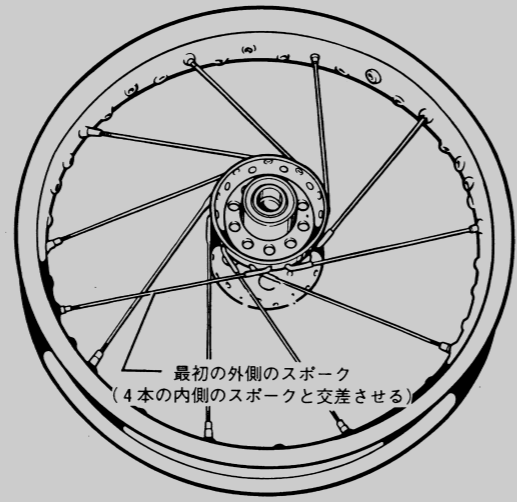


図3

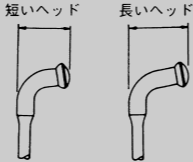
不用なスイングアームと原チャリ用ホイールを使って自作した振れ取り台。これにダイヤルゲージや針金をセットすればOK。



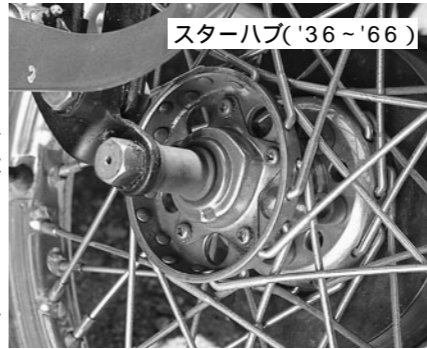
スポークの組み立て



スポークには先端の曲がり長いものと短いものがあり、それぞれ1本ずつを対にして使用する。リムに差し込んだそれぞれのスポークの対のうち、長いヘッドのスポークは反対側のハブに接続し、短いヘッドのスポークは同じ側のハブに接続する。



年代によるハブの違いもいろいろ



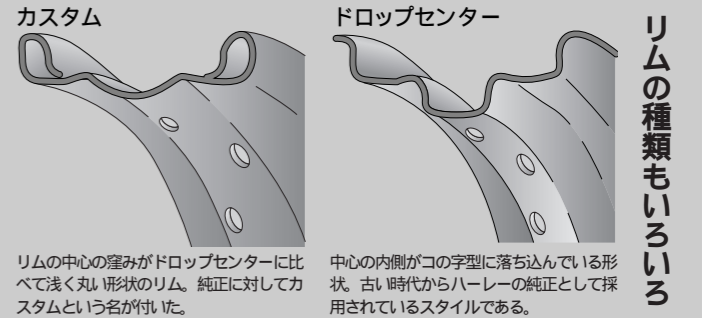
ベアリングのカバーが星形であることからこの名称で呼ばれている。ベアリングはローラーベアリングで、対応するオーバーサイズが多数リリースされている。'55年以降はカバーからグリスニップルが額を出す。



アーリーショベルの途中から短期間採用されたスターハブの後継。星形ではないが、ベアリングのカバーが付く。現在ではミニスターやミッドスターの愛称で呼ばれている。



ディスクブレーキのローターを固定したり、ベアリング類を組み込むフランジ(輪縁)が設けられている。ブレーキがドラムからディスクに変わったのと同じように変更された。



リムの種類もいろいろ
リムの中心の窪みがドロップセンターに比べて浅く丸い形状のリム。純正に対してカスタムという名が付けられた。
中心の内側がコの字型に落ち込んでいる形状。古い時代からハーレーの純正として採用されているスタイルである。

本だけ折れた場合などに便利ですが（スポークはセット売りが普通です）。さて、分解が終われば次は組み立てです。新品のスポークの場合、古いスポークに合わせてみて長さを確認しましょう。このスポークの長さですが、使用するハブ、リム（ドロップセンターかカスタムか、鉄かアルミかなど）で違いますので、新しく購入する場合は気を付けましょう。

