

## ホイールよれよれ ウラル驚愕のスポーク緩み 750 フルハブ・ドラム

新車の納車から1カ月（または1,000キロ、早く到達した方）経過すると初回点検なるものがあり国産車などは工賃無料となっていたりします。ホンダの750を新車で購入した少年クリメカは1か月後、最寄りのホンダSFに持ち込んだところ「工賃が掛かります」と言われてしまいました。整備手帳の初回点検の複写ページが切り取られ、先付けで点検実施されていることになっていました。当時3,000円で換金できたようです。繰り上げ法要な感じで少しモヤモヤします。購入店の営業に電話したらまだ換金されていなかったようで返してもらえました。

初回点検の意味合いはひとつに部品の初期不良の確認があります。こんな大きな異音が出ているのに、こんなに部品がグラグラしているのに、、、ベテランなら異常をすぐ感じ取っても、初めてのライダーには「こんなものだと思っていた」などと返ってきます。比較対象がないので判らないではありません。もうひとつは初期馴染みや緩みの点検、増し締めです。近年では工作精度も高く、ゆるみ止めファスナーの採用などで安心できるようになっていますがラインで車体の組み立てを行っているときは無負荷ですが実際に走行すると加速や減速、ブレーキ、ケーブル、チェーンなどの制動系、伝達系、駆動系に負荷が掛かり構成部品はあるべき位置に移動します。嘗てお世話になったチェーンメーカーではエスカレーター用のチェーンを生産していましたが組付け後には一定の負荷を掛けて初期の伸びを制御していました。オートバイの初回点検も正しく機能しているかどうか、部品の初期馴染みで正常範囲を逸脱している部分の調整、ハンドレバーのアソビ、チェーンの緩み、オイル漏れのチェックなど、あとはユーザーの好みなどサスペンションの強弱、ハンドルやレバーの角度や位置など調整範囲内でアジャストするなどです。メーカーから見れば致命的な故障になる前に事前に処理できる。ユーザー側も本人には気づかない不具合などを解消して快適性、安全性もあがりお互いWIN-WINの関係です。

ところで表題のスポーク緩みですが同じフルハブ・ドラムの650では発生しなかった現象が750になったら突如出てきた感じです。数百キロで出る場合もあります。ホイールローテーションで側車輪から後輪に移動したら突然出現したりと神出鬼没です。どんなスポークホイールも増し締めは必要です。叩いて鈍い音の出る部位のニップルを規定のトルクで締め付けますがせいぜい1回転レベルです。ウラルは桁が違います。全40個のスポークニップルを2-3回転も締めないと規定のトルクになりません。ウラルのスポークはM5のピッチ0.8ですから3回転させれば2.4ミリとなり反対側も同じ量なので大変なものです。こんな状態ですから馴染みが出たからなどでは説明が出来ません。もちろんリムが縮んだり、スポークが伸びたりしません。詳しく観察して原因があるか調べてみましょう。

元来は鉄板のプレスハブで長短スポークを使った片ハブでした。鋳鉄製ブレーキ・ドラムを鋳込んだアルミ製フルハブがまず輸出用として販売された。当店の記録では1994年製モデルに装着されていた。製造工程も片ハブより多くドラム真円度が高く、また放熱性の高いアルミに広く接触しているのでフェードも起きにくくなっているようです。またストレートスポークを使えるため緩みが少なく剛性の高いホイールを得られることになった。BMWは初めて時速100マイルを超えたR68とベーシックのR51/3の1954年モデルよりフルハブに移行しています。ウラルの原型は戦前のR71ですのでフルハブ移行は時空を超えて妙にシンクロします。

**CRIMECA**

テーマのスポーク緩みの原因ですが緩みに強いストレート形状なのですが回り止めの意味合いで微妙に角度が付いています。また採用当初のハブと比較するとスポークヘッド付近の厚みが増し、強度が上がっていることが判ります。モトクロスナーなども同じようですが大きな衝撃を受けるとスポークのヘッドが飛ぶよりハブが割れるようなので厚みを増して強度を上げたものと想像します。スポークのスペックは同じなのでスポーク曲がり部とハブが干渉してスポークヘッドの座りが悪いのではと考えます。後輪に使うと加減速の回転方向とコーナーリングの横Gで揉まれハブ側のスポーク穴が磨耗でスポークの座りが改善し、本来納まる位置に落ち着いたのでしょう。1か所ではなく40か所全部なのでですがアンビリーバブルなガタとなり露見します。スタンドを掛けることがあまりないのでタイヤ交換やブレーキメンテナンスの際に気が付きビックリします。

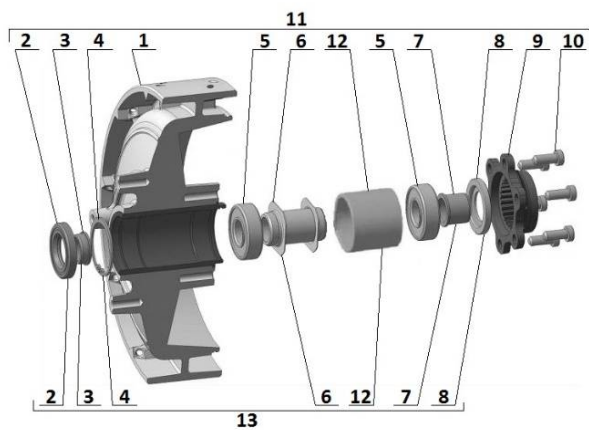
度を越したスポークの増し締めは縦振れの原因になるので同じ角度で何周か繰り返して縦横振れないか確認しながら締め付けます。スポーク調整はタイヤエアーを抜いてから行うこと！エアーが入っているとチューブがリムバンドごとニップルを押しえ付けているのでストレスが掛かります。わき腹を拳骨でゴリゴリするようなものです。もしメリケンサックを付けていたなら血だらけになります。ニップルにバリがあれば同じようなことが起きます。



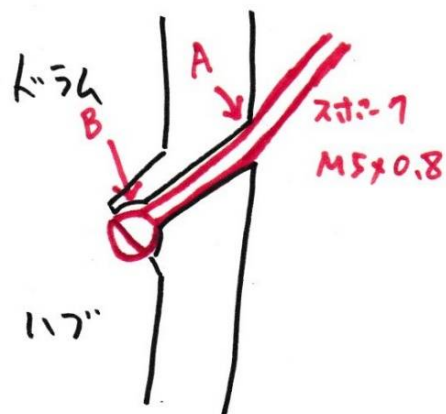
フルハブは左右ともすべて同じ寸法です



ヘッドから13ミリぐらいのところまで角度が付いている



カップリング交換できる台湾製ハブ



曲がり部「A」で引っ掛かるので「B」で隙間ができる？



踵が引っ掛かって入らないワ





650cc時代のトンネルは浅い(1999年)



強度確保のためか厚くなっていく(2014年)



発進加速、減速、横Gで揉まれスポーク接触部は削られめくられ 元は青線の位置まで入っていたのかもしれませんが

