

LA HISTORIA CON UN SHERPA T

シェルパTとの物語

一緒に小さな旅をしながら見つけた事。



僕がSherpaTと出会ったのは昨年(2004)の3月のことでした。故障がちだった当初から、あちらこちらへ小さな旅をし、壊れては修理しながらほぼ2年を過ごしました。その間にシェルパTは僕にたくさんのことを考えさせてくれました。

—僕にとって理想のバイクとはなんだろう。

—自分のやっているボーリング屋っていう商売の意味。

—自分でバイクを弄る方達の気持ち。

—バイクにとって速度とは。などなど。

シェルパTと一緒に走りながら、今も僕は考え続けています。

今、シェルパTはプロの方の手によって、新車のまれ変わった。現ほぼパTが当時のよを取り戻す事ができたのではないかと思います。信頼性も高くきびきびと走ってくれるようになりました。でも、シェルパTと僕の旅はこれで終わったわけではありません。

これからは当社の主張する「モダナイズ!!」の技術(プラ



Note around Bultaco SherpaT

僕のシェルパTは1976年にスペインのブルタコ社によって創られたトライアルバイクです。

ブルタコ社は残念ながら80年代の前半になくなってしまった会社です。設立当初はロードレースでも活躍し、その後はオフロードバイクで、そして最後までトライアルバイクメーカーとして勇名を馳せたスポーツに対する特別な情熱を持ったマニファクチュアラーでした。

有名なトライアルの神様、サミー・ミラーとともに開発したシェルパTは2ストロークエンジンの特性を活かした性能でそれまでの英国製4ストロークマシンの時代から2ストロークの時代へとトライアルの世界を変えることになりました。僕のマシンが生まれた'76年にも世界チャンピオンになっています。

-sotaro inoue

トーホーニング・WPC&MOS2処理・さらにはアルミスリーブなどを投入して、僕にとっての理想のバイクを実現していきたいと思っています。

この冊子ではシェルパTが僕に教えてくれたこと、シェルパTと一緒に見つけた事などをお話したいと思います。

シェルパTのどこがそんなに好きなのか。



上：保安部品を付けた直後、まだナンバーはない。

下：始めの頃、草原で立ち往生。

最初に写真を見た時には一目ぼれでした。インターネットのオークションでまだナンバーも保安部品もついていないシェルパTを見つけたんです。この細身のスタイルはなんとも言えません。

その他の細かい部分のどこをとっても本当に

僕好みなんです。僕はシートの分厚いバイクはどうも重たさるい感じで好きになれません。その薄いシートが後ろに向けてちょと持ち上がっているところも大好きです。しかもこのシートにはBULTACOってステッチが入っているんですよ。

オフロードバイクの中にはフロントのフェンダーがモトクロスみたいタイヤから離れているものがあります。あれも僕は苦手なんです。なんかカッコ悪い。フェンダーはタイヤに沿っていないといけません。ウィンカーやミラーなどは小振

りなものがいいですね。バイクのデザインを邪魔しないように。タンクはあまり大きいのはやはり重そうではないです。

こうして見てくると、僕の基準ではどうもバイクはとにかく軽くて小さくないといけないようなんです。どんなにパワーがあっても重そうに見えるバイクを、僕は好きになったことがありません。その理由についてはあとで詳しくお話することになると思いますけど、軽くて細くて、人にぴったりと寄り添うようなバイクに僕は乗りたいんです。

そう考えるとトライアルバイクというのは、僕の感じ方にぴったりはまるポイントをたくさん持っているようです。トライアルが好きだから、こんなバイクが好きなのか、こんなシンプルなバイクが好きだからトライアルが好きになったのか。どちらだったかは自分でももうわからなくなってしまいましたが、僕は古いトライアルバイクはほんとにバイクらしくて美しいと思います。トライアルバイクでも今はダメです。あれはいくら何でもバイクらしくないですね。坐って走る事もできないなんて！

アップしたハンドルと現代のトライアルの基準に合わせて低い位置へと移動したステップ。とても乗りやすいポジション。

フロントフェンダーはタイヤにくっついてないとね。

これ以上にシンプルな構成はあり得ない2ストシングルエンジン。

右ブレーキ・左チェンジに改修しました。元はなんと逆でした。街乗りはそれでもできたんですが、トライアルはさすがに無理でした。

さて、好き勝手にへそ曲がりな僕の好みを言ってるだけじゃ仕方がないので、そんな感じ方の背景は何なのか、自分でも不思議なので、次のページから考えてみました。

工具や混合オイルを入れるバッグをつけてみました。



ドリブンスプロケットは最終的に44Tになっています。トライアルも街乗りもできる選択です。

バイク（や乗り物）にとって 速度とは。

僕はどういうわけだか、バイクでもの凄いスピードで走りたい、というふうにあまり思いません。バイク好きの人の多くがスピードが好きなのはよくわかりますし、速いバイクをカッコイイと思う気持ちもよくわかります。でも、自分がサーキットを走ったり峠道を飛ばしている姿というのを想像すると、なんだかあまりオモシロイことではないような気がしてしまうんです。

そもそも速度っていったい何なのでしょう。

速度というのは相対的なものです。加速度が働かずに等速直線運動をしている物体には一切力がかかっていないのと同じです。高速道路を200km/hで飛ばしていても、それは停止しているのとなんら変わりはない、と僕は思うんです。もちろんエンジンはうなりをあげて大きな仕事をしています。空気抵抗と戦っているんですね。でも、抵抗の大きさとエンジンの方がつり合って、同じスピードを維持している状態というのは、やはり停っているのと同じことだと思えます。

一方、いま地球上で停止しているつもりで机の前でパソコンを叩いている僕は、実はものすごいスピードで移動をしています。なぜかというと、地球は自転をしているし、公転もしているからです。自転の分だけでも、ジェット



機と同じくらいのスピードが出ているはずですよ。

そんなふう考えた時にスピードにはどんな意味があるのでしょうか。

意味があるのはスピードではなくて、加速度なんじゃないでしょうか。もしかしたら、そうなのかもしれません。人間が実際に感じられるのは速度ではなくて加速度のほうですね。

速度も感じられないわけではありません。体に当たる風の強さや、周囲のモノが過ぎ去る勢いで感じることはできます。でも、フルフェイスのヘルメットを被っただけでも風の影響は弱まってしまいますし、フェアリングを付ける事も一般道でなく高速道路を走る事も相対的な速度の実感を奪ってしまいます。考えてみると、バイク乗りもクルマのドライバーも優れた乗り物や進んだ装備、いい道路を走る事で、どんどん相対的な速度を感じにくい状況を自分で用意しながら、絶対的な速度を上げる努力をしているように見えます。これは、僕には矛盾した行動のように思えるんです。なぜならさっき書いたように人間は速度の絶対値を感じ取る事はできないからです。

速度（=風？）を感じながら走る事に意味があるんじゃないのかな。

絶対的な速度になにか意味がある場合にはそれでもいいんです。東京から大阪までなんとしても早く到着する必要が仮にあるとしたら、東名・名神高速道路を建設して、とても速い高価なグランツーリスモを購入して、眠ったような静けさの中で音楽でも聞きながら飛ばしていけばいいでしょう。でも、それって楽しいですかね？それに、新幹線か飛行機で行ったほうがいいんじゃないの？っていう別の問題もあります。

高速道路が建設された時代にはそういうことにも意味があったかもしれませんし、いまでも日本の経済にとっては必要なことなのでしょう。また、バイクやクルマがまだ十分な出力を得る事ができ

なかった時代には、なんとかして最高速度を上げるという試みには大きな意味があったでしょう。

でも乗り物が既に不必要なほどの大きな動力性能を得られるようになった今、自分の愉しみのために乗り物に乗る人にとって、相対速度を感じにくくしてまで、絶対速度を上げる事になんの意味があるのでしょうか。



僕はバイクに乗ったら、速度を感じたいと思います。そのためにはヘルメットはフルフェイスではない方がいい。バイクにフェアリングなどは一切ない方がいい。走るのは高速道路ではない方がいい。

もしクルマに乗るんだったら同じ理由でオープンエアが断然イイと思います。

スピードは風が気持ちよく感じられる範囲＝80km/hかせいぜい100km/hもたまに出せれば十分。

僕がシェルパTのようなバイクに心惹かれるのは、どうもここらへんの考え方がその背景にあるようなんです。

だから小さなバイクが好きなんです。

最近「星の王子様」という本を久しぶりに読みました。いい歳をして読む本か、と言われそうですがあれは大人の読む本ですね。大人、それも中年以降の男が読んで始めて、王子様のバラに対する想いなんか理解できるんじゃないかな。子供には絶対無理です。その本の中でも王子様が「大人は数字でしか物事をわからないんだ」って言います。どんな素敵な家かを説明するのに、値段を言わなきゃわからないんだって。僕自身もかつてはバイクのカタログで最高出力や重量などのスペックの数字を一所懸命比べていたことがありました。でも、そんなことではバイクの魅力なんて測れませんよね。

僕は今は小さなバイクが好きです。大きな重たいバイクの魅力がどうもよくわかりません。排気量が増えたり、バイクが大きくなっていくと、失うものばかり多くなって、得るものがなにもないように思えるんです。

その理由を繰り返すと、いささかくどくなりますが、絶対的な動力性能の大きさ、最高速度などを求めなければ、大きなバイクが必要ない事は明らかだと思います。バイクに乗る時に大事なのは感じる事ができる性能だと思っんです。数字でなく。

では、バイクには優れた性能は必要ないのか、と言うと、そんなことはありません。僕はバイクにちがった意味で優れた性能を持っていて欲しいと思います。

それは、自分のために即座に反応してくれること、です。全ての操作系が軽くてレスポンスがいいということは、とても重要な性能だと思います。ブレーキのタッチがよく、コントロールラブルであること。クラッチのキレがよく、シフトフィーリングがいいこと。これはかなり重要です。そしてスロットルレスポンス。絶対値は大きくなくても、やはりエンジンが気持ちよくまわって、その排気量なりに胸のすくような加速を味わわせてくれることは必要ですね。軽くてシンプルなトライアルマシ



ンは、高速でのコーナリング性能などを期待する事はできませんが、別なところでライダーの繊細なコントロールに見事に反応してくれるという優れた特長があります。

動力性能について付け加えると、一般的な交通の流れをそれほど苦労せずにリードすることができるくらいのパワーはやはり必要でしょうね。そうでないとかえって危険ですから。

それだけのパワーがあったらもう十分で、それ以上のパワーを得るために、エンジンを多気筒にしたり、カムシャフトやバルブの数を笑い出したくなるくらいたくさんに増やしたりするのは、ほん

とにつまらないことのように思えます。バイクに1,000ccを越える排気量なんて、あまりにも無駄で到底理解できません。バイクが重くなって、無駄にガソリンを使って、非常に高価なものになってしまいますよね。

ボーリング屋をやっているとほんとうに思うんですけど、4気筒のエンジンをボーリングすると単気筒のエンジンの4倍費用がかかるんですよ！（ま、ちょっと割引させていただきまますけど）ピストンだって4個も買わなくちゃな

