



ノザワホンダで店長を務める早山浩司さんは、同時にNSR担当なのだが、「昔のバイク屋さんってそうでしたよね」と、車両はメーカー/新旧を問わず、また部分も問わずに幅広く対応する。確かな腕と目を持っている

HONDA NSR 250R

チェック編 まず各部の現況と使い方を理解して作戦を立てる

まず考えたいのは、現状の把握。現役当時の状態を知つておけばいいが、知らない場合はなおさら。エンジンの回り方や、普段の状態を掴んでおくこと。分解を依頼する場合でも同じで、それを前提にして中身がどうなっていたかを見て、どうするかを考える。



⑥ニカジルめっき処理されたシリンダー内壁は、排気ポート(指示部)や掃気ポート(逆側)のエッジを確認、バリがあれば滑らかにしたい。バリが内部に落ち込んで回ることでのトラブルを防ぐためだ
⑦⑧サイドの各通路もバリやカーボンを落とす。クランクケースでも同様の処理を行っておきたい



⑨ピストンはリングの固着(溝にはまつたまま動かない)に注意。外して溝のカーボンを落とせばOKだ
⑩⑪外周は当たりや焼けを確認。指示部はひっかきキズで、これはケース内でできた異物(バリ落ち)が回ってピストンに食い込んで出来る。長いラインを作ることもあるが、これは避けたい。⑪、トップも確認/清掃する



排気ポート外に置かれ、カーボンの堆積しやすいRCバルブ。メンテナンスの際にカーボンを落とすことを忘れないようにしたい。それ以外の加工はストリート仕様であれば基本的にはしなくて良いとのこと。ケース側の吸入部も同様



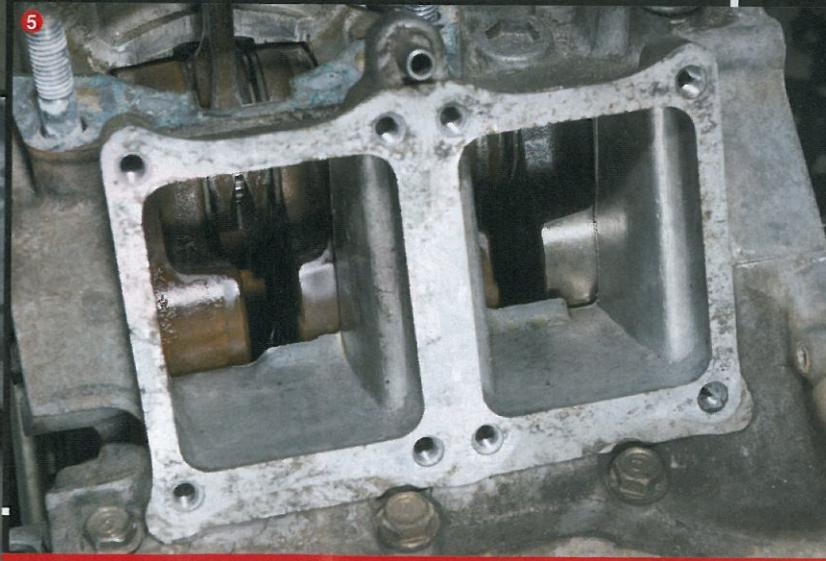
吹けが悪い等の場合に一番疑われやすいキャブレターだが、定期的に走行していくエンジンがすぐかかる上でそうなる場合は先にエンジン本体を疑った方がいい。アイドリング不調やからない、カブツ等ならこちらからもある



エンジンの要、クランクシャフト。2スト2気筒のNSRではこの中央に組まれて各気筒を隔てるセンターシールが弱点とされ、ここが抜けすることで1次圧縮が保てず片肺や吹けの悪さ等の不調を招く。以下はそのチェック方法で、分解前提なら容易に確認することができる



①②③クランクシャフトを組み付けたクランクケースを作業用スタンドにかけ、前気筒の下に受け皿を置く(①②)。ガソリンを流し込むチューブを用意して左吸入口(1番気筒側)に流し入れる(③)
④⑤左クランク部にガソリンが溜まる。正常ならこれでOK。この個体では10秒もしないうちに右の2番気筒(前パンク側)のクランク下にガソリンが流れ出し、さらにシリンダー側に出る(④)。シールはアウトだ。⑤をよく見ると2番気筒の大端部隙間も広がっていて、要O/H、井上ボーリングでのNSRクランクオーバーホールサービスがMC28/21にも対応を広げたので心配なくなつた、と早山さん



ストリートでの楽しさを長く続けるために

NSRのこれからを見据えた長寿化チューン

現状復帰プラスアルファを得るために表面処理を活用

ノザワホンダ 047-420-0260 〒273-0028 千葉県船橋市海神町東1-1366-1 営:9時半~18時半 休:月/第3日 www.nozawa-honda.co.jp

生産終了から15年以上が経ち、純正部品の供給が厳しくなったNSR。それでも使えば、各部の摩耗は避けられない。ノザワホンダではそこにバーツの再生と延命の方法を打ち出して、長く思い切って楽しむ方法を提案している。



