

自分でできるツインカムの チェック&メンテナンス



油面のチェック時は車体を水平にした状態で行う。ディップスティックはねじ込まないでカバーのネジ穴に触れた時点で引き抜く。



トランスミッションオイルはカバーの給油口から注ぐ。六角レンチでフィルタープラグを外すと、ディップスティックがついている。



トランスミッションオイルの交換はプライマリーオイルと同じく、基本的に7000〜8000キロの走行で行いたい。ダイナ系のドレンボルトの位置はトランスミッションケースの下の側に横にあり、比較的簡単に緩めることができるのだが、フニールモデルのドレンボルトはトランスミッションの真下、つまり2本のサスペンションの間に位置しているため、長めの6

トランスミッションオイルの点検



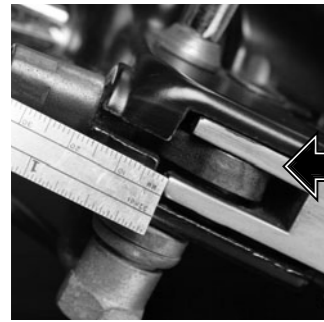
トランスミッションはケース内の通路が細く、オイルが全体に行き渡るまで時間がかかる。オイル注入は何回かに分けてゆっくりと。また、異物の混入は絶対に避けるよう注意しなければいけない。

ディップスティックはトランスミッションカバーに斜めに差し込むかたちになるため、ゲージにもオイルが斜めに溜ってしまう。ゲージにはAとFのラインがあり、この間にオイルがついていれば規定量はクリアしている。多く入れすぎるとオイルシールなどからのオイル漏れの原因になるので要注意だ。



角レンチが必要になる。オイル交換の手順はエンジンが暖まった状態で車体を水平にし、ドレンボルトを外してオイルを抜く。オイルは時間をかけてしっかりと抜くことが大事。注油の時はオイルを一気に注ぐのではなく、少しずつ入れるようにする。焦って入れよつとすると給油口から溢れてしまう。最後はゲージにて規定量をチェックする。

CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE



クラッチレバーの遊びの点検は、クラッチレバーとホルダーの隙間を測定して行う。フリーの状態を0（ゼロ）として、指で軽く握った時に2〜3ミリの隙間ができれば規定値内となる。



クラッチレバーはアクセルやブレーキレバー同様、走行中頻繁に作動させるため常に気を使って調整やメンテナンスを行いたい部分である。クラッチレバーの遊びが正常でなければ、運転中にクラッチのつながり方や切れ方がきこなくなったり、あるいは一度調整したとしても、ワイヤーの伸びやクラッチ自体の問題でレバーの遊びは変わってくるので、調整は最低でも1年に1回は行いたい。人によっては遊びが少ない方が（多い方がいいという人もいるが、遊びを増やすとクラッチの切れが悪くなる恐れがある。また、遊びが少なくなるとクラッチが滑るリスクが増える。社外のクラッチレバーを装着したりクラッチ調整をした場合は、必ずレバーの遊び調整も同時に行いたい。また、クラッチレバーの可動部分への注油も必要である。

クラッチレバーの遊び調整



アジャスターは指でまわすことができる。アジャスターを締めると遊びが増し、伸ばすと遊びは少なくなる。

クラッチレバーの遊びの調整は、クラッチワイヤーのアジャスターで行う。ゴムのジャバラを上にはずすとアジャスターナットが出てくる。ラバーは破らないように十分注意すること。ロックナット（9/16インチ）をスパナで緩め、アジャスターナット（1/2インチ）で調整する。



クラッチの調整はプロに任せるべし

クラッチワイヤーのアジャスターでレバーの遊び調整が効かない場合は、クラッチ調整が必要になる。センターのアジャスターで調整するのだが、シビアな調整のため下手すると壊してしまうので、プロに依頼することをお勧めする。