らない。

バルブシート研磨が16個所なんていうと、費用も手間もほんとにバカになりません。同じ排気量でバルブが2本だけでもちゃんと走るエンジンがあるのに！うちにとってはある意味ありがたい話ですけど、ほんとにこんなことが必要なんでしょうか。

気持ちのいいエンジンにするために。

古いバイクが いいのはなぜ？



古いバイクでなくてはならないということはありません。新しいバイクでもなかには魅力的なものはありますし、もっと増えて欲しいなあ、と思います。

古いバイクのいいところは、評価が定まっている、というところではないかと思っています。例えばKAWASAKIのZ1, Z2だってHONDAのCBだって今は定評のある素晴らしいバイクに違いありません。また発売された当時もほんとうにカッコイイと思ったものですが、その意味合いは2つの時代の間では少し違っているように思います。

発売された当時はなんか凄いものを日本のメーカーが作ったっていう興奮があったと思いますが、その一方でこれって世界的にみたらどこまでのものだろうっていう半信半疑な気持ちもあったように思います。今の新しいバイクにも同じような事が言えます。

ところが、古いバイクに関しては、こういったバイクが世界の中で果たした役割については不動のものであって、疑う余地はまったくないといっていいでしょう。それはとても安心できることで、自分がそのバイクを大切に扱って、ある程度のコストをかけて手を入れてやったりすることの意味

もまた確かなものになります。例えば日本のバイク業界が世界に羽ばたいていった時代の記念碑的な日本製のバイクを大事にすることは、誰が見てもその意義は疑いようがないと思います。シェルパTはスペイン製ですが、価値が定まっているという点は同じことが言えると思います。

僕がこのような安定した価値を求めてしまうのは、やはり僕も歳をとったのかなあ、と思いますね。新しいJ-POPを聞くよりも、古いスタンダードジャズの方が心が落ち着くってわけです。

それと古いバイクを弄る楽しさにはもう一つの側面があるように思います。それは現代の進んだ技術的な常識からみると、そのバイクを少しだけ改良してやるにはどうしたらいいのか、その時代にはわからなかった技術的な結論が出ている、ということです。そのために、ちょっとしたコストをか

僕らの今の視点からみて、あまりにもよくでき過ぎていて手を入れる余地がまったくない、ということが言えます。これももしかしたら、もっと未来になれば、まだ改良の余地があることなのかもしれませんが、実際に僕らにはそのような未来の技術はないわけですし、事実エンジンの技術というのは20世紀における大きな発展を経て、かなりの完成度に達してしまっているのではないかとも思えます。

燃料電池車という名前の電気モーターで走る車が未来の車として注目を集める中、これ以上の飛躍的な発展はもう内燃機関には望めないかもしれない、という事の方がむしろ心配なくらいです。そんな中で完成の域に達した内燃機の技術で古いバイクに新しい命を与えてやる、というのはとてもわくわくするような楽しみではないかと思っています。



けるだけで、そのバイクが本来目指していたであろう、また目指しながらも実現できなかったような性能を、そのバイクに与えてやる可能性があることです。これはとても楽しいことだと思います。逆に言うと、最新のバイクたちは

そんなわけで僕は古いバイクを大事に手を入れて行く事に大きな興味があるわけなんです。



僕らにいまほんとうに必要なバイクとは。

さて、ここまで僕が並べてきたゴタクを読んでくれた方なら、僕が理想とするバイクがどんなものかはだいたい予想が付くと思います。

小さくて、軽くて、あらゆるレスポンスがよくて、シンプルで、、、ただそうはいってもやっぱり何も知らない人がちょっと見た時にも「あ、いいな。」とは思ってもらいたいなんていう、くだらない見栄みたいなものも実はあるんですよね。

大きなバイクを欲しがると多くの人の気持ちの後ろにも実はそういうものもありますよね。僕もそうなんです。「プレステージ」なんてい

いますよね。そんなに豪華とか超パワフルとかっていうんでなくても、「あ、ちょっと趣味がいいな。」なんて思われたいんですね。

ま、どんなバイクにそういう感じを持つかっていうのは人それぞれなんで、ここから先は個人の趣向に委ねるよりはありませぬね。

僕自身は所謂「ストリートバイカー」みたいなのもキライではありません。

SR400あたりを徹底的にカスタムして、若い人がカッコよく街中で乗っ

ていますよね。つまらない「速さ」なんていうものを求めてなくて、カッコイイ。僕も自分にセンスがあったら、ああいうのにも乗ってみたいです。固定的な価値観に捕らわれずに、自分の在りかたを表現している、という点ではほとんど「アート」と呼んでいいようなカスタムバイクもほんとうにアリだと思います。センスのあるカスタムショップに頼んで創ってもらうのもいいでしょうね。

ほんとうに乗り手の意のままに操れるバイク。その上で乗り手の個性や存在の意味までも表現できるようなバイク。僕が理想とするバイクはそんなバイクなんではないかと思っています。「速さ」なんていうつまらない固定観念を捨てることによって、素晴らしく多様で个性的でほんとうに人々に必要とされるバイクがこれから生まれてきたらいいな、と思います。機能としては既に成熟した「腕時計」が演ずるような役割を果たしてくれるバイクです。

でも、それは大メーカーの力によって成し遂げられることではないんじゃないでしょうか。大メーカーが提供するバイクを素材として、また古今東西のあらゆるバイクを素材として、オーナー個人の想像力・創造力によって創られていくものなのではいか、いや、そうだったらむしろ素敵だな、と思います。



そして、そんな多くの方のバイクライフのお手伝いを（株）井上ボーリングを通してやって行けたら最高だな、なんて僕は考えているんです。

ブルタコ日誌

2004年03月19日

ブルタコ シェルパT 250

以前にTY250スコティッシュを持っていますなんて書き込みしました。

さすがにこれ一台ではちょっと寂しいなあ、と思っていたところ、当社も紹介された「絶版生活」という雑誌に広告を載せていたバイク屋さんがあり、そちらのホームページを見たら、こんなバイクが載っていました。



カッコいいなあ、と思って調べているうちに、元祖2ストライアルバイク、みたいなバイクであることがわかってきて、気がつくで購入してしまっていました。(^^) 今週の火曜日に搬送されてきて、まだナンバーがないんですが、毎日エンジンをかけたり、眺めたりしています。

ひさしぶりにワクワクするような気分を味わいました。大事に乗っていきたいと思っています。

2004年03月23日

ブルタコ関連



書籍を入手しました。

この2冊、なんかすごくいい雰囲気ではないですか？

なにしろ古いバイクなので、いろいろ手を入れてやりながら、長く大事に乗ってやりたいと思い、まずは必要な知識を手に入れよう、というところからです。

"Vintage Dirt Bike"の方はブルタコの他にモンテサ、オッサという3社のバイクの整備について網羅した本です。

メーカーのパーツリストとサービスマニュアルとカタログを一冊にして解りやすくしたような素晴らしい本です。

これがあれば、とりあえず古い2ストのスパニッシュバイクがなんでもなおせるような（気がする）本です。こんなホンが簡単に手に入るなんて嘘みたいです。

amazonでブルタコで検索したら、引っ掛かってきました。

もう一冊はシェルパTだけで一冊の本になっています。

開発の歴史やシリアルナンバーからバイクのタイプまでなんでもわかる美しい本です。

両方とも英語ですがわかりやすく、バイクの用語が解る人なら簡単に読めるような平易な言葉でかかれていて、あっという間に読めてしまいました。

これでまた少しブルタコが身近に感じられてきました。

そうそう、ひとつ気付いたことが。

僕のシェルパにはチェーンテンショナーがついてないのに、本の中のはみんなついている！これはなんとかしなくては。

ブルタコメンテの最初のテーマはこれになりそうです。

2004年03月27日

初の遠出は大トラブル！



夜明け前のTYとシェルパ

今日はやっとナンバーのついたブルタコに乗って、ウェイクボードスクールのある茨城県鹿島の常陸利根川まで、片道約130kmのツーリングを敢行するつもりでした。前にTYでは行った事のある道程です。

シェルパのエンジンの調子はとてもよかったので、いきなりはどうかと思いつつも、やってみることにしました。

ところが、やはり旧車というのは甘くないですね。家を出て30分程、荒川を越えたところで突然エンスト。

いくらキックしても、かからず。念のために持ってきたプラグに換えてキックを繰り返すうち、なんだかサイドスタンドがふにゃふにゃしてきて、バイクが転倒！見ればサイドスタンドがスウィングアームとの溶接ごとちぎれている！！ショック。



すでにサイドスタンドはない。

もうここにおいて帰るしかないかな、などと考えつつもあちこち弄りながら、さらにトライ。火花は元気に飛んでいるし、プラグはきれいに焼けていたんだが。しばらく待ってエンジンがやや冷えてからトライすると今度はかかった！



サイドスタンドはここらぼつきり。

サイドスタンドはなくてもまあなんとかなるけど、このスウィングアームはまずいよなあ。このままじゃ、そのうち折れちゃうだろう。

他にもブレーキレバーは折れるは、エンジンが冷える間にタンクを磨いてたら、エンブレムは取れるは、旧車って楽しいですね。(^^)

しょうがないので、今日はなんとか会社の方に戻っていろいろできる範囲で修理をすることにしました。



シェルパTが教えてくれた。

まずはブレーキレバーを買ってきて付けました。モンキー用のレバーにちょっと加工をしたら、うまくつきました。

リアブレーキペダルが上を向っちゃってて、踏みにくかったので、ペダルを外してフレームにあたる部分のペダルの裏側に穴を開けM6のタップをきってボルトを捻じ込みペダルの高さを調整できるようにしました。これはうまくいった。(見にくいですが金色のナットと黒いイモネジです。)もともとはなんの調整機構もついていないんです。

そうそう見ての通り、このバイク左足ブレーキなんですよ！そして左キックの右シフト。うーん、これは慣れが要りますね。急ブレーキを左でとっさに踏めるか？！



ゴールドのワイヤーが見えていますが、これはステップをもちあげてひっかけて止めておけるように。

これでキックするときステップがじゃまにならず、キックスタートがだいぶ楽になりました。エンジンがかかったらワイヤーをひっぱればすぐに外れます。

ということで、今日はここまで。初の遠出はトラブルで中止になってしまいました。でも今日一日でだいぶブルタコと親しくなれたような気がします。

それにしてもスウィングアームはなんとかしないと！

2004年03月30日

スウィングアーム修理のために



ブルタコは今こんな状態。

スウィングアームがあのままでは乗る訳にもいかない、というわけでバラしてみました。バイクをこんなふうに分けたのは初めてです。

最近ブルタコblogみたいになっちゃってますね、ここ。(^^);; ; ちょっと弁明しておきます。(^^)

「古いバイクを自分でバラして修理してみる。」

僕がそんなことを始めた理由の一つは、ウチに仕事を出してくれる一般の「お客様の気持ちになってみよう」ということでした。

いままでの(株)井上ボーリングのお客様はバイク屋さんであり、自動車修理屋さんであり、チューナーさんであり、ディーラーさんであり、いずれにしてもその道の「プロ」の方々が多かったんですが、近年雑誌広告やインターネットを通じて一般のお客様が直に我々に仕事を出して下さるようになってきました。そういうお客様に親切に対応しよう！という目標を掲げて仕事をさせていただくようになりましたが、やはりプロの方と一般の「サンメカ」の方では我々に求めているものにも違いがある、ということも感じるようになってきました。

