

## メレンゲの気持ち？ ギアボックス/ファイナル・ドライブ

冬季など外気温が低い状態で始動し走行するとギアボックスやファイナル・ドライブ内ではギアによりオイルは掻き回されます。ボウルの中の卵白を泡立て器で掻き回すようなものでオイル内に空気が入り込みます。低温のため気泡は粘度の高いオイルから浮上できずあたかもオイルが増加するよう嵩が増えます。徐々に油温が上昇すると気泡内の空気が膨張してますます嵩を増します。つまりオイルレベルが上昇します。ギアボックスやファイナル・ドライブには上昇した内部圧力を逃がすブリーザーが設置されており、気泡はこのブリーザーから外部に放出されます。シャボン玉が破裂するように空気は放出されますがオイルはケースに付着し、低いところへ垂れて行き、ファイナル・ドライブでは量が多いとタイヤに付着し運が悪いと右折時にスリップして転倒する恐れもあります。ギアボックスではオイル飛沫が走行風で飛びブーツを汚したりします。冬以外の季節では走行はじめに気泡ができてもしサイダーの泡のようにすぐ上昇して気泡による白濁や嵩が増えることはないようです。

ギアボックス：スピードメーターギア（S P Mギア）と固定する穴あきボルトがブリーザーを兼ねています。  
 対策：S P Mギアに押し寄せる気泡を押し戻すスパイラル溝が設置されています。溝のないギアが装着されている場合は溝付きに交換すれば改善します。  
 氷点下の状況で走行する場合はオイル粘度にWの付く冬用オイルの選択も有効です。

ファイナル・ドライブ：高速巡航を想定していない戦前戦後モデルからアウトバーン走行を前提としたモデルまで何度となく変更されています。ギアオイルの# 90はエンジンオイルの# 40より数字が大きいため粘度が高い印象ですが基準が異なるのでエンジン用# 40の方が高粘度です。オイルの番手は古いモデルには75W90などの低粘度のマルチグレードオイルを推奨します。

機 能	製造年	代表モデル
ブリーザー機能なし	→1962	R50
ブリーザー機能付き	1963→	R50/2
バッフルプレート付き	1981→	R100RS
ラビリンス式	1983→	K100
ラビリンス式	1988→	R100GS

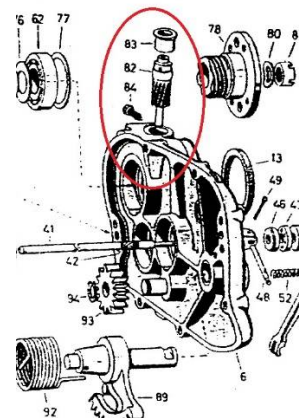
### スピードメーター・ギア ブリーザーを兼ねている



スパイラル・グループあり



溝なし二種(右は別モデル用)



「84」は穴あきブリーザーボルト

ファイナル・ドライブ・ケース



R50 ブリーザーなし



R50 ブリーザー付き 1963→



R75/5-1980



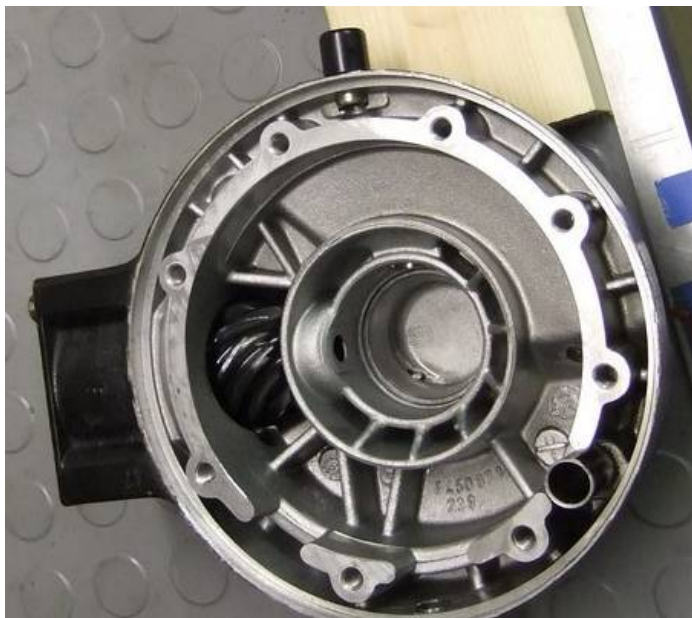
内部構造



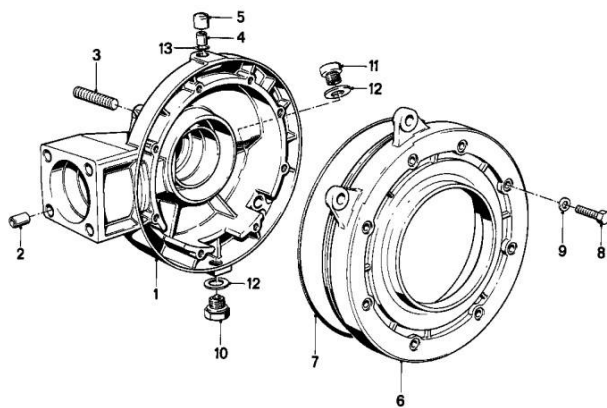
1981-1984



オイルリーク防止用バッファプレート遮蔽版



K100 1983- → ラビリンス構造(二重構造)



「7」のオーリングのみで気密性を維持しているようだ



R1100S K100を踏襲