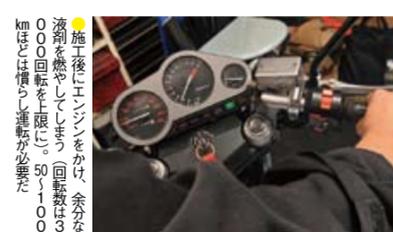


Step. 3 圧縮圧力回復

透き間を埋めて均等に



老廃物……消えちまいな!



●NC-900RCRを吸い出した後、エンジンを始動させて気筒内に残ったカーボンを燃やす!

汚れを吸い出してみよう

●原液のNC-900RCRは無色透明。つまりはこの色すべてがカーボンなどの汚れだ。ペットボトルに液剤を移すと粒状のカーボンがびっしりと(うへ)。エンジンをバラさなくても、ここまで汚れを落とすことができるのだ



各行程での圧縮の変化は?

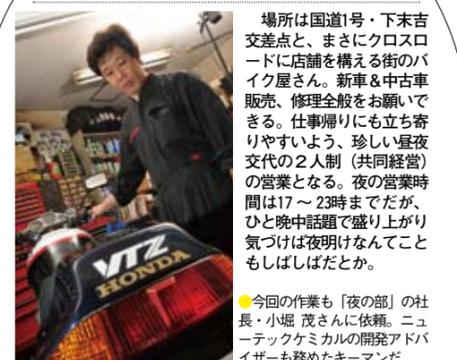
●意外だったのは、燃焼室の洗浄後に一度0.1Barほど低下したこと。これは、ある意味透き間をふさいでいたカーボンが落ち、圧縮も落ちたよう。NC-202注入後は、ともに施工前より0.1Barほど向上。よほど激しい乗り方をしない限り、圧縮圧力効果は2万km持続する



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。

●今回の作業も「夜の部」の社長・小堀 茂さんに依頼。ニューテックケミカルの開発アドバイザーも務めたキーマンだ

前回までの行程

●クロスロードの看板猫「トラ」(♀)



キホンのキとなる第一歩

●初回となる前回は、まずバイク再生の基本であるキャブレター洗浄を行なった。外観こそきれいだったものの、茶褐色に汚れたフロートチャンバーや詰まりきみのニードルなど、内部は思いのほか汚れが……。作業後は低回転域でのスロットルのツキがよくなり、アイドリングでわずかに感じられた排気の息つきも解消した。これもニューテック「パワーアッププログラム」の一環の行程だ

Step. 1 キャブ洗浄



●使ったのはニューテックのキャブレター&インジェクションクリーナー NC-120 (480ml/1890円)



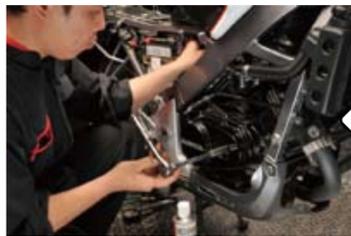
今回使ったアイテム

NC-900 RCR
リパワーカーボンリムーバー (左)
480ml / 6468円

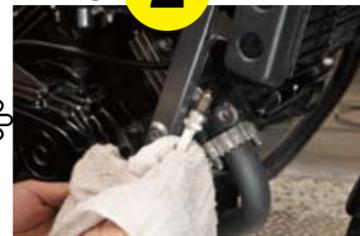
NC-202
コンプブースト forエンジン (右)
60ml / 6300円

●燃焼室内に付着したカーボンを除去するNC-900RCR。燃焼室のほか、吸気ポートやバルブ、スロットルボディのカーボンリムーバーとしても使える(店頭施工専用)。NC-202は、筒内面をコーティングして圧縮圧力を回復させる

Step. 2 燃焼室洗浄



●次に液剤を両気筒内に十分充てんさせるため、ピストン位置(容量)をそろえておく。プラグホールからのぞくと、筒内は意外と汚れているような気配……



●まずはプラグを外す。前側はラジエーターと干渉する(あと高温のためやや外しづらそう。NC-900RCRは、使用前にしっかりと暖機がキホンである



●ピストンの高さをそろえたら、燃焼室まで届くように筒内へ目いっぱい注入。フォーム状になった液剤がカーボンなどの汚れに浸透し、ふやけて落ちやすくなるよう



そのまま30分~1時間ほど浸けておく。今回は1時間置いておいた。アンモニアのような強烈なニオイだ



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2回

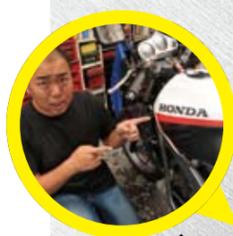
往年の力を再び [パワーアッププログラム0]

もはやコイツ(VTZ250)が出たころの実力を知るすべもないが、どうやら我が愛車はイマイチ元気がないよう。いよいよ今回は、この企画のキモとなる作業を実施。エンジンをバラさずに、ケミカルアイテムだけでOHと同程度の性能が得られるとは、さていかに?