お客様が当社に求めているものがなんなのか、それがよくわからなければ、いくら一所懸命にお応えしようとしても、すれ違いが起きてしまうかもしれない。ここは実際に自分がお客様の気持ちになってバイクと接してみるのがいいんじゃないか、と思ったんです。

今朝もブルタコのスウィングアームの溶接を外注さんをお願いしてみたんですが、自分で自分のバイクの部品を頼んでみると、部品をバラして業者に加工などを依頼するときのお客さんの気持ちというのはこういうものなのか！と改めて感じています。

「すぐにもやってもらって早く組みたい！」

「万が一にも失敗されたら、どうしよう！」

「モノを送ったりすることへの不安感。」

「なるべく安くやってほしいな、どうすれば安く頼めるんだろう。」

「きれいに仕上がったら、うれしいな！」

などなど、、、、。

いままでも頭ではお客様の「要求」としてわかってはいるつもりでしたが、

いざ自分でやってみると、とても切実にそれを感じます。

こんなふうな実感を持たただけでも、やってみてよかったな、ってすごく強く思います。この実感が実際に仕事にどう活かされるか、というのはまだまだこれからの課題なんです。でも日々の掲示板での受け答えにもきっと違いは出てくるだろう、またそうでなくては！と思います。

あとはお客様の「気持ち」に応える方法をいかに仕事の仕組みに取り入れていけるか、ということになるんだと思います。

でも、まあ実をを言うと、今はブルタコを弄るのが楽しくてしょうがない、という方がホントなんですけどね。

早く溶接できないかなあ、、、、。

2004年04月02日

スウィングアーム溶接完了！



情けなく穴が開いていたスウィングアームはこんなにきれいに溶接されて帰ってきました。

今回はこれに缶スプレーで塗装をして組もうと思います。

いずれはスウィングアームもフレームもばっちり粉体塗装でもやってやりたいと思いますが、まずはいっぺんしっかり乗れるようにしたいですね。



このblogを見て連絡をくれたハラさんという方をお願いして、お手持ちのチェーンテンショナーを送っていただきました！！ありがたい。

おまけにブルタコの手テッカーまで。ハラさん、ありがとうございます。大事に使わせていただきます。

さあ、うまく組み上がるといいけど。

2004年04月07日

シェルパT一組立ててみました！



スウィングアームとサイドスタンドはこんな感じでなかなかうまく修理できました。バラすのはバラせたけど、ほんとに僕にちゃんと組み立てできるのかなー、などと思っていましたが、バラすときに落ち着いて部品を整理しておいたので、意外にムリなく組み立てる事ができました。やった！



お気に入りの2台。



計れますけどね。
せっかくなんできっちり計ってみようかと。



ハラさんに送っていただいたチェーンテンショナーを仮に組み付けてみました。とてもシンプルな構造なのがわかったので、新規に削って作ってみようと思っています。ということで、これは撮影後すぐにはずして大事にしまっておきました。

バイクリフトは持っていませんが、手動のフォークリフトが案外便利。

2004年04月20日

シェルパTのファイナルレシオを変更。

AFAMさんからブランクの sprocket をわけてもらいました。もともと50Tだったのを、40Tに変更します。この内径は普通なら旋盤でやるのでしょうか。



もともとがトライアルバイクとはいえ、あまりにもローギアードで街乗りにはいささかつらかった SHERPA T。ドリブンスプロケットを交換することにしました。上の写真はオリジナルの sprocket の内径と取り付けボルトの位置を3次元測定器で測定しているところです。まあ、ノギスでも

でも今回は sprocket をマシニングセンターに乗せて内径と取り付けボルト穴も一気に加工してしまいました。外径は既に歯がきられているので、旋盤だと取り付けに工夫が必要ですが、MCなら爪で押さえるだけでカンタンです。

sprocket はこんなに小さくなりました。チェーンも新品に交換してドライブ関連はばっちり！あ、いやあとチェーンテンショナーがまだですね。実はウチで作ってしまおうかと思っていたんですが、イギリスから輸入してしまうことにしました。これについてはまた次回。

2004年04月23日

チェーンテンショナー



こんなふうにはばっちりつきました。

テンショナーは
<http://www.bultacouk.com/>
というサイトへアクセスしてカードで購入。頼んで5日で間違いなく届きました。インターネットってすごいですねー。



ついでにパーツリストとオーナーズマニュアルも入手。
あとBULTACO A passion for the sportsという本も一緒に買いました。
うーん、なかなか資料も充実してきたぞ。(^^)

2004年04月26日

またまた立往生！

今朝も会社への通勤途中、エンジンの調子が悪くなって立ち往生してしまいました。エンジンが熱くなるととまってしまい、もうかかりません。でも、30分も待ってエンジンが冷えさえすれば、かならずかかるんです。

まあ、あわててもしょうがない。ちょっと先までバイクを押していったら、こんなきれいな空き地が。なんか、ここまでツーリングに来たみたい。さっそく、ケイタイのカメラで一枚。



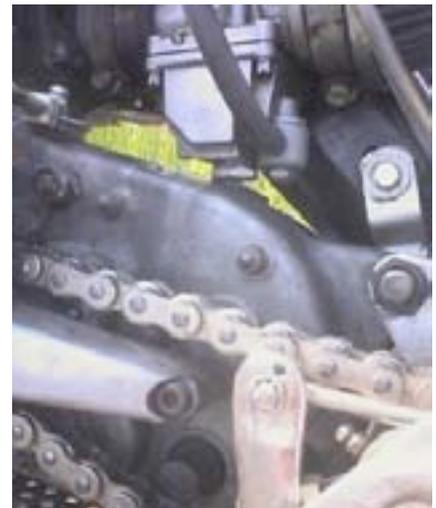
なんだかいい景色でしょ。たんぼも咲いてて。

それにしても、どうしてエンジンがあたたまると止まっちゃうんだろう。

などと思いながら、美しいブルタコを眺めていると、気づいたことが。

そういえば、キャブがうまく固定されてなくて、ちょっとぶらぶらしてて、エンジンに乗っかって止まってたよなあ、、、。そういえば今朝家で読んでた「モトメンテ」の前の号には、yamahaのバイクのキャブをばらしたら、キャブにも冷却水が回っているなんて書いてあった。

そこまでして冷やさなきゃならないキャブが熱いエンジンやマフラーに触れていて、いいはずがない！原因はこれじゃあ、ないのか？



問題のキャブがエンジンに乗っかっているところ。向こう側ではチャンバーにも触れているみたい。



拾った針金で応急修理。

まずはここが怪しいなあ、と思いながらバイクを押して歩いていると、なんと、針金が落ちてた。神様っているんでしょうか(^o^)。さっそくひろってフレームからキャブをぶら下げてみました。これのせいかわからないけど、少し冷えたらエンジンがかかった！うーん、もしかして原因はこれなのかな？！

2004年04月29日

キャブ調整が奏功？

今日は休みなのですが、よそへ出かける途中、会社までの間をシェルパに乗っていきました。

実は昨晚、ジェットニードルのクリップ位置を一段下げ、エアスクリューを調整してみたんです。そうしたところ、今朝は会社までの道のりでまったくエンジンが止まりそうな気配もなく調子がよかったですよ。最後の直線でははじめてフルスロットルで走ってみました。

それでも、まったく調子が崩れる事はありませんでした！やった！

(ハラさん、ありがとうございます。お見立てのとおりでした！、、、たぶん。)

全速で走るとシェルパはハンドルがヨーイングというのか右に左に大きく振れて怖かったです。でも、まあ、今回はエンジンのオーバーヒートのテストのつもりで全開にしてみただけで、今後はあんまりこんな飛ばし方はしないでしよう、たぶん。

うーん、せっかくのGW毎日シェルパと遊んでいたい。

実は会社のスポーツ事業部(ウェイクボード)の方の関係で茨城県の鹿島に5月5日までずーっとという予定になっています。これはこれで僕にとっては楽しいことではあるんですが、シェルパに乗ってやれないのだけが、なんとも残念。

ほんとは鹿島までシェルパに乗って来ればよかったんだけどなあ。今朝の調子なら乗って来られそうだったんですけどねー。

でも、相変わらずエンジンが暖かい時の再始動。これができないんですよ。

6.5リッターのガソリンタンクではとうてい鹿島までの130kmは持たず途中2回くらい給油の必要があるでしょう。オイルとメジャーは持っていくにしても、ガソリンスタンドでエンジンを止めないわけにはいかないし、そうするとそのたびに30分間の休憩が必要ですよー。

うまく食事とかの休憩できるところにスタンドがあるようなところを探しておくのがいいでしょうね。(^^;;;)

いつかは鹿島にシェルパで現れるぞー！！

利根川の土手でシェルパと遊びたい。

2004年05月07日

またまたSTOP!



なかなか簡単にはいかないなー。シェルパもうなだれて見えるのは気のせい？

GWが終わって、昨日喜び勇んでシェルパTに乗って通勤したんですが、昨日の帰りも、今朝もやっぱりとまってしまいました。先週は調子よかったんだけどなあ。やっぱりどこかからエアを吸ってるのかなあ。



こんなところにお地蔵様。

でも、シェルパが止まらなかつたら絶対に立ち止まることもないよなところ止まって、ふと前を

見ると古いほころとお地蔵様。

ということで、写真を一枚。

当然、お地蔵様にも出演をいただいたんですから、ギャラは払いましたよ。お賽銭をね。

そしたら、ご利益はてきめん。いつもなら30分はエンジンがかからないのに、15分でまだ熱いのに、ブロンとエンジンがかかりました。(^^)

ハラさんからいただいたアドバイスもやってみてないから、また、あちこちいじってみて、それから乗ってみることにします。

2004年05月08日

なおったかも〜？！

さんざん止まるのなんのとお騒がせしたシェルパTですが、昨日の帰り、そして今朝、もひとつおまけに今日の帰宅まで、エンストしませんでしたー！！

ひゅー、ひゅー、どんどん、ぱちぱちぱち！

さて、どこを変えたか、というと。

なんとプラグの熱価を変えた、というとても基本的な事でした。

と、言ってもいろいろ試してみた、というわけではなく、たまたま会社に一本、以前ルノーの25に乗っていたときの熱価9のプラグがころがっているのを見つけたんです。まあ、ものは試しだ、とあまり期待もせずにプラグを取っ替えてみると、、、なんと、エンストしないんです。ふーむ。

前にスコティッシュが調子悪いときにはずいぶんプラグをいろいろ変えてみたんですけど、あまり代わり映えがしなかったんで、たいして違いのあるモノじゃないんだなあ、と思っていたんですけどねー。

それどころか、昨日、今日とホットスタートにも成功！！

いくらかけるのに苦労はしますが、じゅうぶん熱いうちにかかっています。これはいままでもなかったことなので、ちょっと期待しちゃうなあ。

それと、キャブの設定はまたもとに戻しました。ニードルのクリップ位置を一段下げてから、なんかエンジンが重かったんです。これでオーバーヒートが防げるなら、と我慢してたんですが、もとに戻してもエンストは不思議とじゃありませんでした。

