

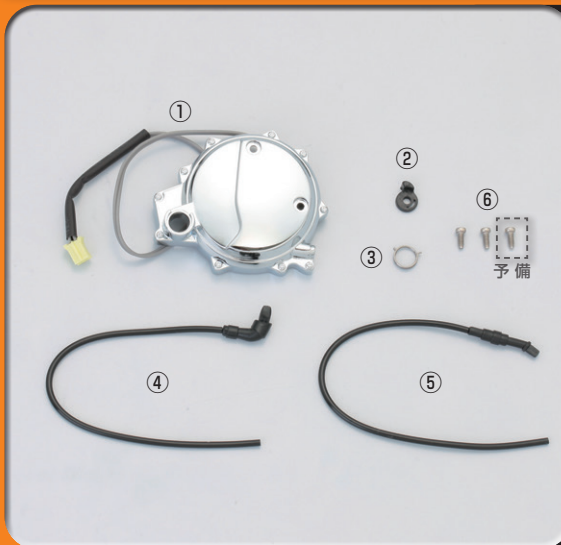
今号の作業

クラッチアジャスティングカバーをエンジンに取り付ける



今号では、46号でタップを立てた「キックスターアーム」を「クラッチアジャスティングカバー」に取り付け、パーツ内側のスイッチを完成させる。また、それをエンジンに取り付けると同時に、2本のプラグコードも取り付ける。作業の工程が多く、なおかつパーツが小さいので、注意しながら作業しよう。

今号のパーツ



- ①クラッチアジャスティングカバー×1
- ②クラッチリフターカム×1
- ③クラッチレバースプリング×1
- ④プラグコードA×1
- ⑤プラグコードB×1
- ⑥ビス(Mタイプ)×3
(1本は予備)

用意するもの

- ・エンジン(44号で組み立てたもの)
- ・キックスターアーム(46号で提供したもの)
- ・ビニール袋(パーツが入っていた袋で可)
- ・油性ペン

使用する道具

- ・+(プラス)ドライバー(1番)
- ・ピンセット

あると便利な道具

- ・瞬間接着剤(低白化タイプ)

※モデルの設計上、パーツの形状が実車とは異なる場合があります。
※「組み立てガイド」で紹介しているパーツは実際に付属するパーツと一部仕様が異なる場合があります。



④プラグコードAと⑤プラグコードBの形状を確認する。それぞれ先端部分の形状が異なっているのを確認しよう。写真で示したように、どちらも取り付け部の片面が丸みを帯びている。



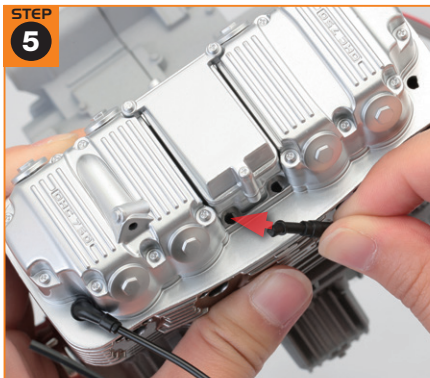
プラグコードAとBの取り付け部・裏面の状態。こちら側は平らになっており、それぞれ抜けにくくするための「リブ(細い線状の突起)」が設けられている。



44号で組み立てたエンジンを用意し、写真で示したシリンダーヘッドカバーの穴に、プラグコードAの取り付け部をセットする。穴の形と取り付け部の形状を合わせるようにする。



プラグコードAをしっかり押し込んで取り付ける。はめ込みがゆるく、抜け落ちてしまう場合は、取り付け部の先端に瞬間接着剤(低白化タイプ)を少量塗布するとよい。



プラグコードBを用意し、写真で示したシリンダーヘッドカバーの穴にセットする。穴の位置を間違えないように写真で確認し、穴の形と取り付け部の形状を合わせるようにする。



ピンセットを使い、プラグコードBをしっかりと押し込んで取り付ける。はめ込みがゆるく、抜け落ちてしまう場合は、取り付け部先端に瞬間接着剤(低白化タイプ)を少量塗布するとよい。



①クラッチアジャスティングカバーを用意し、形状を確認する。写真で示した部分が重要になるので、しっかりとチェックしておこう。



③クラッチレバースプリングを用意し、形状を確認する。写真で示した「2つの突起」部分が重要になる。



クラッチアジャスティングカバーの、写真で示した丸い窪みにクラッチレバースプリングをセットする。



クラッチレバースプリングをセットするときは、「下になる突起」だけを窪みの内側に入れ、もう片側の突起は「窪みの縁」に乗せておく。



クラッチレバースプリングをセットした状態。写真のようになっているか確認しよう。なお、クラッチレバースプリングは小さく、力を加えると弾け飛んでしまう恐れがあるので注意しよう。



