

プッシュロッドシール・サポート R90S-R100RS・GS・R

1969年、心機一転ベルリン工場へ移転して産まれたのはR75/5をフラッグシップとした
/5（スラッシュ・ファイブ）いわゆる5シリーズです。バンク角確保の意味合いもあり先行モデル
R69Sではクランクシャフトの上部に設けたカムシャフトは下部へ移設されました。

このことが原因でプッシュロッドシール部からのオイル滲みに悩まされることになります。

特に1981年にニカジルメッキシリンダーが採用された際に同時に採用されたプッシュロッドチューブは
シールをサポートするリングが固定化され経年でラバーシールの弾力がなくなるとシール効果が低下し、
オイル滲みは常態化することとなりました。

当初、プッシュロッドチューブはD16ミリで設計されましたが/6の後期よりD18と大径化されました。
シール外径はそのままで内径が大きくなったことでシールは薄肉となり裂けやすい状態になりました。

さらに部品番号はそのままなので今となっては確認できませんが2000年ごろシールの材質が変更され
ソフトなシールとなったためより裂け易くなったように感じます。ゴム材質の変更はシフトラバーなども
同時期に変更されているので耐環境の問題などがあったのかもしれませんが。

せっかくシールを交換しても2-3年ぐらいでシール効果がなくなるとガッカリしてしまうので
当店ではリング移動でシール効果を上げられるステンレス製プッシュロッドチューブとシールに
圧力を掛けても逃げも裂けも起こり難いシールサポートをお勧めしています。



圧力に負けて、、、

裂けるシール

D16(/5用)・D18(/7用)



ステンレス製プッシュロッド・チューブとステンレス製シールサポート

CRIMECA