それから、プラグを替える前にハラさんにアドバイスをいただいた軍手をフィルターにかぶせるというのもやったところ、これもエンジンが重い感じになり、スロットルを開けても回転がついてきません。それでうんとスロットルを開くと、今度はバイーン！と急にエンジンが吹けます。これは乗りにくい。ハラさんはこれによって、依然としてガスが薄いのかどうかをチェックして見なさい、という意味で言ってくれたのだと思います。どうやら、この症状だと、ガスが薄すぎるということはない、っていうことでもいいんでしょうか？

とりあえず、キャブはノーマル設定でプラグだけ熱価9（ノーマルは7）。この状態でしばらく乗ってみようと思います。

実はもうひとつだけ、前進したところがあります。

なんとスピードメーターがつかまりました(^0^)。
いまままで動いてなかったんです(^;::;:。

どこが悪いかわからなかったので、日本計器サービスさんというところに

メーターを送って修理/点検をお願いしました。特に壊れてはいなかったようですが、メーターはきれいになって帰ってきました。(^^)

実をいうと後輪のハブの外にとりつける方法が少し違ってたようで、旋盤でスペーサを削り出して、ハブとメーターユニットの間にはさんでやると、取り付けはばっちり。



シェルパのメーターは後輪でピックアップして、メーターはなんとエンジンの下についています！しかもマイル表示！！笑わせるじゃないですか。
走ると、針がちゃんと上がる！（あたりまえ）

でも、針はおもいきりゆっくりフーラフーラ揺れてて、なんだかよくわかんないけどだいたい20マイルくらいかな？、ってーと32kmくらいかあ、なんてね。

まっ、いいじゃないですか。動いてるだけでも。

なんともスローライフというか、スローバイクな感じで、僕はほんとにこのシェルパTが大好きです。

2004年05月09日

朝シェルパTと散歩に



午後から雨だというので朝のうち、僕がよく行く近くのラフロードを通って、いつもの六道山公園まで、シェルパTと散歩に行ってきました。

ここまでとてもゆっくりと走ってきました。前にスコティッシュで来たときよりも、なぜかぜんぜん飛ばす気にならず、ほんとにとことこと小さな水たまりもよけながら、走ってきました。

ここでエンジンを止めてみました。

大きな声で鳥が鳴いていました。聞いた事もない複雑な鳴き声で。あれはあきらかになんらかの意味を伝えようとしているにちがいありません。だって、そうでなければあれほど複雑に多彩に鳴く理由というのが想像できません。

少しのあいだ鳥の声を聞きながら休んだ後、ホットスタートに挑戦です。

9番の熱価の高いプラグでそんなにゆっくり走って、いくらかかぶり気味になったりしていないだろうか、などと思いながら、チョークは押さず、スロットルを8分くらい開いて、祈るようにキック。なんと、ほんとの最初のキック一発でブローン！とかかってくれました。えらいぞ、シェルパT。

飛ばさないで、ゆっくりと走る事が楽しく感じられるバイク。僕にとっては理想的なバイクを、僕は手に入れる事ができたんだと思います。

ほんとに幸せな気分でした。

そうそう、はじめの頃、かからないシェルパのサイドスタンドを立てて、その上にたってキックを繰り返すうちに、とうとうスタンドを折ってしまったことがありました。実際このあいだ手に入れたマニュアルにも、サイドスタンドはライダーを含まないシェルパの重さを支えるように作ってある。

だから、サイドスタンドに体重をかけてキックするな、と書いてありました。

それを読んだときは、なんだ、不便だな、ちゃんとライダーの体重も支えられるように作ればいいじゃないか、と思ったんです。

あさはかでした。

今日オフロードでエンジンをかけてみて、それがわかりました。地面が柔らかいオフロードではサイドスタンドは、どんなにしっかり作られていたとしても、地面にめり込んでしまってバイク自体の重さを支える事すらできないんです。まして、バイクの上立つ事などできません。

普段から、サイドスタンドなしにエンジンがかけれなくては、とても足場の悪いところでエンジンをかけることなどできないでしょう。それなのに、しっかりとしたスタンドを作る事は、無駄なコストと重量をバイクに加える事になってしまいます。だから、スタンドはこういう設計になっているんですね。なるほど。

不調だったエンジンのせいで十分すぎるほどのキックの練習を積んだ僕は、このごろはサイドスタンドを使わずにバイクの横に立って、右足でエンジンがかげられるようになっています。そのおかげでオフロードでも困らずにエンジンをかけることができたのでした。

やはり、ブルタコのバイクづくりは、それなりによくできているのかもしれない。いいバイクを手に入れました。

でも、幸せなだけの気分はそんなに長くは続きませんでした。



花を踏まないように乗り入れ、そのあとも花の咲いていないところを選んで押して戻ってきました。

その後も、トコトコと走っていると、マウンテンバイク（自転車）に乗った男の人たちの集団と遭遇。派手なウェアを着て、ヘルメットをかぶって、なんだか本格的な感じの人たちでした。

その彼らの僕とシェルパを見る目が、なんとなく、、、なんとなくなんですが、暖かくはない感じに見えました。「なんでこんなとこまでバイクで来るんだ？」そう、言われてるような気がしたんです。

僕がこんなに大事にしているバイクを、彼らはあまり好ましくは思っていないようでした。

実際に言われたわけでもなんでもないので、僕の思い込みかもしれません。

むしろ、僕の気持ちの中の方に、自分の筋力だけで山に登ってきた彼らに対するちょっとしたひげ目があったんでしょう。

そのあとの帰り道のあいだは、ぼんやりと減びゆきつつある2ストバイクとそれを大事に思う自分。でも、そのバイクが間違いなく排気ガスを出していること。そんなことを思いながら、降り出しそうな灰色の空の下を家まで戻ってきました。

エンジンは、そしてそれを載せたクルマやバイクはまちがいないく、排気ガスを出します。今のところそれは不法なことではないけれども。

特に自然の中に乗り入れる乗り物としてみた場合に、わずかとは言えクリーンとは言えない排気を出さずシェルパTは、どうなのか。

排気が大気を汚す。

それは、僕の趣味の問題であるばかりでなく、内燃機関部品の修理再生を行うウチの会社の存立の意義にも関わる問題のようにさえ思えてきます。

大袈裟かも知れませんが、それに、今現在はシェルパTに乗ることになんの問題もないとは思っています。でも、、、。

そんなことを考えるうちに前にも考えた事がまた頭に浮かんできました。

もし近い将来燃料電池車が普及して水素ステーションがあちこちに見えるようになったら、僕はなんとかして、水素で古いバイクが走るような仕組みを考えてみたい。カンタンではないだろうけど、もし、できたら、素晴らしいことだな。

そこまで思い至ると、なんだかまた気持ちが晴れてきました。シェルパTは、僕をこれから先いろいろなところへ連れて行ってくれそうです。

家に帰ってここまで書いたら、いま、強い雨が降ってきたようです。早い時間にシェルパTと散歩に行つてよかった。

2004年06月15日

シェルパTが帰ってきた！



調子いい～!!

時間がなくておまけに天気も悪くて、、、という状態が続いていたのと、ちょっと自分でできるところは結構弄ってみて、あまりいい結果がでないの、ここはいっちょプロに頼んでみよう、とバイク屋さんにシェルパTを預けてあったんです。2週間くらいだったかなあ、シェルパTがいない間、やっぱり寂しかったですね。でも、今日の夕方帰ってきました。

さっそく、今自宅まで乗って帰ってきたんですが、いまのところ全く快調です！
なおしてもらったところは、コンデンサー。
これがパンクしていた、ということです。
容量の大きいモノにかえたのでこれでもうパンクはしないでしょう、ですって。
もちろん、点火時期なんかも一緒にチェックしてもらいました。特にずれてはいなかったとのこと。

頼んだのは「クーダ モーターサイクル」といってトライアルバイクを得意にしているバイクショップさんです。もちろんうちのお客様。

HPも活発ですし、トライアル競技への参加やイベントも開催してなかなかユニークな活動をしているみたい。
トライアルが好きな人はHPを見に行ってみてください。

ま、いままでも片道くらいは走れたこともあったので、もう少し様子を見ないと
本当になおったかどうかはわかりませんが、ま、プロに頼んだんですからねー。
大丈夫なんじゃないのかな。そうだと、いいなあー！！(^o^)

シェルパTが帰ってきて、なんか凄く嬉しい。(^^)

2004年06月16日

サンルームのシェルパT



リビングから眺めるシェルパT

今朝も夕方も、ぜんぜんエンジンが止まりそうな気配はまったくありません。
いやー、絶好調ですね。(^^)
やっぱり原因はコンデンサーだったのかあ。なるほどネエ。

というわけで、自宅のサンルームに格納してみました。
リビングから眺めることができ、イイ感じ。

このくらいの小さなバイクがやっと入れるくらいのちっぽけなサンルームです。でもシェルパTにはぴったり。

ちょっとだけ優雅な気分を味わえます。(^^)

2004年06月18日

SST



アイディアツール

これはシェルパT用のスペシャルツールです。
特に左側のが面白いでしょう。なんだと思います？

これ、点火時期を測定するツールなんです。
よくタイミングライトとか使って調整しますよね。

でも、これはそんなハイテク(?)を使わなくても点火時期がわかるんです。(^^)
なんとプラグをはずしてプラグ穴にこのツールをねじ込んでやるんです。
すると上の棒のところにミリ単位のゲージが刻んであって、ノギスとおなじ要領で点火時期を測定することができるんですね。へー！へー！へー！63へー、くらいいきませんか？(^o^)

ブルタコの点火時期は上死点前2.0-2.4mmだそうです。
今回は特に点火時期には問題がなかったようですが、これなら僕でも点火時期が調整できそうな気になるスペシャルツールです。

(右側のはフライホイールプラーです。)

2004年06月25日

窓の外に



シェルパT

ここのところ調子がいいので、かえってblogのネタになりませんねー。(^^;;;仕事しながら、窓の外のシェルパTを眺めています。

実はいまヘッドライトがつかないんですが、まあ夜乗らなければ、ねえ。ははは。(^^)

2004年07月07日

ライトが



つきました

しかし、なんですね。blogとかで実はライトがつかないんです。なんて書いちゃうと、みんなに知れ渡ってしまうので、直さざるを得なくなりますね。い

やー、いいことだ。(^^)

おかげさまでヘッドライトは点きました。

バルブを差し込む向きがずれていたらしいです。(^^;;;タンクもシートもはずしてあちこちチェックして、バルブも切れてないし、なんどもとったりつけたりしてるうちに、点きました。

ただ、ヘッドライトが点くとそっちに電力をくわれちゃって、今度はウィンカーが点滅しません。

こちらは以前TY250でも使って実績のあるワイワイコレクションさんのリレーとLEDにとりかえてみようかと思っています。と。ここで宣言しちゃうと、いずれ直ることになるでしょう。ははは(^^)。