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/

●車で長期保管されてきたという、たぶん88年型の車両。連動開始時の走行距離は2790km。VT系の歴史のなかでも最強となる43馬力エンジンを搭載したモデルである。ちなみに今回、標準のタンク(ブルー)はサビ取り中のため、予備で持っていた別塗色を装着。この組み合わせもアリ?



クランク(左)

ホンダ
VTZ250
(たぶん88年型)



ヒザが… 次回予告 (2月号)



「あー。アイドリング時のエンジン音が明らかに静か。音質も軽くなり、バルブも、スパバツとより均等なものに変わった。激変とまではいかないものの、たとえるならば、数回使ったラード油ときれいな各種油で揚げたメンチカツくらいの差はあるだろう。慣らし運転を終え普段どおりに乗ってみたが、1~2日経ったほうがより静かに思えた。

振動が減ったことは、スロットルを開けているときよりも、ダウンシフト時のスロットルオフ、もしくはパーシャル状態でのエンジン音でより感じられる。ガサついた振動がかなり抑えられていて、6000回転前後でのシフトチェンジがスムーズに、格段にしやすいとなった。日常よく使う領域で効果が実感できるのがうれしいじゃない。エンジンそのものの工作精度が上がったような印象だ。

ちなみにこの原稿を書いている時点で、まだ施行後のパワーチェックはしていない。今回私の感じた印象が数値として表われるのか? それともブラシーボ効果だったのか(……汗)は、次回の検証で明らかに。脚力のリフレッシュと併せてお届けしたい。

まてたらエンジン始動。

「あー。アイドリング時のエンジン音が明らかに静か。音質も軽くなり、バルブも、スパバツとより均等なものに変わった。激変とまではいかないものの、たとえるならば、数回使ったラード油ときれいな各種油で揚げたメンチカツくらいの差はあるだろう。慣らし運転を終え普段どおりに乗ってみたが、1~2日経ったほうがより静かに思えた。

振動が減ったことは、スロットルを開けているときよりも、ダウンシフト時のスロットルオフ、もしくはパーシャル状態でのエンジン音でより感じられる。ガサついた振動がかなり抑えられていて、6000回転前後でのシフトチェンジがスムーズに、格段にしやすいとなった。日常よく使う領域で効果が実感できるのがうれしいじゃない。エンジンそのものの工作精度が上がったような印象だ。

ちなみにこの原稿を書いている時点で、まだ施行後のパワーチェックはしていない。今回私の感じた印象が数値として表われるのか? それともブラシーボ効果だったのか(……汗)は、次回の検証で明らかに。脚力のリフレッシュと併せてお届けしたい。

正確、この連載が始まるまで悪くないと思っていた。それはある意味、半分当たって半分ハズレたのかも知れない。

前回(10月号)ではキャブの洗浄を行ない、積年の汚れをすばりと除去。確かにその効果は実感できた。できたんだけど、それはあくまで想定内できたもの。

と、ここまでの作業はメインプログラムのための準備。たこえるならば、器官や肺といった呼吸器系を整えた状態である。その準備段階を越え、いよいよ心臓、エンジン内部への作業に入るわけだ。

ちなみに今回の作業は、この連載のなかでもメインとなるもの。さっそくバフして……かと思いきや、例によって今回も使用するのはケミカルアイテムのみと、いやはやお手軽な印象だ。

まず燃焼室の洗浄には、NC-900RCRを使用。これは筒内に直接充てんさせることで、内部にこびりついたカーボンを溶解・洗浄するリムーバーだ。そのニオイはかなり強烈。ちなみにこちらはシヨップ施工専用用品となる。

確認ですがこのVTZ、3000kmしか走っていない車両です。なのに筒内から吸い出した液体は、上の写真のとおり。2ストのようなケムリをスパバといったら、続いてNC-202の出番。

こちらはシリンドラー内面を特殊金属成分でコーティングし、透き間を抑えて圧縮圧力を高めるアイテムだ。プラグホールからスポイトで直接垂らして注入し、数回クランキングさせる。15分ほどなじ