったらかしなど乗ってない時がほとんどで、カワサキZ系など2バルブのものは大概かかるのですが、刀やニンジャなど4バルブエンジンは少してこずることがあります。時々乗りましょう。また気候が良くな

って、暖かくなってきた場合にはアクセルを開け閉めして、加速ポンプからガソリンを出したりせず、NO5のアクセルを少し空けてかけるだけの方がエンジンのかかりが良い場合もあります。暖かくなってきてかかりが悪い方は試してみてください。

話が前後しますが燃料コックが負圧式でないZ1、Z2などはエンジンがかかってない時、燃料コックをOFFにしているはずですがエンジン始動前にONにして20~30秒待ってから始動操作をするというだけで負圧コック式とほとんど同じです。ただしエンジンのかかっていないときは燃料コックをOFFにしてください。オーバーフローを防げます。

また走行後でエンジンが暖まっているときには、エンジン始動時にアクセルを開け閉めして加速ポンプから燃料を出してエンジンをかけないでください。かえって混合気が濃くなりすぎエンジンがかかりずらくなります。

アクセルを開け閉めしてからかけるのはエンジンが冷えているときだけです。

それともうひとつ昨日乗ったりとか、さっき乗ったとか前回乗ってから時間がたっていない場合で負圧コック式の場合、いちいちPRIにまわさずONのままエンジン始動して全く問題ありません。

NO7



続いてエンジンの暖機方法です。と言っても全く難しくありません。

昔、雑誌の取材で「暖機には全く気を使いません」と言ったのにいざ完成した本を見てみると「暖機には気を使う」と書かれガツクリ来たおぼえがあります。雑誌ってのはそういうものです。

当社で販売している車輛や純正のものは、これから紹介する方法で充分です。

エンジンをかけ、写真NO7のように2000回転ぐらいで一定にします。もっと回転は高くてもいいですがうるさいので。

NO8



そして写真NO8のようにエンジンを直接手で触り、ほのかにあたたかくなったら、すぐに走りだします。ここまで、ものの1~2分です。

この時間は車種や、季節により違ってきて当然ですが、当社の取り扱い車種は、ニンジャなどの水冷を含めてこれで充分です。ただし手で触るのは写真のようにIN側のシリンダーヘッド部分が良いでしょう。

ただし走り始めてすぐに全開にしては駄目です。はじめはゆっくり走り、エンジンだけでなくタイヤやサスペンションなど車体全体を暖めるようにして走ってください。走り始めてすぐはアイドル時の回転が低く500rpm以下なんてこともあると思います。

その状態は油圧も下がってエンジンの負担も大きくなってしまいますので、信号待ち等でもアクセルから手を離さず、自然にアイドルするまでは1000rpm~1500rpmぐらいで回転が一定になるように少しアクセルを開けてあげればエンジンの負担も少なくなりよいでしょう。

数キロ走ったらアイドルも安定してきますから、それから普段どおりに走るようにしましょう。ゆっくり走るようにと書くと、とにかくやたら低回転でゆっくり走る人がいますが、そうではなく普通の車の流れについていくぐらいで走り、急加速、急減速をしないぐらいの感覚でよいです。エンジンの回転で言えば3000~4000ぐらいでしょうか。

またその時に信号待ちなどで、やたらアクセルを吹かす人がいますがFCRキャブレターの場合そのたびに加速ポンプから燃料がガンガンでて、暖機中のエンジンにとってひとつも良いことはありません。無駄なことはやめましょう。そのせいでかぶったりすることもあります。

暖機運転で大切なことは、とにかく長くしすぎないことです。エンジンをかけ10分も20分もアイドルして平気で置いている人がいますが、ヘッドだけやたらと熱くなり、特に空冷エンジンでは、自分でエンジンを壊しているようなものです。またアイドルを長時間することは、機械的にもとても負担が大きいので絶対にやめましょう。アイドルははずみ車をつけ無理やりエンジンを止まらないようにしているだけのエンジンにとってはとても苦しいものなのです。

古いバイク達のガソリンタンクは新しいバイクに比べガソリンが気化したときのガス抜きが充分でないようです。そのため気温が高い時、エンジンが熱くなった時には、普段よりガソリンタンク内の圧力が高くなりその圧力が燃料ホースからキャブレター側につたわりオーバーフローしやすくなるようです。走っている時には燃料がどんどん消費されあまりオーバーフローしませんが、無駄な長時間の暖機をしていると、燃料消費量が少ないのにガソリンはエンジンの熱で暖められたりして

キャブに圧力がかかりオーバーフローしやすくなります。エンジンにも悪くキャブレターもオーバーフローしやすくなってよいことはひとつもありません。長時間の暖機は絶対やめましょう。