2004年07月07日

次は



フェンダーかな

買ってすぐにジャックナイフなんかやって遊んでたら、ヘッドライトがフェンダーにぶつかって、それ以来へこんだまま。

今回ヘッドライトの位置を上の方にずらしてぶつからないようにしたので、今度は板金作業?にも挑戦してみましよう。

しかし電気系のあとは板金か。

なんかモトメンテナンスさんの記事のネタを順番に追っかけているような気がしないでもないなあ。

でもまあ、一台でいろいろな方面で楽しめて、しかも深刻な故障はしなくて、ほんとにカワイイやつです。シェルパT。(^^)

2004年07月14日

BultacoでTrick

前はよくこんなことをやって遊んでたんですが、久しぶりにやったら、だいぶ下手になってました(^^;;)。



Wheelie --all photos by naoko



Jack knife

これで、ヘッドライトがフェンダーにぶつからないようになったのは確認できました。(^^)

ジャックナイフのまま走って行くのなんて言いましたっけ? そのくらいはできるようになりましたなあ。

でも、ちょっとフロントブレーキが弱いんで結構たいへん。



ウェイクボードで言うと、バニーホップですね。(^^)
かろうじて浮いてますけど、前はもっと高く飛べただけどなー。

ブルタコでバシバシとトリックを決められたら、
ちょっとカッコいいですよ。(^^)

練習しよう！でも、ちょっと暑いな、最近は。

2004年07月16日

シェルパT人気です。(^^)
昨日都内とある会合があって、川越から勝ちどきまでシェルパTで行ってきました。
行く途中白バイに止められ、なにかと思ったら、
「そのバイクメーターはどこについてるんですか？」
だって。(^^;;
足元のスピードメーターを差して教えると、
「あー、すみません。すっかりメーターが見当たらないと思って、失礼しました。」と無罪放免でした。(^^)

都内で会合が終わって、外にでるとみんな口々にあの渋いバイク誰のですか？なんて言ってくれて。みんな、かっこいいと思うんですねー、嬉しいなあ。
特にバイク趣味の集まりでもなんでもなかったのに。
わかって貰えて嬉しかったなあ。

派手なバイクじゃないのに、結構ある意味目立つみたいです。シェルパT

2004年07月23日

やっと土手道



ほんとならここからが楽しい道のりなんだけど。

前日都内までの往復でもなんの変調もなかったのに気を良くして、いよいよ鹿島までの130kmロングツーリングに出発！

ところが、なんと三郷を超えあたりでなんとなくエンジンが重くなってきて、
この土手についたところで、エンジンを止めたら、もうかかりません。

ほんとはここから先はずっと利根川に沿って土手道を走って行ける最高に楽しい道のりのはずだったんです。例の牛が放牧してあるところとかを通過して鹿島まで。

でも、ここからはエンジンの不調との戦いでした。(;-;)

2004年07月23日

湯気！
オーバーヒート！



しばらく走るとエンジンが熱くなって、バスンバスンとバックファイアーがひどくなって、スピードを維持する事が困難に。
なだめすかしてギアを落として走ったりするものの、30分くらいしか走れません。

しょうがないので、田んぼで水を汲んできてエンジンにぶっかけて冷やしてみました。それでも冷やすのに30分以上かかります。
それまではどうがんばってもエンジンがかかりません。

うーん、止まってる時間の方が長いなあ。

2004年07月23日

それでも着いた！



疲れたー！

なんども止まったり、キックしまくったり、押しがけしたりの繰り返し。
それでもとうとう鹿島につきました。

鹿島は僕にとっては特別な場所。もう30年近く毎夏通い続けている場所です。
僕はどうしてもここまでbultacoに乗って来たかったんです。

クルマで高速でくれば2時間半で着くんですけどねー。今日は朝5時に家を出て着いたら9時半。4時間半かかりました。

あー、疲れた。でも、まあ、ある意味楽しかったね。

エンジンが僕らに、ふだん何の気なしに成し遂げさせていることがどんなに偉大なことなのか、痛感しました。(^^)

2004年07月23日

あけてみたら



エンジンの中は案外きれい。

実はこれはその4日後です。鹿島まで行ったのが17日で、19日に乗って帰れるかどうか、一応トライをしたんです。
そしたら、結局潮来あたりで立ち往生。

潮来駅の駐輪場まで押して行って、その日は電車で帰っちゃいました。

これがまた乗り換えが悪くて8時に潮来を出て家に着いたのが夜中の2時半(^^;;)

それで次の水曜日(21日)にまた鹿島に用があって行って、マリナーにトラックを借りて潮来からシェルパTをとってきました。

きっとピストンに穴でもあいちゃってるんじゃないかと思って、エンジンを初めてあけてみたんですが、案外シリンダーには小さな立て傷が見えただけで、きれいでした。ただ、測定具が何もなかったので、眺めただけでまたフタしちゃいました。

2004年07月23日

結局



こうしてバイク屋さんへ

ほんとうは自分であちこち弄ってやりたかったんですが、鹿島では忙しくて時間もとれないし工具もないので、バイク屋さんにおねがいすることにしました。

会社に電話して調べたら、取引先のバイクさんが神栖町にあったので、そこまでトラックで持って行くと

「へんなバイク、初めて見た。」なんていわれちゃいましたが、快く修理を引き受けてくれました。

ここまで書いてたら、バイク屋さんから電話があって、「キャブとエンジンをつないでるゴム部品が溶けてるから、まずはこれを取り寄せてください。」ということです。

またbultaco,ukだな。(^^)

2004年07月28日

パーツが着いた！



明日また鹿島へ行く用事があるのでバイク屋さんを持っていこう。ついでにタンク用のエンブレムとキック用のラバーパーツも手に入れました。

2004年07月30日

おお、ここにいたか。



ずいぶん大きなガレージだな。

台風対策もあって鹿島に行ったついでに、バイク屋さんへパーツを持って行ってきました。

バイク屋さんは「コバヤシモーターサイクル」さんといって、ときどきボーリングなどを出してくれるお客様です。

表の店構えも大きくて立派なんですけど、「バイクを見ますか？」と聞かれて通されたガレージはすごく大きくてびっくり。メカの人だけでも3人以上がそれぞれバイクに手を出していて忙しそうでした。担当の方と店長さんから、状態を説明してもらって、もう少し預けてくれることになりました。

キャブとエンジンををつなぐラバーパーツ（インシュレーター）ですが、もともとついていたものは、なにか普通のゴムホースかなんかを加工したようなもので、手作りっぽいものです。キャブ側とエンジンのインテーク側の外径がちがうので、段付きのインシュレーターが必要なところを、ホースを2重にして締め上げる事で対処してありました。結構しっかりできてたんですが、やはり素材的に熱に耐えられなかったのかもしれない。

まずはここを取り替えてみるころから、ということですね。修理はじっくりきっちりやって欲しい、、、けど、早くまた乗りたいなあ。

2004年08月23日

シェルパT 絶好調！

点火時期をコバヤシモーターサイクルさんで調整してもらったところ、エンジンのふけ上がりがすばらしくよくなって帰って来ました。いままで一度もこんなに軽くエンジンがまわっていたことはありません。

フロントを持ち上げるのも、いままでは体を使ってタイミングよくスロットルをあけることであげてたんですが、いまはちょっと後ろ乗りにしたままスロットルをあけるだけで気持ちよくウィリーにでき、前がさがりかけたらまた開ければ上がってくれます。

いや、楽しい楽しい。

しかも今回の調整はタダでやってくれちゃいました。

ありがたいです。コバヤシさん。m(__)m

でもまだ今は鹿島に置いたままです。今週末鹿島でイベントがあるから、みんなに見せびらかしちゃおうっと。(^^)ま、来るのはバイク関係者ではないんですけどね。

2004年09月14日

シェルパTはまだ鹿島に



シェルパTはまだ鹿島に置いたままです。遠くに見えているのは水上スキーのジャンプ台です。

鹿島の土手を上ったり降りたり。ちょっと買い物に行ったり。鹿島においておくともとても楽しいんですが、雨が降ったときにちょっと濡れちゃうので、秋の長雨が来る前には持って帰って来たいと思っています。

それにしてもシェルパTがあると、どこでもその場所が楽しくなってしまう。なんか特別な魅力があるなあ。ほんとに楽しいバイクです。

2004年10月04日

秋雨



これはまだ晴れてた日に鹿島で撮ったもの。

秋の雨のシーズンになっちゃいましたねー。バイクに乗るにはさびしー季節です。

こうなる前にシェルパTを鹿島から乗って帰ってきたかったんですが、間に合いませんでした。今も雨にぬれてるんだろーなー。

一応屋根の下にはあるんですけどね。ちょっと雨がかかるんですよ。風が吹くと。

早く持って帰ってきてやりたいなあ。

2004年12月20日

シェルパT 元気です。



Sherpa T in front of our office

忙しい週末が終わって、やっと昨日久しぶりにシェルパTに乗ってみました。
調子いいです！(^_^)

すこしヘッドランプ回りなどに錆が出てしまったんですが、磨いてやると輝きを取り戻しました。でも、あちこちの錆びたネジとか、このオフの間にまた取り換えてやりたいですね。

いずれはフレームの塗装やエキゾーストパイプ、サイレンサーなども塗ってやりたいけど、少しヤレた感じも、実は好きなんですよね、そんなにぴかぴかでもなくて。

2005年01月08日
近乗り



久しぶりの六道山

英国空軍のフライトジャケットのレプリカだという重たい羊の毛皮のコートを着てでかけようとする、娘が「遠乗り？」と聞くので、思わず「近乗り」と答えました。(^^)

去年blogというものはじめてすぐのころにTY250に乗って行った多摩湖の奥の六道山公園まで、今日も行ってみました。

ところどころ、まだ水たまりや雪が残っていました。それをひとつひとつ避けながら、ゆっくりと散歩してきました。

そうそう水溜まりといえば、シェルパTのシートのどこかにも水が溜まっているようで、乗っているとズボンの尻が少し濡れてきてしまいます。今は雨には濡れないところに置いてやっているし、そうしてから何ヶ月も経つのにまだ、沁み出てきます。

これは秋雨の頃鹿島に置ききりにされたシェルパTの、僕への復讐なのかな。案外執念深いヤツだな。わかったよ。もうしないよ。

2005年01月28日

BULTACO CLUB

ホームページを一新したついでに、勢いでBULTACO CLUBというページを1ページだけですけど、作っちゃいました。ちょっとめだたないところに。探してみてください。

ブルタコオーナーの方が見てくれて、連絡でもくれたら嬉しいんですけどね。ミーティングでも開けたら楽しそうです。トライアルをやってる方で、結構いるんじゃないかと思うんですけどね。

僕はけしてブルタコについてもトライアルについても詳しい訳でもうまいわけでもないけど、幹事役でいいから参加できたら嬉しいんだけどなあ。(^^)

2005年01月29日

トラブル発生



スロットルケーブルがきれた。

午後から天気が悪くなる、というので、午前中、小金井のバイクショップさんまでシェルパTに乗って遊びに行ってきました。

ショップさんはT.R. Companyさんといって、古いバイクを専門に扱うすごく感じのいいお店です。
<http://www.trcomp.com/index1.htm>
ショップもかっこいいんですよ。いろいろと興味深いお話をさせていただきました。

帰り道、突然スロットルケーブルがきれてしまいました。あ、いや、突然というのは正確じゃないな。こないだからなんかスロットルの動きが渋かったんです。それで、実はイギリスにすでにスロットルグリップとケーブルとついでにリアブレーキのパッドも一緒に注文済み。来週には入ってくるはずになっています。

