



●完調のキャブを再び取り付けエンジン始動。じつに快調！ ちなみにクロスロードさんに今回のキャブ洗浄作業を依頼する場合、作業工賃は2気筒の場合、同調取りまで含め1万5000円、4気筒では同2万円となる



●VT系は過去に小堀さんが最も売って直したバイクと言うだけに、分解作業も手慣れたもの。「見た目もキレイだし距離が距離だから、きっと、中もそんなひどくはないですよ」と



●とはいえバラし始めてみると、フロートチャンバー内は、サビとガソリンが変質したような名ごとな茶褐色に。ちなみにVTZのキャブはケーヒンのVD10型。作業性はいいようだ



●やや詰まりぎみだったメインジェット。ほかにもニードルやフロートまわりの細かなパーツは、クリナーで洗浄する前に除去できる汚れを取っておくと作業効率もアップする



●キャブの分解が終了。へたっているパーツはここで交換となるが、今回はすべてそのまま使える状態だった。破れやすいダイヤフラムも大丈夫。ちなみにコレが意外と高いのだとか



●この程度の汚れならば4〜5分浸せば十分なよう。あまり長時間浸してしまうと（真ちゅうの）ジェットが黒ずんでしまうので気をつけたい。バット内の液剤の汚れ、わかりますか？



●サビや緑青、その他もろもろの詰まりの原因をきれいに分解除去。汚れ具合にもよるが、4気筒エンジン用のキャブなら、NC-120クリーナー1本で十分足りる



今回使ったアイテム
NC-120
キャブレター&インジェクションクリーナー
480ml / 1890円

見たい、見たくないそのタンクの下。



●じつは正直なところ、今回整備をお願いすると同時に「ホントに実走行なのか？」ということをはっきりさせておく目的もあった



●エアクリーナーの汚れも少なめで吸気ファンネルも黒々。「あれ？ 思ったよりもキレイじゃないですか？」との所見に安堵

思いのほかきれいだった

取材協力
クロスロード
横浜市鶴見区下末吉4-9-15
☎045-581-1519 年中無休

場所は国道1号・下末吉交差点と、まさにクロスロードに店舗を構える街のバイク屋さん。新車&中古車販売、修理全般をお願いできる。仕事帰りにも立ち寄りやすいよう、珍しい昼夜交代の2人制（共同経営）の営業となる。夜の営業時間は17〜23時までだが、ひと晩中話題で盛り上がり気づけば夜明けなんてこともしばしばだとか。



●今回作業を一任したのは「夜の部」の社長である小堀 茂さん

せめて月イチでエンジン始動を



●連がよければ「猫トラ」(右)に会えるかも

見た目は新車!? 中身は旧車?



おそろく実走行と思われるが……



●大きさはなく、ブレーキまわりもやっとなローターへ「あたり」がつきだしたと言ったところだ



●汚れているものの、強度や張りなどチェーン自体に問題はなさそう。掃除+グリスアップでしのげるか

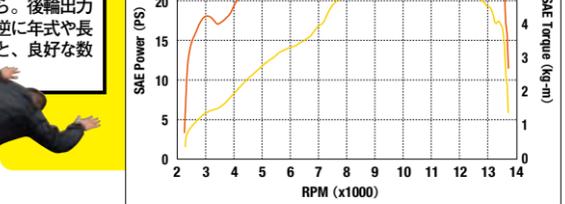
ただし定番のトラブルはアリ

往年のパワーはどこに……



●「調子がよければ30馬力は余裕で出るエンジンだからあまり元気よくないね」とは須田高久部長

■実測最高出力 **28.7ps**
■実測最大トルク **2.0kgm**



運載「エッジで走れ!!」などでお世話になっているモーターサイクルドクター SUDAさんに我が愛車を持ち込み、正確なパワーチェックを実施。その結果がこちら。後輪出力値で30馬力にも届いていない。逆に年式や長期放置されていたことを考えると、良好な数値とも言えるが……。



取材協力●モーターサイクルドクター-SUDA ☎042-796-4121 www.dr.suda.co.jp/



短期集中隔月連載
ニューテック

NUTEC DE
半不動新車? 完全再生計画

第1回
再生の第一歩【キャブ洗浄】

以前初めてサーキットを走ったのを期にスポーツライディングの楽しさと、己のウデのなさを痛感している今日このごろ。さっそく練習に最高のバイクを手に入れ、さっそくガンガン走るぜい!……の前に、そのバイク、ホントに大丈夫なのか?