その他自分で点検した方がよいところ

NO1



これはエンジンのヘッドカバーを締め付けているボルトをまし締めしているところです。

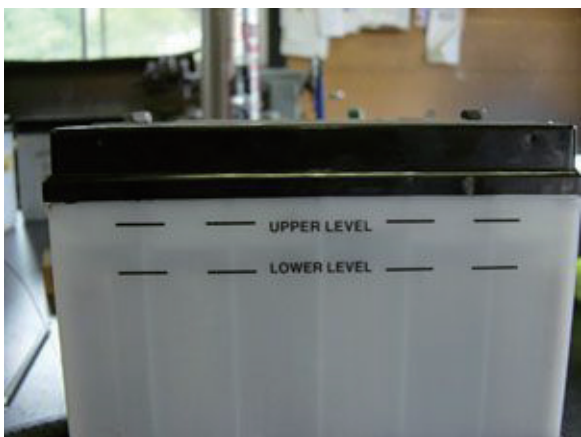
まし締めをする理由としてはオイルにじみが出やすい箇所だからという理由ですが、本来写真のZ100OR系はあまり必用ありません。

それよりもZ1直系のタイプのエンジンは、エンジンを組んで特に最初の頃は写真のようにまし締めが必要です。

と言っても難しくなく、エンジンの中心に近いところボルトを締めつけていだけてです。写真NO1は割と外側のボルトをしめています。1000キロほど走った後は、あまりする必要がなくなりますがヘッドカバーやカムプラグ(ゴムの半月の部品)付近からオイルにじみがあるのは故障ではありません。にじんだら拭いてください。(笑)

気になる方は2年に1回程度ヘッドカバーガスケットなどを交換するのがよいと思います。この部分のオイルにじみはカワサキZ1系以外はあまりでないようです。

NO2



NO2はバッテリーです。見れば解ると言われそうですが。

写真のようなタイプが付いている場合は2~3ヶ月に1度液量を見たほうが良いです。

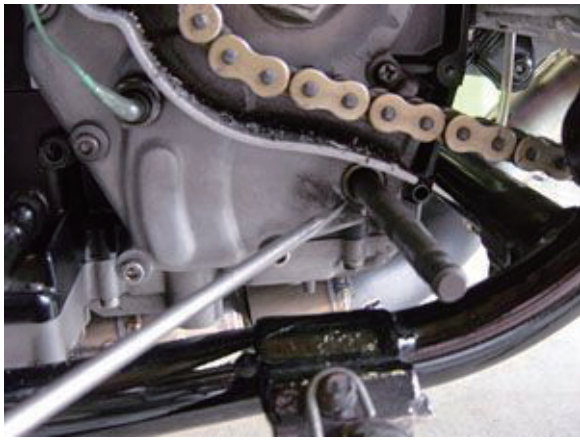
特に飛ばす人は定期的に液量の確認をしてください。

ひどいときは半分程度になってしまってる人がいます。

液の少ないときはバッテリー液を補充してください。ホームセンターなどで売ってる一番安いタイプでよいです。

アッパーレベルの下ぐらいまで入れてください。むしろ強化タイプなど書いているものはうさんくさいのでお勧めしません。

NO3



NO3はエンジンのフロントスプロケットカバーをはずした写真です。マイナスドライバー先端でさした心配ありませんが、たまにチェックをして確認してください。この写真では解りやすいようにカバーをはずしていますが、普段はカバーをつけたままで、下からのぞいて見てオイルのしずくがたれていなければ大丈夫です。

もしたれていれば、カバーをはずしてオイルシールの交換が必要です。

この部分は点検のみを行い、シール高官は自分で行わずプロにお願いしましょう。

NO4



最期にオイル量の点検です。きちんとしたバイクで適切なオイルを使っている場合そんなにしょっちゅうオイル交換の必要はないのですが、2～3ヶ月に1度くらいはオイル量の点検はした方がよいです。特に飛ばす人と、1回当たり乗る距離が短いと自覚のある人は確認の必要があります。

点検の方法は走行後(エンジンオイルが暖まった状態)10～20分ほどおいて車体を写真NO4のようにまっすぐたてます。

NO5



そしてオイルの点検窓を確認して少し見にくいですが写真NO5の様になっていればよいです。写真ではちょうどアッパーレベルぐらいです。

旧車の場合点検窓の横にアッパーレベルとロアレベルの線が大概ありますからこの範囲内であれば大丈夫です。

アッパーレベルとロアレベルの真ん中ぐらいにまでオイルが減ってきたら、少したしてアッパーレベルの下ぐらいまで給油するとよいでしょう。

くれぐれも入れすぎに注意してください。

あくまで目安ではありますが、先程も書いたように走行後、少しおいてから見るようにしてください。これを守らないと正しくオイル量の点検が出来ません。