



2021年 メンテ講座 始業点検

岡野

最近メンテ講座もテーマが見つからずどうしようかと考えていたのですが、一旦最初に戻って「始業点検」と「車載工具」いう内容でやってみたいと思います。ツーリング前には是非やっておきましょう。

1. 始業点検

①タイヤの空気圧

タイヤの空気圧は多少減ってもわからないことが多いのですが、燃費に大きく関わってきますし、高速走行をするとバーストにも繋がります。簡単な空気圧計は工具箱に入れておきましょう。

規定の空気圧は車により違うので、自分の車のマニュアルで確認しましょう。

参考に'79年ミジェットの値を記載しておきます。

そういえば昔は高速走行と低速走行で空気圧変えていましたね。

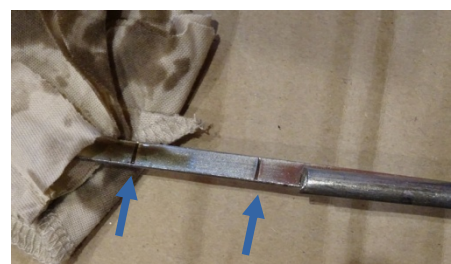
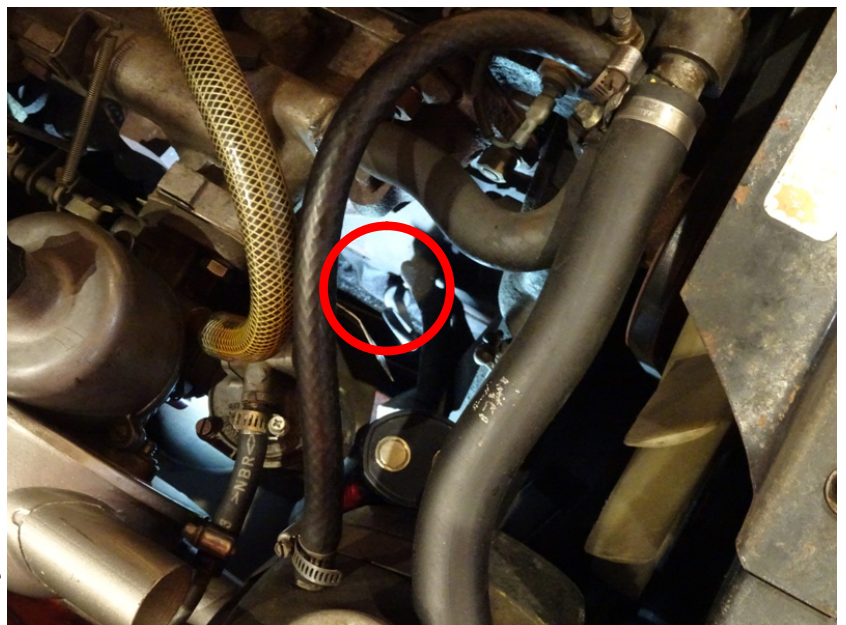
kg/cm2	前輪	後輪
低速時	1.5	1.7
高速時	1.8	2.0

空気圧を測るときに、併せてタイヤの傷や釘、小石などの異物がタイヤに挟まっていないかもお見しておきましょう。

②オイル

古いクルマは**オイルの点検**が絶対必要です。現代車はオイルが減ることはほとんどありませんが、古い車はオイルを燃やして走っていると言っても過言ではないので、思いの外オイルが減っています。オイルが切れるとエンジンに致命的な損傷を及ぼすので、**オイル点検は必須**です。

点検方法はオイルゲージを引き抜いてウエスで拭いたあと、もとに戻し、再度引き抜いてオイルレベルを見るだけのものです。少ないようなら追加しておきましょう。応急的には、粘度や銘柄を気にせず、とにかく量を確保することが必要です。後日正規のオイルに変えておけばOKです。



2つの筋の間までオイルで濡れていたらOK

③ブレーキ/クラッチオイル（クラッチオイルと共用になっている場合もある）

走行中にブレーキやクラッチが効かなくなると、レッカーしかありません。オイルタンクを横から見て、オイル量を確認します。規定の範囲であればOKです。

色が黒くてよほど気になるようでしたら、後日交換すればいいでしょう。まず量さえ確保できていれば1日のツーリングは大丈夫と思います。



④冷却水

冷却水もなくなると致命的なダメージになります。タンクのキャップを開けて、規定量入っているか確認しましょう。不足している場合、不凍液を入れるのですが、ない場合は水道水を足せばOKです。もちろん、よほど減っている場合は不凍液を入れないとはいけませんが、ひとまず水道で応急処置した場合は、後日正規の不凍液に入れ替えておけば大丈夫です。

併せて冷却液が漏れたあとも確認しましょう。



⑤灯火装置

ライトが切れていてもなかなか分かりません。夜になって初めて気づくなんてことがあります。ヘッドライト（Hi、Lo）、左右ウインカー、ブレーキランプ、テールランプ、バックランプ、プレートランプなど、誰かに見てもらうとスムーズです。