立ち往生してうーん、困った、とカミさんに電話してクルマで迎えに来てくれるように頼みました。バイクショップさんに助けを頼む手もあったとはおもうんですけど、なんかそこらへん、ちょっと意地っ張りなところがあって、自分でなんとかしたいんですよね。

で、エンジンをかけてスロットルケーブルを右手の指に巻き付けてひっぱってみると、なんとか回転があがります。というわけで結局乗って帰ってきてしまいました。

でも、前のブレーキがかけれなくて、危ないですね。すいません。

あー、でも面白かった。トラブルってほんとは困った事のはずなのに、なんで楽しいんでしょう。不思議です。

2005年02月05日

throttle cable



AMALって書いてあります。

先週切れたスロットルケーブルを交換しました。

パーツは月曜日には着いていました。なんて準備のいい！

でも平日は時間がなくて交換できず、今日のお休みにさっそく交換。

ついでにスロットルボディーとグリップも交換してしまいました。いままでついていたのはモンキー用かなんかだったので、交換して気分がいいです。

グリップラバーにはちゃんとブルタコのグーのマーク入り。(^^)

スロットルにはA-MALって書いてあります。キャブレターのAMALでしょうか。ケーブルのつながる先がA-MALのキャブなんだから、きっとそうなんでしょうね。

今日は暖かいので午後からちょっと乗ってこようと思います。楽しみ。

荒川まで



風が強かった

家からバイクで40分くらい。荒川の河原でシェルパTと遊んできました。

ここはその昔、水上スキーで全日本を目指していた頃、船外機のボートを置いて夏の朝、会社に行く前に5時起きで後輩と朝練をしていた、思い出の場所です。(^^)

あの頃もやっぱり僕は夢を見ていたんだな。

ここへ来るまでの浦和所沢線は亡くなった父が好きだった道でした。日本で一番長い櫻並木なんだとか。

BMWのR60/6って言うんだったかな。父のバイクの後ろに乗せてもらって走った道でした。

バイクを停めてぼーっとしていると何処からか、2ストの甲高いエンジン音が。

かすかにレーシングオイルの燃える臭いも漂ってきたような、...

向こう岸へ橋を渡ってみると、「サーキット秋ヶ瀬」という看板がありました。

そこでは、カートが凄いスピードでドリフトしながらコーナーを抜けていっていました。

うまい、うまい！！ やるなー！！



見ていると、わくわくしました。

なにがどう、というわけじゃないんですが、なーんとなく、、、
「日本も捨てたもんじゃないな。」

僕は、そう思いました。

いったい、なんでそんなこと思ったんだろう??? (^o^)

2005年02月05日

シェルパTが教えてくれた。

2005年02月06日

PAGE 21

今日も近乗り



荒幡富士

今日は近所の荒幡富士まで。所沢市です。
スロットルが軽くなったので、とても気持ちがいいです。

昨日のこと、ガソリンスタンドまでぎりぎり持つかない、と思いつながら行ったんですが、途中でガス欠。

シェルパTのガソリンメーターは、なんとFRPの一部に赤い塗装がしてなくて
中が透けて見える、という素晴らしく正確なメーター(?)なんです。

(タンクの左側に薄茶色の縦の線がみえますか?)
これなら、絶対にメーターが狂う事はないですね。それなのに、ガス欠。(^^;:::;;

というのも、燃料コックのついてある位置が一番低いところではないらしく、タンクにまだ少しガソリンが残っていても流れていかないらしいんです。

そこで僕はシェルパTをコックがついている左側に、ほぼ水平になるくらい倒してみました。
これでうまくいけばガソリンが燃料チューブの中に入るんじゃないかな。

バイクを起こしてキックしてみると、2回目でするる〜。

へっ、やっぱりそうか!

と、言う訳で無事なんとかガソリンスタンドまでは行くことができました。

さすが、ブルタコ! 通常のリザーブの他にWリザーブ機構まで装備してたんですねー!
すばらしい〜。

2005年02月11日

リアブレーキ



ホイールを外した記念に一枚。

後ろのブレーキがどうも効かないので、スロットルケーブルと一緒に取り寄せたリアブレーキチューブに交換してみました。

交換はどうやらうまくできました。

サイドスタンドとクルマ用のジャッキで支えているんですが、こんなやり方でもうまくいくもんですね。

ジャッキで高さを調整するとラクにホイールを外せます。

人間まで試しに乗ってきました。いままでよりははるかによく効くようになりました。

でも、舗装路でリアホイールをロックさせてスピンターンをする、というようなことはまだ無理です。まあ、実用上は問題ないけど、こんなもんなのかなあ。



リアブレーキのスイッチを踏むプレートみたいなものも反対向きにつけなおして、
このぶんもブレーキが軽く踏めるようになってよかったです。

2005年02月17日

シェルパTのどこが?



細いウエストも魅力的

たまにシェルパTのどこがそんなにいいの? って聞かれます。
まあ、いろいろあるんですけど、やはりそのシンプルさですかねー。

僕は単気筒のエンジンが好きです。シンプルで。
それがシェルパみたいに2ストだとさらにいいですね。
いつか鹿島でばらしたら、ボルト6本とるだけでヘッドが外せてエンジンの中が見えちゃうんですよ。

でさ、そこから組み立てるとするじゃないですか。ピストンが一個はいつてネジ6個とめたらエンジンができちゃうんだけど、これがもし4気筒だったらまだあと3個ピストンがあるんですよね？
そんなのやじゃないですか？
シェルパTだったらピストン一個で走れるのに、あと3個もピストンつけなきゃ走れないなんて。性能悪すぎじゃないですか？(^o^)

そんなことまでして、少しばかりよけいに速く走んなくても、ねえ。

おまけに世の中にはヘッドの上の方にシャフトを2本も乗っけて傘を16本もつけなくちゃ回らないなんてエンジンもあるらしいですね！しかもエンジンが2回もまわってるのに1回しか爆発できないなんてできの悪いエンジンもあるんですってね。ぶはは。

なんたるムダ！信じられません。
わはは。(^^)

っていうのは冗談ですけど、、、、でも、僕には100km/hもスピードが出ちゃうシェルパTは十分過ぎるくらい速いオートバイだと思うので、これ以上に複雑なエンジンなんて少しも欲しくないんです。

その分軽くて、細くて、カンタンで。いいことばかりだと思うんですよ。シンプルなエンジン。かなりヘソ曲がりな好みだとは思ってますけどね。

そんなところもシェルパTが好き
な大きな理由です。

2005年03月12日

ミニツーレポ 飯能
実は来週から弊社スポーツ事業部がシーズンインします。

ということで、今週でシーズンオフののんびりした週末も最後です。

これからはなかなかバイクに乗っている時間もなくなるかもしれないと思い、近場ではありますけど、いつもよりはちょっと足を伸ばして、山に向ってシェルパTで走ってきました。



家からほんの1時間も走ると、とんでもなく山の中のような景色のところに行く事ができます。行った先は「飯能市井上」というところでした。(^^)

そこらへんまでいったら、タンクの残量が半分くらいまで減ってしまったので、国道を離れて脇道に入り、細いくねくね道をたためにのぼってみました。ところどころに雪が残って、凍っていました。



調子に乗って、杉林の中まで入り込んでみました。



杉は怒ったように、花粉をまき散らしています。

僕は花粉はぜんぜん平気なんです。アレルギーはまったくないんですが、それでも目の中がざらざらしてくるほど。

今日は風に煽られて、山が黄色く染まるほど花粉が飛んでいました。

花粉も「自然の反撃だ」なんていいかたをされることも多いようですが、揃って植えられた木々を見るとこれってみんな植林の結果？つまり自然のせいにしてるけど、実は人災じゃないんですか？
まあ、僕にとってはどっちでもいいことですけどね。

静かな林の中は、なんとも言えず、寂しいような、悲しいような空気で満ちていました。
でも、悪い気持ちではありませんでした。



山を下りかけると、もう梅が咲いています。誰もいない梅林。



さらに下って、高麗川。

バイクでひとり、小さな旅をする。
自転車ではちょっと厳しいだろうというくらいの距離を、シェルパTと旅する。

クルマやもっと性能のいいバイクとだったら、あまりに近過ぎて旅情を感じる暇も無いような近場のトリップなんだけど、なぜかシェルパTとだと、結構な旅のような充実感があります。

ガソリンの残量や、エンジンの調子を気遣いながら走って行くと、ほんの半日の「近乗り」でもなんだかシェルパTが、大事な旅の相棒のように思えます。ヤツが調子を崩したら、こっちもたいへんなことになるから、お互いに労りながらゆっくりと旅をしているような、、、。

こんな調子で、いつか一度はシェルパTと何日か一緒に旅行に出てみたいもんです。

飯能市井上にはガソリンスタンドがあることもわかったので、次にはもっと足を伸ばす事ができます。でも、今度いけるのはいつになるのかな～。(^^)



久しぶりの横田基地



新しく買ったヘルメット

夕方ちょっと時間ができたので、横田基地までシェルパTで行ってきました。ちょっとエキゾチックな街です。

中学生の頃、新宿に住んでいた僕は友達とよく羽田まで自転車で飛行機を見に行きました。あるとき友達と思いついて、「米軍基地を見に行こう！」と勇んで自転車で出かけました。春先の肌寒い日でした。横田を探しあぐねて、やっと基地の金網が見えた、と思ったら、突然C-130輸送機が轟音とともに頭の上に降ってきました。僕たちは道端に自転車を寄せて、倒れずにすくんでたっているのが、やっとでした。

青梅街道から横田基地へ16号(当時の)を入るとすぐに、飛行機の進入コースの真下を通ります。知ってはいたのに、飛行機好きの僕たちにとってはとても恥ずかしい経験でした。

そんなことを思い出しました。ずーっと忘れていたのにね。

あの時の友達とは、今はもう音信不通です。大学出てはまだ友達だったのにな。

あの時は手荒に出迎えてくれたのに、今日は飛行機は一機も飛んでくれませんでした。

2005年04月09日

近所の桜



今日はきっとあちこちのblogで桜の写真が公開されるでしょうね。これも、その中の一枚。(^^)



バイクに乗るにはほんとうに気持ちのいい日でした。シェルパTもごきげん。

2005年03月21日

ミニミニツーレポ 横田基地

2005年05月12日

今日はSherpaT



事務所前にも花が

今日は夕方都内に用事があってでかけます。
都内へぴゅーっと行くにはバイクがいいかな、と思って、今日はSherpaTに乗ってきました。

ところが予報で夜から雨。確率50%。うーん、迷うなあ。
雨でもだいじょぶなように、一度家に帰ってBEATに乗り換えていこうかなあ。

それとも会社にmondeoがおいてあるから久しぶりに乗ってやるかあ。
でも、混むと嫌だし駐車場代もかかるよなあ。

やっぱりほんとはバイクがいいけど、この季節濡れたら風邪ひきそうだなあ、風邪なんかひいてるヒマないもんなあ。
あ、そうか、電車という手も一応あるけど、、、でも、帰りの満員電車だけは絶対耐えられないから、これはなし。