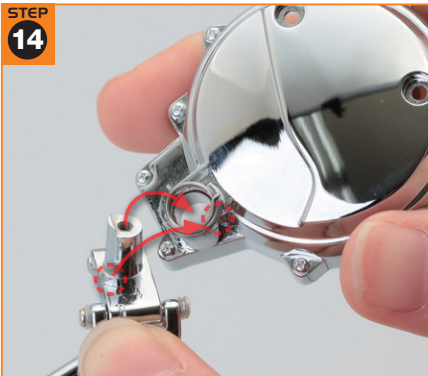
46号で提供、タップを立てたキックスターターアームを用意し、Bタイプのビスを1番の+(プラス)ドライバーで取り外す。

STEP
13



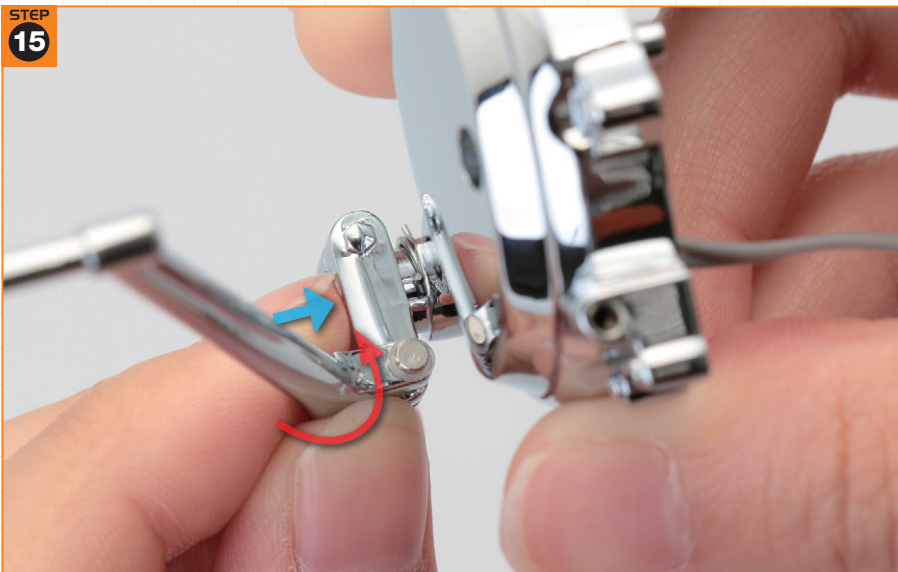
キックstarterアームの、写真で示した突起部を確認しよう。この部分がクラッチレバースプリングを押さえる役目となる。

STEP
14



キックstarterアームのジョイント部ポストをクラッチアジャスティングカバーの穴に差し込む。このとき、クラッチレバースプリングが抜け落ちないように注意すること。また、15で確認した突起部の位置がずれないように気を付けよう。

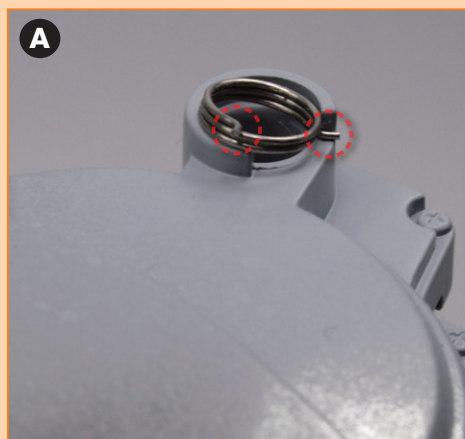
STEP
15



キックstarterアームのジョイント部を軽く押し込みながら、ゆっくりと写真の矢印の方向に回す。すると、ある程度回した段階で一段奥に入り込む感触があるので、その状態を保持する。

× キックstarterアームとクラッチレバースプリングの取り付け方 ×

STEP9～15の工程では、クラッチアジャスティングカバーにキックstarterアームとクラッチレバースプリングを取り付けているが、パーツが小さく緻密な作業なうえ、メッキ処理による金属光沢で形状がわかりにくくなっている。ここでは形状を見やすくするためにグレーで塗装したパーツを使って手順を細かく紹介する。以下の工程を参照しながら作業してもらいたい。