ジャバラの先端をタイラップで固定すれば、防水効果はアップする。



ジャバラをつける前にシリコングリスを塗ることで水の侵入をより防ぐことができる。ここに水が入るとクラッチワイヤーが錆びるだけでなく、ミッションケースの中まで水が達するので注意したい。グリスを塗ることでジャバラの入りもスムーズになる。



ダイナ系のオイルタンク



ダイナ系のオイルタンクはトランスミッションのケースと一体になっている。オイルキャップを手で外すとディップスティックがついており、ウエスでオイルを拭き、再度差し込んでオイルの量を確認する。オイルの量は足りないものも無いが、入れすぎてもいけない。ダイナ系はサイドスタンドのままで行う。

ソフトイル系のオイルタンク



ソフトイル系のオイルタンクは馬蹄型と呼ばれている。オイルの残量はまず目で確認。そしてディップスティックに付着しているオイルを拭き、キャップをオイルタンクにしっかりと差し込む。ゲージの先端からFULLのラインの間までオイルがついていれば規定量となる。この作業は車体を垂直にして行う。



ツインカムのエンジンオイルはSAE 20W50を使用する。オイルタンクの位置と規定量はモデルによって異なるため、自分でオイル交換をやってみたいという人は必ずマニュアルなどを参考にしてみたい。エンジン冷間時は正確な油量は測定できない。エンジン温間時のオイル量点検は車体を水平なところに置き垂直に保つ（ダイナ系はサイドスタンド）。ディップスティック

エンジンオイルの点検

の中間くらいにオイルがついていれば問題ない。エンジンを冷えている時にFULLマークまでオイルを補充しないこと。オイル交換の時期は一般的に3000キロと言われているが、使用頻度により早めたり遅くてもエンジンの中でオイルは確実に劣化しているので、最低でもウォールシーズンに1回の交換は行うようにしたい。



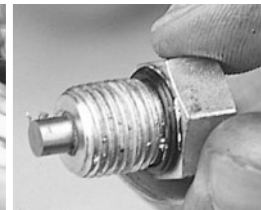
ディップスティック



ツインカムになってオイルフィルターは全車種共通のものになった。オイルフィルターの交換はリップ（ゴム部分）にオイルを薄く塗り、フィルター内に半分ほどオイルを入れてやる。交換時期はエンジンオイル2回に対して1回が目安。



定期的な交換が必要



エンジンオイルのドレンプラグの先端には磁石が取り付けられており、鉄粉などが付着しているのでもきれいには洗浄する。ドレンボルトを締め込む際はオーパートルクは厳禁。

CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE CHECK & MAINTENANCE



5個のネジでとまっているダービーカバーを外すとクラッチプレートが見える。プライマリーオイルはここから注入する。量の確認はクラッチのプレッシャープレート（最下部）までオイルが達していれば良い。'04年モデルからはバックンが入る溝がなく、平たいバックンに変更されている。



プライマリーオイルはクラッチ方式の変更に伴って、84年から採用された。その基本構造はツインカムにも変わりはなく、このオイルの役目は潤滑クラッチの潤滑が主である。オイルの規定量の点検は、丸いダービーカバーを外して行う。車体を垂直に立たせた状態で、オイルレベルがチェーンケースの底に見えていなければいけない。

プライマリーオイルの点検

交換時期は7000〜8000キロ走行で、エンジンオイル交換2回に対して1回の割合でやるのが基本であるが、これも使用頻度や走り方によって違ってくる。オイルを抜くドレンボルトの位置はマニュアルにより違うので、自分のバイクはどこにあるか把握しておいてほしい。オイルを極端に入れすぎると、クラッチの切れが悪くなったりニュートラルが出づらくなる。



ドレンボルトは先端が磁石になっており、鉄粉は洗浄する。ドレンボルトはテーパになっており、オーパートルクは厳禁。オイルがにじむようならシールテープを巻くと良い。



'04年以前のモデルは、ダービーカバーを外した時にバックンが溝にきちんと収まっているかを確認する。劣化している場合は即交換。