

## R50 GETRIEBE 旧タイプモデルの新旧ギアボックス

R50 - 69Sのクラッチをオーバーホールするには6本あるクラッチスクリュー（M8×P1）を緩め外す必要がありますがマイナス頭なので締め付けはもちろん緩めることがとても困難です。ショックドライバーを使いたいところですがフライホイールやクランクシャフトに悪い影響が出そうなので使えません。エアインパクトもマイナスビットが負けるので最適とは言えません。

以前、何かの資料でクラッチスクリューはキャップスクリュー型の / 5 シリーズのものが流用できると載っていましたがキャップスクリュー型は頭が出ていてギアボックスのリブに干渉するため使うことは出来ません。

今回、よい機会があったので検証してみることにしました。

- 01：旧型ギアボックスの場合は補強リブがないので / 5 型スクリューを流用できます。
- 02：新型ギアボックスでも旧型クラッチ（5.5ミリ厚）使用ならば / 5 型スクリューが  
使えそうですがクラッチミートに問題のある旧型クラッチ仕様に戻すケースは無いようです。
- 03：一番多いパターンである新型ギアボックスに新型クラッチ（9ミリ厚）の組み合わせでは  
スクリューの頭がリブに当たるため装着できません。補強リブをグラインダーで削り  
無理やり装着する禁じ手はあります。



初期 リブなし



後期 リブ付き

純正型マイナススリット入りスクリューは作業性が悪く、トルク管理も困難なため社外品でキャップスクリー型（六角穴付きボルト）がリリースされています。

取り外しも締め付けもヘキサゴンレンチ（六角棒レンチ、アーレンキー）を利用できるため安全確実短時間で作業できます。



左上 純正型マイナススリット入り  
右上 キャップスクリー型改良互換タイプ  
左下 /5タイプキャップスクリー  
右下 アーレンキー大径タイプ

**CRIMECA**