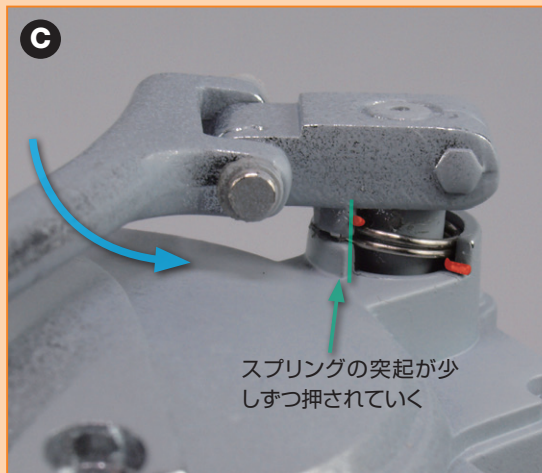


STEP9～11はこのような状態になっている。スプリングのコイル部分(輪になっている部分)は、窪みに対して完全にはまっていなくても問題ない。弾け飛んでしまう場合は、このように乗せておだけにしよう。

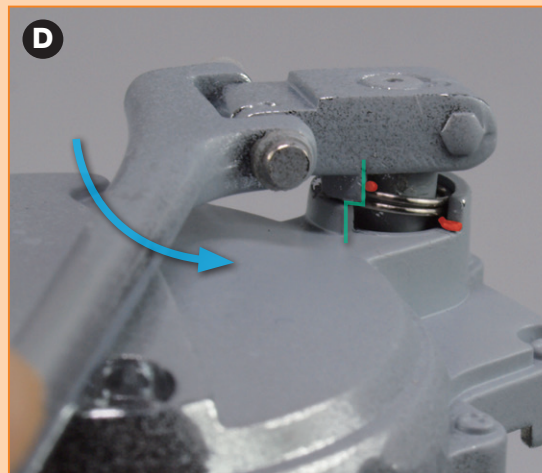


STEP15の状態。キックstarterアームによって押さえられているので、この時点でスプリングのコイル部分を窪みにはめ込んでおく。また、片側の突起は窪みの縁に乗せ、そのわきにキックstarterアームのジョイント部にある突起を配置する。

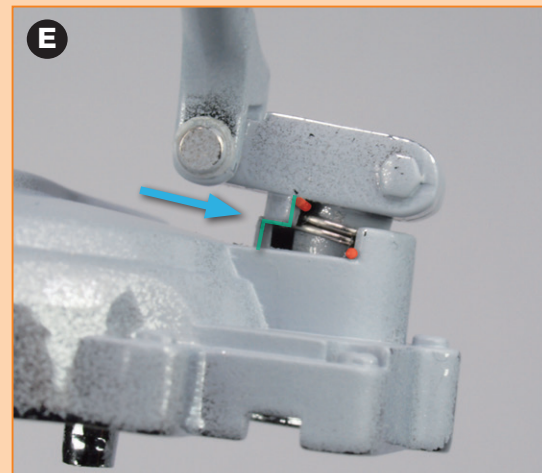
キックstarterアームのジョイント部の突起をこの位置にセット



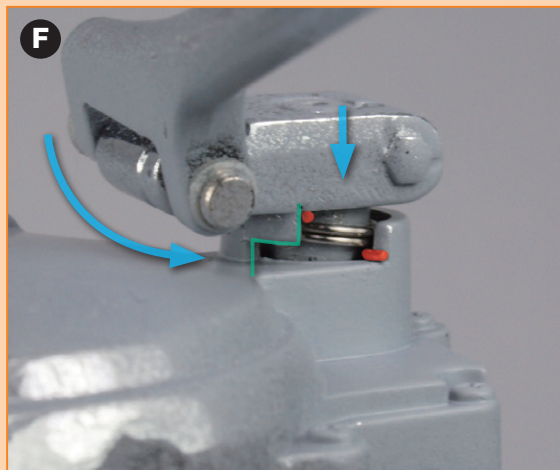
キックスターターアームをゆっくりと写真の矢印の方向に回し、ジョイント部にある突起でスプリングの突起を押していく。



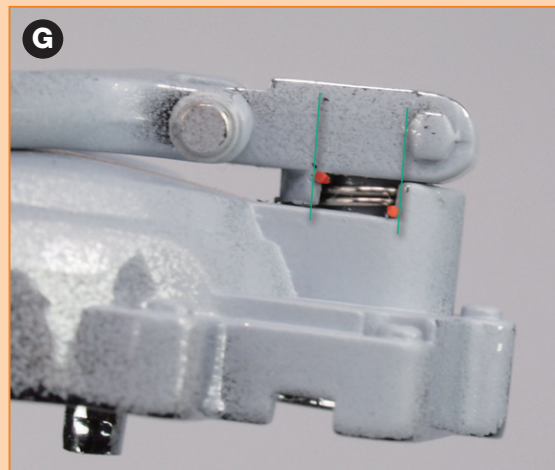
キックスターターアームをさらに回す。差し込んだジョイント部分とスプリングが抜けないう、下方向にも軽く押しながら回すと良い。