などと今朝からぐるぐる回っていて、結論ができません。(^^)
僕、ものごとを迷うのが嫌いで、レストランのメニューも最初に目に入ったものをなんでもいから頼んじゃうんですね。でも、これはちょっと別。なんていうか、迷うのが楽しいんですよ。
ヘンですね。(^^);;

2005年06月03日

ブルタコクラブ北海道支部！



明日はDe耐！、明後日はT-OFとロードレースイベントの真っ最中ではありますが、ブルタコのことも忘れたわけではありません。

なんとブルタコクラブに北海道支部ができてしまいました。しかも自主的に！(^^)
les-aventuriersさんという方が北海道でシェルパTの350を入手されて

連絡をくれたんです。
着々とレストアされて、>>20度位の斜面をぐいぐい登り、非常にパワフルでした。
という感想とともに、写真を送ってくださいました。

les-aventuriersさん、これからよろしくお願いします。m(__)m



一方こちらは僕のシェルパT。

なぜか軽トラに乗せられて、バイク屋さんへ。
タイヤを新品にすることにしました。
というのも、河野さんに誘われるままにサンシャイントライアルにエントリーして

しまったんです！！やばい、生きて帰ってこられるのか？(^^)
ブルタコクラブもここへ来て、急に活動が活性化してきましたね。
ははは。

しかし、レースにビートにトライアル。なんにでも手を出すよな一、と
周囲は呆れぎみです。とほほ。
(^^);;

2005年06月08日

す、すみません。



今日は会社を休んで、こんなことしてました、すみません。m(__)m
写真は河野さんです。



これは河野さんのマシン。

トライアルの練習にお誘いいただき、いろいろと指導していただきました。
またQQSCという40年以上の歴史あるトライアルクラブについてもいろいろと教えていただき、ステッカーもいただきちゃいました。
河野さんはこのクラブの会長さんなんです。



これはQQSCチーフメカニック竹内さんのマシン。
ブルタコのライバル、モンテッ
サ・コタ200ですね。

ほんとは昼過ぎくらいまでのつもりだったんですが、いろいろあって会社に戻ったら5時。
ちっとも仕事がすすみませんでした。申し訳ないです。

しかし、凄い人達と知り合いになってしまいました。

トライアルの調子はブルタコは絶好調、僕はまあ、それでも思ったよりは乗れたかな。
それにしても来週の週末がもうサンシャイントライアルですからねー。
がんばって練習しないと大変なことになりそう。

練習場所もわかったので、大会まで夜明けにでも時間を作って練習しようと思います。

2005年06月10日

練習



会社のすぐそばでトライアルの練習。

会社からバイクで2分くらいの森の中です。

うーん、こんな場所があったんですね。
あんまり高低差のある場所がないんですが、でも土の上で小さく曲がったりの練習にはなるかな。

トライアル用で使っちゃうとすぐにバイクはキズだらけになりそうです。
ま、いいでしょ。トライアルバイクなんだから。

TYで練習してもいいんですが、あれは右ブレーキ左チェンジ。
(これが普通なんだけど。)
やっぱりシェルパTで練習しないと意味なさそうです。

2005年06月17日

初めての山形



サンシャイントライアルのためにはじめて山形市に来ました。
山形駅前のホテルの24Fで夕食はもちろん山形牛のステーキ！
(^o^)

こういうシティーホテルっぽい景色に、彼方に山なみが見えるのがなんだか不思議。

明日に備えてしっかりくつろいでおきます。(o^)

明日もできるかぎりレポートします。
ってそんな余裕あるのか？！

2005年06月19日

サンシャイントライアル



行ってきましたブルタコクラブ第一回イベント(って言ってるのはぼくだけですが)

山形県白鷹町で行われたサンシャイントライアル・ハーモニークラスに出場しました。

正直、シェルパTは持ったものの、トライアルをやるうなんていう気はぜんぜんなかったんです。

そこらへんを乗って回るだけで十分に楽しかったですからね。
でも歴史あるQQSC会長の河野さんに誘われて行ってきました。



こんなスタート台兼表彰台も用意されて気分は満点。(o^)



最初のセクションは見事クリアしました！



TVのインタビューも受けたりして。(^^)

実を言うと3~4セクションをこなしたところで、なんと腰痛発生。とほほ。

一時はリタイアも考えたんですが、今回の目標は点数はともかく完走することでしたから、まあ、下見なんかは省略して、いけるところまで行ってみようということのでがんばりました。

結果はなんとか完走。85人完走中、60位という結果でした。

いや、結果の数字だけみるとぱっとしませんでしたが、自分的には大満足。

だって、初めての本格的なトライアルイベントで22セクション中15セクションをクリアですからね。

それにセクションだけでなく、セクション間のコースもすごく楽しかった。

みんな結構速くて、ひらりひらりとコーナーをこなして行くのはほんとに気持ちよかったです。

東北地方の山の中を最高に味わいつくした感じです。

例えば、旅行で東北のある地方を訪ねて名所めぐったところで、こんな風にその土地の奥深く入って行くことは

絶対にできません。しかも地元の方が歓迎してくれるんですよ。行く先々で御年寄りや子供が手を振ってくれたり、

おそばをご馳走してくれるポイントがあったり。

さくらんぼもおそばも山形牛もおいしかったなー。(^^)

ところで、河野会長は見事オールクリアで1位で表彰されました。お見事!!



おとし1ポイント減点だったそうなんですが、今回はその時よりは難しかったというセクションで一度も足を突かず、完璧なライディングでした。素晴らしい!! ぱちぱちぱち。

河野QQSC会長のも僕のと同年式のシェルパTです。並み居る最新マシンを従えての優勝! かつこいいじゃないですか。

僕もブルタコに乗っているというだけで、たくさんの人に声をかけてもらえました。



シェルパTと一緒に出てよかったな。ほんとに完走できたのは操縦

性のいいシェルパTのおかげだと思います。

このマシンで勝てることを河野さんが見事に証明してくれましたから、僕もこれからまたがんばって練習したいと思います。

とは言ってもこれからウエイクボードのハイシーズンですからねー。僕の人生はなんて充実してるんだ!! わはは。

2005年06月21日

セクションについて



今回のトライアルは僕にとっては初めての経験だったので、いろいろな感じました。

クリアできたのが22セクションのうち15セクションで、7つのセクションで減点をもらったんですが、

そのほとんどが5点。クリアが5点か、という感じでした。

僕は技術的な課題がはっきりしているセクションだと、割と難度が高くても(ビギナーレベルでね)クリアできたんですが、何が課題かわからない特別難しそうでもないけど、それが長く続いているというようなセクションだとなんでもないところでエンストしたりしてました。

つまりセクションをどう攻めるか、というイメージが描けることがものすごく重要なんです。

ウエイクボードといっしょだな。あとは小川の中のセクションで、タイヤが濡れたりすると滑るんじゃないか、コケたらえらいことになるな、なんてビビると途端にダメでしたね。こころへんはやはりセクションというものに慣れることが必要なんでしょうね。

最初の数セクションは順番が近づくに連れて、心臓が破裂しそうにバクバクしました。

つい、順番を他の人に譲りたくなるくらい。腰が痛くなってからはほんとうに「もうリタイアします」って逃げ出したくなりましたね。(^^) ウェイクボードのイベントを主催したりすることもあるんですが、ビギナーってほんとうに大変なんだなってあらためて思いました。

エントリーの手続きや相互採点のしかた、セクションの移動の走り方セクションについてどこにバイクをとめていいのか、どうやって下見をしたらいいのか、採点カードをなくしたら、失格だって!?(^^)

そんなどうでもいいことまで、わからないと戸惑うんです。なにもかもわからないことだらけで、気を使うこと!

それを的確にアドバイスしてくれる先輩の存在は、なんともありがたいものですね。河野さん、QQSCのみなさんありがとうございました。

サンシャイントライアルはビギナーにも優しい素晴らしい大会でした。見習わなくっちゃなー。

2005年06月22日

ちょっと古めのバイク達



ブルタコ・シェルパTが2台。左がIB号で右が優勝車の河野さんのです。



これはシブかったー!! トライアルフ・タイガーカブ! トライアルイベントでは常連さんだとか。



シェルパTで大岩を越える河野さん。このあとわずかに後輪が先でランディングするんですよ、うまい!

他の人は前輪からがつくん!と落ちたり、それをさげようとフロント上げ過ぎてまくれたりしてました。

河野さんの繊細なバイクコントロールはさすがです。



こちらはFANTIC TEAM。昔僕はこれが欲しかったんですけど、買えませんでした。

シェルパTよりはちょっと時代が後ですが、これも独特のかっこよさがあります。元気のいいエンジンで、イタリアンぽくていいですよー。

ちなみに最新のGASGASだとかモンテッサとかもカッコイイですけど、あのカッコ良さはなんというか

トライアル「マシン」っていうカッコ良さで、あまりにもトガリすぎて、なんだかオートバイじゃないみたいです。だってすわって走っていけないんだもんなあ。僕らだけがコースを座って走ってるへんな集団だったみたいです。(^^;;;)

本気でトライアルを始めると、きっと最新マシンが欲しくなるんでしょうけどね。

ま、いろいろなバイクがあった方が面白くていいんじゃないでしょうかね。(^^)

2005年07月04日

整備開始!



サンシャイントライアルでお世話になったWST竹内さんにブルタコの整備をお願いすることにしました。

今まで僕のシロート整備でやってきたシェルパTですが、一度はきっちりとプロの手でいい状態にしておこうと思います。

WSTさんは WORKSHOP FOR TRIALS & FUNRIDEということでトライアルメインのバイク整備を得意にしています。それにサンシャインで見た竹内さんのコタや河野さんのシェルパTに比べると僕のはいささか整備状態が見劣りするなー、と思ってしまうんです。竹内さ

んに一度ピシッと整備してもらいたい！

まずは、調子の悪い部分や外観の悪い部分をなおしながら、ステップ位置の変更や懸案だった右ブレーキへの変更なども含めて検討していただいています。



キャブは既にばらばら！



エンジンも降りて、整備を待つシェルパT。フレームも塗装が悪くぱりぱり剥がれてくるので、再塗装の予定。

今からできあがりを楽しみでワクワクしています。でも、慌てる理由はないので、じっくりと修理してもらおう予定。完成は9月を予定しています。

2005年07月21日

パーツが届いたそうです！



WS T竹内さんをお願いしているシェルパTの改修&レストアです

が、今日もメールでレポートをいただきました。取付予定のステップ/ステップブラケットと右ブレーキペダル/ブレーキケーブル・左チェンジペダルの写真です。着々と作業を進めていただいているようです。

2005年08月24日

bultacoのシリンダー



レストア(?)中のシェルパTのシリンダーからスリーブを抜いてみました。

WSTの竹内さんをお願いしてシリンダーを送ってもらいました。以前からレポートしているようにこのエンジンは何度もオーバーヒートをしています。車体をばらばらにして整備してもらっている間にエンジンにも手をいれることにしました。



スリーブの内径は少し縦キズがありますが、おもったよりはきれいな状態。

な状態。

実はいぜんにbultaco.ukから、そのうち使うだろ、と思って1mmオーバーサイズのパistonもとってあります。それにあわせてボーリングしようかな、と最初は軽く考えていたんですが、シリンダーを見ているうちにいろいろとアイデアが浮かんできてしまいました。



ジャ、ジャ〜ン！

それではじめちゃったのが、これ。

今、当社で開発中の秘密の素材があるんですが、あれ、これちょっと工夫すればシェルパTのスリーブも作れそう！！ウチの得意技術の2ストスリーブ製作と新素材の組み合わせ！これを愛するシェルパくん投入しない手はないじゃないか〜！なんてことになっちゃいましたー。(ˆoˆ)

どうなることやら。

2005年08月30日

スリーブ製作



シェルパT用スリーブの製作

こんなふうには削り出しできました。



プレスで圧入。

ポートの位置合せがむずかしいんですが、一発でうまくいきました。



無事に圧入成功。

このあと、ボーリングホーニングをします。手前はポート位置を合わせるために作ったダミーでこれは圧入しなくてもスルスルはいります。

これでポートの形状をチェックして、プログラムを修正しぴったりあったところで、もう一本のスリーブを削って完成させます。結構こういうところで手間がかかるんですよ2ストスリーブ作製は。通常の鋳物で2ストスリーブをつくる手順もこちらへんは同じです。

はてさて、アルミスリーブの性能はいかに?!
といってもシェルパTの車体の方がすすんでいないので、エンジンを組むのはまだ先になりそうですが、...