⑥ファンベルト

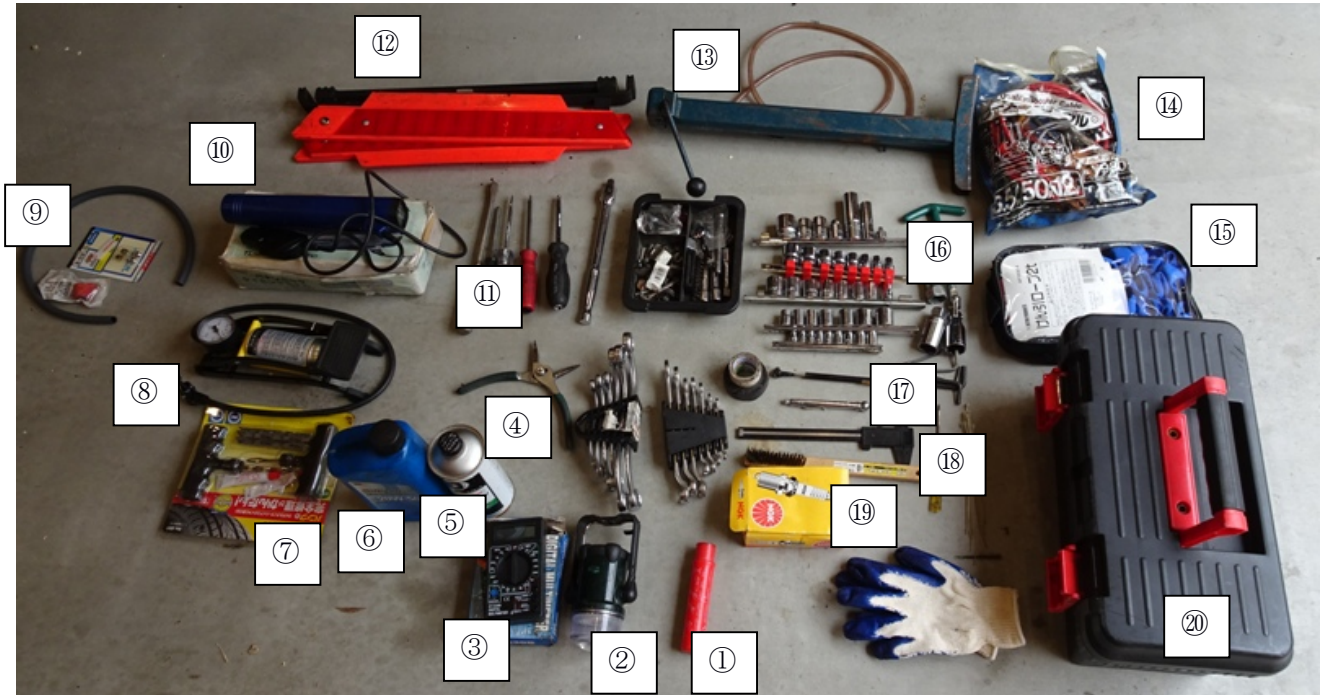
少し押してみて、ベルト中央で 2 cm 程度のたるみがある感じです。キュルキュル音がする場合はベルトを張ってみて、それでも音が出るなら交換が必要です。1000 円程度の部品ですから、交換しておくのが安心です。

（ちなみに'79年ミジェットのマニュアルには 19mm と書いていますが mm 単位は測定誤差ですよね）



2. 車載工具、部品

車載工具はそれぞれの車に標準でついているのですが、MGの場合は中古購入が多く、何が標準工具かわからない場合が多いですね。この原稿を書くにあたり、私がミジェットに常備している工具・部品を引っ張り出してみました。ここに紹介します。



- | | |
|-----------------|---------------------|
| ① 発煙筒 | ② ライト |
| ③ テスタ | ④ 両口スパナとコンビネーションレンチ |
| ⑤ ブレーキ／クラッチオイル | ⑥ エンジンオイル |
| ⑦ タイヤパンク修理キット | ⑧ タイヤの空気入れ |
| ⑨ 燃料ホース、デスビローター | ⑩ ストロボ |
| ⑪ +、-ドライバ | ⑫ 三角表示板 |
| ⑬ ジャッキ | ⑭ ブースターケーブル |
| ⑮ 牽引ロープ | ⑯ ミリとUSインチのボックスレンチ |
| ⑰ 空気圧計 | ⑱ ノギス |
| ⑲ プラグ | ⑳ 工具箱 |

実は緊急用のタイヤは積んでいません。その代わりにパンク修理キットを積んでいます。

最近パンクはほとんどしないし、最悪修理キットがあれば現地で修理可能ですね。なによりトランクがぐっと広がるのがありがたい。

3. おまけ (スポークの交換)

スポークを交換する人はほとんどいないと思いますが、おまけに記載しておきます。私もバイクのスポークを2回しか交換したことがありませんが、その経験からのもので何か本を読んだとかではないのでプロはもっといいやり方をしているのかもしれない。「読み物」程度に見ておいてください。

スポークのホイールを見ると「あのようなものをどうやって調整するのか」と疑問に思う人がいると思いますが、よく考えるとスポークは最低3本でリムを支えられるはずで、だったら3本をセットに考えてみましょう(下の写真参照)。

上の写真を見てください。オースチンのスポークは少し変則ですが、ホイールの前面に、12本、後ろに24本あります。前面のスポークに注目すると、黄色と白のテープをそれぞれ3か所に貼っています。同じ色のテープを貼っているものを1組と考えると、下の絵のように考えられます。

となれば、白の組をすべて緩めた後、黄色の組のスポークだけでバランス(円周方向、軸方向、各スポークのテンション)をとったのち、白色の組でバランスをとる、という具合にすればできると思いませんか。

実際には黄色の組の1本に相当するスポークは、前面に2本、裏面に4本、合計6本あり、それぞれのテンションを一定にしつつ、 $6本 \times 3組 = 18$ 本を調整し、その後白の組の18本のテンションを合わせていくという風に調整するのです。