ジョイント部の突起は窪みの縁の上を移動し、少しずつクラッチアジャスティングカバーの“切り欠き部分”へと入っていく。スプリングの反発力も強まってくるので、弾かれないように注意する。



ジョイント部の突起が、スプリングをはめ込んだ窪みの縁の“切り欠き部分”にはまり込み、下へと落ち込んだ。この状態がSTEP ⑥となる。



キックスターターアームのジョイント部を完全に押し込んだ状態。スプリングは窪みの縁と、ジョイントの突起部に挟まれている。この状態になればOKだ。

STEP
16



キックスターアームが抜け落ちないように注意しながらクラッチアジャスティングカバーを裏返す。②クラッチリフターカムを用意し、突き出しているキックスターアームのジョイント部ポストへセットする。なお、クラッチリフターカムは、“平らな面”が取り付け面になる。

STEP
17



クラッチリフターカムに設けられているスロット部(溝のような開口部)に、ポストの縁にある突起を合わせてはめ込む。指先で作業しにくい場合は、ピンセットを使うとよい。

STEP
18



1番の+(プラス)ドライバー先端に⑫で取り外したBタイプのビスを取り付け、クラッチリフターカムのビス穴へセットする。

STEP
19



Bタイプのビスをねじ込み、クラッチリフターカムとキックスターアームをしっかりと固定する。

STEP
20



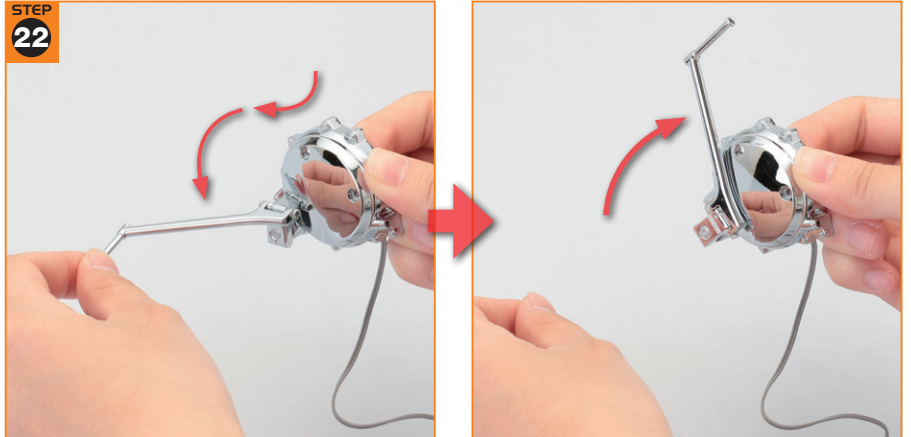
クラッチリフターカムの取り付けが完了した状態。写真のようになっていないか、照らし合わせて確認しよう。

STEP
21



組み込んだスプリングも再チェック。窪みの内側に収まり、キックスターアームのジョイント部突起で押さえられていることを確認する。

STEP
22



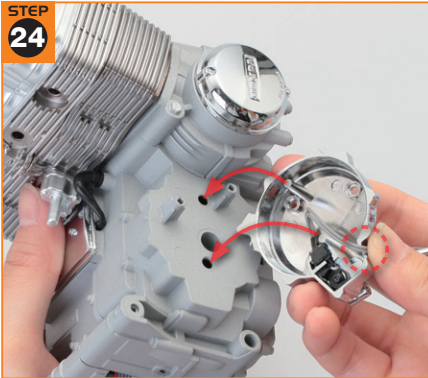
キックスターアームを左の写真のように開き、奥へと押し込む。その状態で手を放し、アームが勢いよく元の状態に収納されればOKだ。アームの動きが重い場合は、⑬でねじ込んだBタイプのビスを少しだけゆるめて調整する。

STEP
23



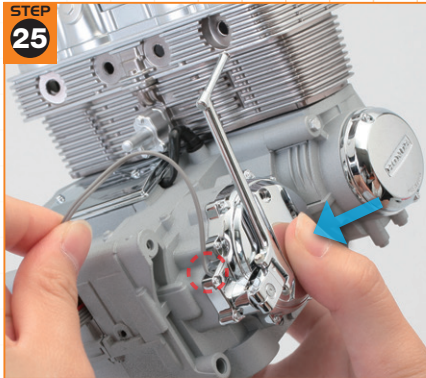
クラッチアジャスティングカバーを裏返し、内側に取り付けられているコードを軽く押さえ、写真に示した窪み部分から外に出す。