report●本誌・土田 photo●澤田和久
©ニューテックジャパン ☎045-628-2055 http://nutec.jp/



次回予告
(12月号)



結構汚れますね

よく「機械モノは動かさないと壊れる」という。サビによる可動部の固着はもとより、エンジンで気をつけたのがガソリン。キャブの内部に残ったガソリンが腐り、もしこれがニードルやジェットなどのパーツに付着したら、不調になることは明らかである。幸いなことに、我がVTZはそれほど深刻なダメージには見舞われていないようで、小堀さんに所見いただいたところ、大がかりなパーツの新調も必要ないようだ。

となれば、極力現在組まれているパーツのままで再生を試みるのが得策。そこで白羽の矢を立てたのが、昨年本誌のスズキ・VS750イントルダーの再生計画で効果を実感できた、ニューテック製品の活用。オイルやケミカルの方だけで、どこまで本来の調子を取り戻すことができるのかを再度検証してみることにした。

今回は、再生のための基本であるキャブ洗浄。これだけでも効果はてきめん。スロットルをほんの数mm開いたあたり、低回転域でのピックアップが鋭くなり、「こくわずかながら感じたアイドリングの息継ぎは完全に解消。次回はいよいよエンジン内部に迫る。

「キットで速く走れることが絶対だとは思わない。けれど、一応二輪誌の編集者たるもの最低限、うまく、走れるだけのスキルは身につけていたい。ともあれまずは、扱い切れるバイクで練習を始めなきゃなあ……。漠然とだけど、そう思っていた。

そんなとき、知人から「知人が250のバイクを手放したらしい」との知らせが。聞けば、長らく車庫に放置していたものの、いよいよジャマになってしまったという。見た目はきれいだから、誰か引き取り手がいないか? というものだった。これってまさに、渡りに船? いや、バイクか。それがこのVTZ250だ。

写真のとおり、見た目はかなりキレイ。しかもこれ、連綿と続くVTZ系の歴史のなかでも最強の43馬力エンジン搭載モデルである。ここで迷うはずもなく「二つ返事、友達価格で譲り受けたのだ。

前オーナーによれば、「とりあえず最低限走れるだけの整備はしてある」とのこと。確かにエンジンは静かだしアイドリングも安定している。車体の状態も距離なりに、私としては大満足だった。

しかしその大昔、新車で買ったVTZで九州を一周したという本誌キャブ・小川に試乗してもらったところ、「あれ、こんなもんだったかな? もっとシユンっと回ってほしいよね。なんかか立ち上がりにもモタつきがある」と予想もなかった反応が……。

その後実施したアイノランによるパワーチェックの数値も、そんな現状を如実に表わしていた。

「キットで速く走れることが絶対だとは思わない。けれど、一応二輪誌の編集者たるもの最低限、うまく、走れるだけのスキルは身につけていたい。ともあれまずは、扱い切れるバイクで練習を始めなきゃなあ……。漠然とだけど、そう思っていた。

そんなとき、知人から「知人が250のバイクを手放したらしい」との知らせが。聞けば、長らく車庫に放置していたものの、いよいよジャマになってしまったという。見た目はきれいだから、誰か引き取り手がいないか? というものだった。これってまさに、渡りに船? いや、バイクか。それがこのVTZ250だ。

写真のとおり、見た目はかなりキレイ。しかもこれ、連綿と続くVTZ系の歴史のなかでも最強の43馬力エンジン搭載モデルである。ここで迷うはずもなく「二つ返事、友達価格で譲り受けたのだ。

前オーナーによれば、「とりあえず最低限走れるだけの整備はしてある」とのこと。確かにエンジンは静かだしアイドリングも安定している。車体の状態も距離なりに、私としては大満足だった。

しかしその大昔、新車で買ったVTZで九州を一周したという本誌キャブ・小川に試乗してもらったところ、「あれ、こんなもんだったかな? もっとシユンっと回ってほしいよね。なんかか立ち上がりにもモタつきがある」と予想もなかった反応が……。

その後実施したアイノランによるパワーチェックの数値も、そんな現状を如実に表わしていた。