

クラッチ貼り付き 発生原因と解決法

久しぶりにバイクに乗ろうと、ウェア、ブーツ、グローブを装着しヘルメットもかぶり、バイクを表通りまで引き出し、順調に始動させ暖機もそこそこ出発しようと跨り、クラッチを握りローギアへ、「あれっ、なんだ？」エンストです。再度ニュートラルにしてエンジン始動またエンストです。セルフスターターがあると飛び出して悲劇になることも、、、クラッチレバーを握ってもクラッチが切れていません。

原因はクラッチプレートの貼り付きです。クラッチ板中央のボスの山が磨耗してかじって固着することもモデル（1969-1980）によっては発生しますが多くはクラッチ板の貼り付きです。サビによるものとグリス/オイルによるものがあります。梅雨シーズン、湿気の多い駐車場所、スプレーランスでの念入り洗車の後などまたオーバーホールの後などですぐ走らないとプレッシャープレートやプレッシャーリングが錆び易く貼り付きます。ギアボックス・インプットシャフトに塗布したグリスやシール不良で漏れ出たオイルがクラッチ板に付着すると一定の条件の下で膠（ニカワ）のようになり接着してしまうこともあります。

それでは解決方法は？

クラッチもお疲れさんの時期ならギアボックスを降ろし分解すればスプリングによる圧縮が解除されるので貼り付きは即解消します。フェーシングやボスのスプラインの消耗もなく再使用する場合はサンドペーパーで表面を慣らし、スプラインに専用ペーストを塗布します。フェーシング厚が限度以内でもスプラインが磨耗しているで切れが悪くなっていてシフト時にギア鳴りも起こるので予算があれば交換をお勧めします。クラッチレバーも軽快になります。

そんな時間も予算もない場合は少し荒っぽい方法があります。危険が伴うのでお勧めはしませんが、、あなたが交通量の少ない郊外にお住まいなら、またはそんなところで問題が起こっていたら、ニュートラルでエンジンが掛かるので勢いを付けて跨り2速あたりで走り出します。クラッチレバーを握った状態で加速したり減速したりすれば10分もしない内に解決します。登り坂で負荷を掛けられれば簡単です。

交通量も多いし、信号もありそんな怖いことが出来ないならばセンタースタンドを掛け、同じようにクラッチレバーを握った状態で3速やトップギアで加速減速を繰り返せば10分以内に解消するでしょう。2本サスはスタンド掛けで後輪が接地するので特に注意が必要です。オーバーヒートや騒音/臭いで苦情が来ないようにご注意ください。

エンジンを掛け、稼動することでクラッチの温度が上がりグリス汚損が原因なら暖まれば剥がれます。サビが原因でも金属部品が膨張するので直に剥がれます。キモはクラッチレバーを握ってクラッチスプリングの圧縮を除いておくことです。

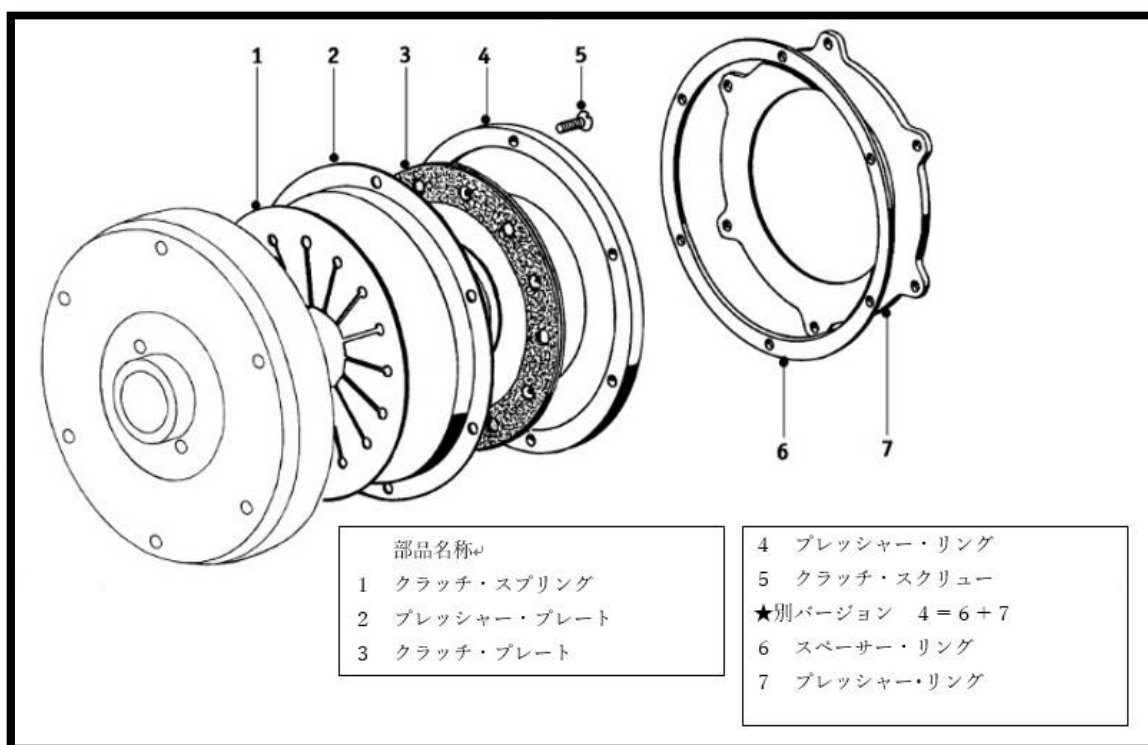
クラッチ貼り付きは国産車など一般的な湿式多板のモデルでも発生します。長期放置車量やあまりオイル交換しないコールドスタートのようなオイルが入っているとまれに拝めます。

／5-7シリーズには当時メタル分の多い材質のクラッチを採用していたので渋滞など過熱気味の状態で半クラッチ困難になったりしますし、貼り付きもよく起こります。

ミレニアムごろから出始めたクラッチはカーボン系(?) 素材で表面がサラサラで高温になっても粘らず、

半クラッチが容易で発進が楽でシフト時のギア鳴りも少なく、また耐久性も高く攻撃性も少ないのでクラッチ板を挟んでいるプレート／リングも長持ちします。

1981年以降のモデルにはこのカーボン系(?)が採用されているので乗り易く、貼り付きも起こり難くなっています。



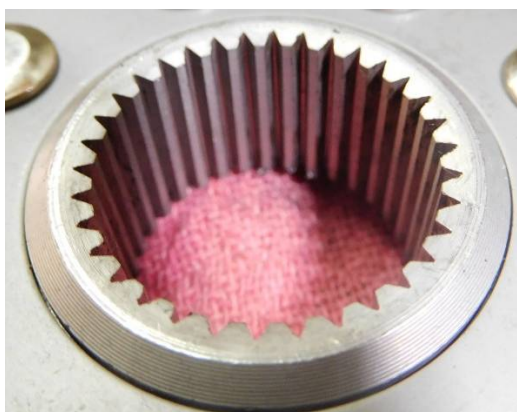
クラッシュしたクラッチ板(木工所の機械みたい)



最上段は純正ザックス製新素材クラッチプレート



1981年以降のクラッチ・ボス 8万キロ



新品スプライン:山の違いは一目瞭然

CRIMECA