STEP
24



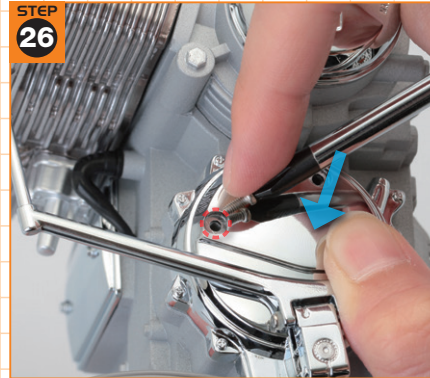
エンジンを用意し、写真の位置にクラッチアジャスティングカバーをセットする。このとき、引き出したコードが窪みから外れないよう注意すること。

STEP
25



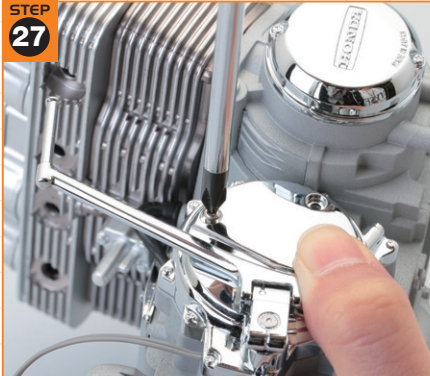
クラッチアジャスティングカバーをエンジンにはめ込む。このときコードを挟み込んでいないか確認しよう。

STEP
26



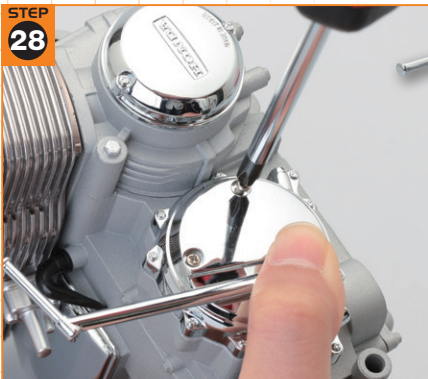
⑥ビス(Mタイプ)を用意し、写真に示したビス穴へセットする。クラッチアジャスティングカバーを押さえておく必要があるため、ビスはドライバーの先端にセットしておく作業しやすい。

STEP
27



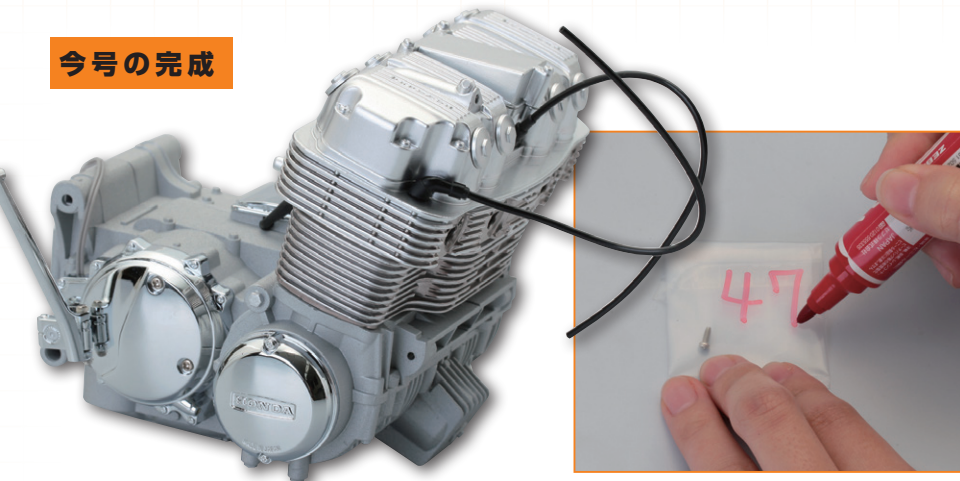
1番の+(プラス)ドライバーを使い、Mタイプのビスをねじ込む。

STEP
28



もう1カ所のビス穴にもMタイプのビスをセットし、1番の+(プラス)ドライバーでねじ込む。

今号の完成



これで今回の作業は完了だ。キックstarterは実車と同様、操作後に自動的に元のポジションへと戻る。また、連動するサウンドギミックにより、“starterボタン操作時とは異なるエンジン始動音”を響かせることが可能になるので、今後の展開を楽しみにしてほしい。組み立てたパーツは次回の作業に備え、大切に保管しておこう。予備のビスは、号数を記入したビニール袋に入れておこう。