2005年09月07日

シェルパTフレーム改造



こんな風に正確に位置をきめるんですね!

WST竹内さんをお願いしているシェルパTの車体の改造もだいぶ進んできたようです。

ステップ位置を現代的なポジションになるように変更して、扱いにくかった左ブレーキ右チェンジも普通のバイクと同様に右ブレーキ左チェンジに改造してもらいます。

街乗りしてるぶんにはだいぶ左ブレーキにも慣れたんですけど、やはりトライアルをちゃんとやろうとすると細かいバランスがうまくとれないので、変更を決意しました。



こんなパーツを製作してもらったようです。

右ブレーキ改造はキットがあると聞いていたんですが、実際にはほとんどの部品をつくらないといけないということです。やはり竹内さんをお願いして良かった。



フレームはこんな状態。このあと塗装に回ります。

フレームの塗装は「ダイヤモンドコーティング」で有名な西村コーティングさんをお願いしようと思っています。もちろん色はシルバー。

いままでの塗装は触るとざらざら剥げてくる質の悪いものでしたから、一度は塗り直したいと思っていました。

どんなふうになって帰ってくるのか、実に楽しみです。わくわく。

2005年09月09日

シェルパTはエンジンもバンラバラ!

WST竹内さんから追加でエンジンの画像も送ってもらいました。



トライアルマシンとはいえ、なんか重そうですねー。

この時代はトライアルにはフライホイールが重いほうがいいと考えられていたんでしょうねー。でも、その割には乗った感じ結構元

気がいいですけどね、シェルパTのエンジン。



うわー、こんなにばらばら！

もう、ここまでいくと完璧にばらばらですね。僕がやったら、絶対何個か部品がどっかいつちやいそうだな。(^^;;
クランクはこのあと送ってもらってウチで芯出しをします。先日のアルミスリーブ入りシリンダーと一緒にできあがったらまた竹内さんに送って組み上げてもらう予定です。

こんな風に完璧にバイクをレストア&チューンナップするのははじめてのことです。

すごいワクワクしますね！
ああ、早くテストしたいなー！！

2005年10月11日

シェルパTエンジン、いよいよ組立開始！



エンジン関連のパーツが揃って、いよいよエンジンの組立が始まりました。



ミッションの仮組もスムーズに行われました。



無事に腰下が組み上がりました。

ただクランクを組んだだけではスムーズに回らず、クランクの位置を調整するという特殊な作業もあったようです。ここらへんが、メカニックの腕の見せ所なんでしょうね。僕なんか手がださすのをためらってしまう部分です。他にも思わぬところで問題が発生しました。右のクランクシールハウジングが組付け時に、クラックが入りました。どうも、以前に分解している様で、変形していたようです。

この部品は丸物なので、製作してしまうことになりました。

あとはコンロッドの小端のベアリングを探すことになり、これはIBの方で探す事に。組み上がるのにはもう少し時間がかかりそうです。

2005年10月14日

フレーム



フレームの塗装もあがってきました！

ダイヤモンドコート塗装があがってきたフレームにエンジンとエアクリーナボックスを載せたところ。

竹内さんによると

bultaco.ukから取り寄せたエアクリーナボックスは取付などはなんにも考えてなくて、ご自分でお考えください、という状態だそうです。すき間をゴムで塞いだり、いろいろと工夫をしてもらっているようです。

「スイングアームのブッシュは、樹脂製の潤滑が良さそうなものに打ち替えました。これも、国産品のように打ち替えればそのままインナカラーとのクリアランスもOKとはいかず、スムーズかつガタが無い様に仕上げました。

なかなか、すんなりとはいかんですね。」ですって。

いろいろとお手数がかかります、竹内さん。やっぱりやってもらってよかったなー。しかもこうやって、そのつどレポートをいただけるというのがたいへん嬉しいですね。バイクのレストアの仕方としては自分では手を下さず、ずいぶん贅沢なやり方かもしれませんが、いままでTYなんかは自分でごちゃごちゃやって来たんですが、基本的にメカニックとしての経験がないので、いい加減な作業をしている気がして、乗っててあまり満足できなかったんです。今回SherpaTはプロの手で一度完璧にやってもらうことにしました。さすがに安心感がちがう感じがします。早く乗ってみたいなあ。でも、きっと乗ってるうちにはまたあちこち気になって来る事もあると思うんですね。その時には自分でもいじってやりたいな。基本的な部分がしっかりできていれば、安心ですものね。

2005年11月04日

理想のバイク



こんなわずかな膨らみも（赤印）

この脹らみ、僕も気づいてはいましたが、全然気にしていませんでした。
でも、WST竹内さんによると、、、

ステムは削ってみると結構腐蝕が進んでいて、めくっていた所の下はほとんど粉状でした。
削って>肉盛り>成形>ブラスト>磨き で補修はわからない状態です。

フォークを掴む部分の外周部も腐蝕していましたが、ここは、削り取るだけにしました。
磨きは全体とのバランスを考慮して、磨きすぎない様な仕上げにしました。

ということです。うーん、さすがプロですね。僕ならそのままにしちゃってたかも。
やっぱり竹内さんをお願いして良かったー！！



こんなにきれいになりました。

エキゾースト関係はパイプもマフラーも錆び錆びでほんとにひどかったんです。



こんな状態でした。



エキゾースト回りもこんなにきれいに！

「排気系は、内部を薬品洗浄の後、ブラスト>ペイント(耐熱)>高温乾燥(150℃以上)で半つや黒で仕上げました。」
ということです。完璧ですね。半つやもととてもいい感じだと思います。

今回の写真を見て、ほんとうにワクワクしてきました。
かなりの完成度が期待できそうです。

自分が大好きなタイプのバイクを完璧にレストアして、しかも心臓部には(株)井上ボーリングの最高のホーニング技術と新規に開発中のアルミスリーブ、それにWPC+MOS2が投入されています！！

これ以上に自分の望みに合ったバイクは世界中に一台もないでしょうね。わくわく！！
ものすごく完成が楽しみになってきました！

2005年11月05日

エンジンがフレームに載った！



おおー！作業はまた一段と進んだようす。

もうエンジンは組み上がってフレームに載ってるんですね。
まだ、電装関係やらがこれからとはいえ、もうバイクのカタチに

なってますねー！

ブレーキのワイヤーも右側にきてるー。
うー、再会が待ち遠しいっす！

2005年11月30日

シェルパT ほぼ完成！



ほぼ完成ということです！カッコイイ！！

やったー！ついにシェルパTがカタチになりました。

なーんてカッコイイバイクなんだろう。ほんとに僕はこのカタチが大好きです。
軽くて細くてオートバイらしくて。

バイクとしても、速くなんかはないけどちゃんと別の点で性能がよくて。
ゆっくり走ることが楽しく感じられるバイク。これが僕の理想のバイクです。

最新のトライアルマシンでは、この楽しさは出せないでしょう。

今はまだアルミスリーブが入っていないことだけがちょっと残念。
でも、これはテストを重ねて必ずモノにしたいと思います。
シェルパTと一緒に。

2005年12月03日

ついにできた！



WST竹内さんのガレージで再会！

うーん、やっぱりいいなあ。
きれいになったシェルパT。竹内
さんの説明もそこそこにさっそく
乗って帰ってきました。



無事にウチのガレージ(?)に収まり
ました。

すごく調子がいい！家に帰ってか
ら、レバーの位置やアイドルング
調整をしたら、ますます自分の好
みにぴったり。
最初は右ブレーキに戸惑ったり
(?)、ニュートラルの位置がわ
かりにくかったりちょっとあたふ
たしました。家に帰ってさっそく
いろいろと微調整。

ウィンカースイッチの位置。ぎり
ぎりまでグリップの近くにもって
きました。

チェンジレバーの角度を下向きに
して掻き上げ易いように。

フットブレーキの角度。ブレーキ
の遊びをちょっと増やしてほんの
少し下向きに。
試乗したら、絶妙にうまくいきま
した。無意識に踏む事はなくて、

踏むとすぐにブレーキとランプが
反応する位置に。

ミラーの位置。これは冬場は厚着
なので腕が太くなって短いバック
ミラーでは後ろが見えないので、
腕の下からみるようにハンドルか
らぶら下げる位置へ。

トライアルマシンはアイドルング
しないようにするのもかもしれませんが、
街ノリでは不便なのでス
ロットルを離してもアイドルング
するように。
これだけやったら、すごくバイク
が自分のものになったような気が
してきました。

明るいうちにもう一回乗ってこよ
うっと！(^0^)

2005年12月10日

SherpaTの撮影



今日は休日の会社へ行って、レス
トアなったSher-
paTの写真を撮ってきました。

時間ができたら、SherpaTとの出会
いの頃のblogから今日の写真まで
を使って、ちょっとした冊子をつ
くってみたいと思っています。
題して「La Historia con un
SherpaT」
(スペイン語、調べてみました。
「シェルパTとの物語」って意味
です。)

シェルパTのどこが好きなのか。
僕が「速いバイクをイイと思わな
い」のはなぜか。大きなバイクを
好きではない理由。速度とは何
か。バイクは速くなくちゃ、なん
ていうのは想像力の欠如じゃない
のか。古いバイクが好きな理由。
僕らに本当に必要なのはどんなバ
イクか。そんなことをシェルパT
を題材に語ってみたいなあ、なん
て考えています。

2005年12月13日

マイガレージ



ガレージと言っても、ここで
ちょっと整備はできませんけど
ね。

ここんとこ忙しくて乗っていま
せんけど、よなよなこうやって眺
めています。

やっぱり、いいなあ。カッコい
いなあ。

でも、あそこももう少し手を入
れたいなあなんてやっていると時間
がたつのを忘れますね。

ブルタコ日誌は一旦ここでお終いです。

でも、ブルタコと僕の旅はまだまだ続きます。

いずれ、また。