

ブレーキドラム再リベット再生 R50-69S

R26-27、/5-のハブ・ドラム部分は鋳込みで対応していますが(それ以前のモデルは全鉄板製片ハブ) R50-69Sはサイドカーユースを考慮してかハブ・ベアリング設置部を鋳鉄にしたかたようアルミと鋳鉄のツーピース構造(非分解)となっています。ハブ・ベアリングが故障するとベアリング外輪が回され損傷しベアリングの収まりが悪く再使用困難となります。1984年までは0.05ミリとびの選択スペーサーを用いたテーパーローラーベアリングを使っているため選定を間違えるとベアリングが焼き付き、致命的な故障になりがちです。長く使えることを重視して設計されたツーピースハブですがまれにリベットが緩みずれる事があります。ドラム内面の状態が悪ければ交換の選択肢しかないようですが状態の良いものなら分解して再度リベットカシメで再生できます。



初期ショートスポークタイプ



リベット脱落



加減速のストレスに負けて、、、



長穴に



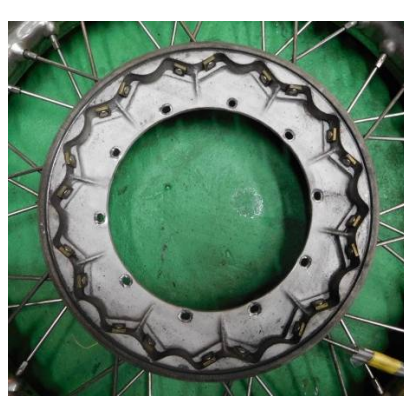
マークを付けて、、



ドラムに力を掛けるとこれだけ



アルミ・クラウン部とドラムに



折れた部分以外は長穴に変形



再生後、鋳鉄部分は同じ外見

ドラム内面に歪みや荒れがある場合、分解した状態で機械加工すれば制動能力が向上します。

CRIMECA



長穴は修正不能なので位相をズラして再加工、カバーを装着するので見た目は加工後も同じ



R 5 1 / 3 最後期 1 9 5 4 年のフルハブは芸術的造形でオシャレも多かったような、、、

CRIMECA