また、古いスポークを再メッキに出す場合は、ネジ部にニールテープを巻いてマスキングをします。スポークのネジは転造ネジなので、メッキ太りをすると大変面倒なことになります。

スポークの組み立て
スポークがOKならばよいよ組み立てをします。ドラムブレーキ車はハブのブレーキ側（出っ張っている方）を上にして置きます。

まず、インナースポークを図3のAの穴に通してカウンタークロックワイズに流します。ドラムブレーキ車（スポークスターを除く）では、リムのバルブ穴を下にして、つまりドラムノスプロケ側にバルブが向かぬようにして（センターバルブリムは関係ない）、向きの合っていない穴にスポークを合わせニップルを少しねじ込みます（4つ目の穴が次の穴になります）。

インナーが済んだらアウタースポークを図Bの穴にセットし、クロックワイズに流してリム穴にセットします。この時アウタースポークは、都合4本のインナースポークの上を通ることになります。ドラム側のスポークが付いたら逆さまにひっくり返して、今度はインナースポークをクロックワイズに流してやりま。同じようにアウタースポークはカウンタークロックワイズに流します。このよう

用してもOKです。
セットが終わったらいよいよ振れ取りです。まずバルブ穴のところから始めて、すべてのニップルをスポークのネジ山を目印にして同じ長さになるよう締め付け先を計っておいたオフセット量のチェックをします。OKなら天釣り（縦フレ）からチェックします。振れは約インチ（約0.8mm）以内に納まるようにします。振れ取りはゲージをあて、出っ張っている方のニップルを締めるのですが、その前に反対側のニップルを4個くらい少し緩めておきます。これはリム自体の真円度を狂わせないためです。

縦フレがOKになったら今度は横フレの調整です。これは出っ張っている側のニップルを少し緩め、逆側を締めてやり直す（図4）。なかなか芯が出ないものですが、ガマン汁が出るくらいガマンして調整しているとだんだんと振れが取れて

きます。この作業は一本だけ締めず、広い範囲で締めてやります。横フレもインチ以内だそうですが、なかなかそこまでは出ないものです。

また、締め付けのテンションはすべてのスポークが均一なのが理想なので、同時に天釣りも狂わないようにしなければならぬので大変といえは大変なのですが、ガマンしていれば必ず芯は出ます。

また、できあがった時の気分は苦勞した分格別なものです。言い忘れましたが、あまりニップルを強く締めてはいけません。スポークが切損したりニップルがバカになることがあります。

♥ ♥
「おっと危ない。発射してしまつたところだった」
寸止めの練習に余念のないTであった。

にドラムブレーキで鉄ハブはまだ楽なのですが（とは言ってもかなり面倒だぜ）、アルミハブでは40本のスポークを初めにすべてハブにセットしておかなければなりません。

また、鉄ハブでも後期モデルのダブルフランジでは、初めに全部通しておかないと後から通しづらいヤツもあります（世の中には融通の効かないヤツはいるものです）。

また、アルミハブ用スポークは、インナー、アウターと形状が違い、首の曲がり部分の長い方がインナー側になります。

さて、すべてのスポークを通したら作業台の上などに覆かせて、上側のスポークをインナー、アウターに分け、適当に輪ゴムがテープでまとめておきます。

次に下側のアウタースポークをいっばいにクロックワイズにまわし、インナー側は逆まわしにしてリムを置き、下側のアウタースポークから付けていきます。この時上から見て、一番下のアウタースポークが必ずインナースポークの下側になつてくるかよく気を付けましょう。下側が済んだら上側インナースポークを付け、次にアウタースポークを取り付けます。

さて、すべてのスポークが付いたら、スポークのネジ山を見ながら同じ長さになるよう、すべてのニップルを軽く締めます。次にハブにアクスルシャフトを突っ込んで、ベアリングにガタのないように適当なカラーを入れてナットで締め付けます。アクスルシャフトの径はビッグツインは3/4インチ（19.05mm）ですので、不用なインチのハンドルなどをブツ切ればカラーにはちょうどいい塩梅ということになります。これを専用の振れ取り台にセットします。なければフロントフォーク、スイングアームなどを利