

「4ストミニ」チューニングに熱中!!

モトメンテランス6月号
第2巻 第5号 2009年6月1日発行
隔月発行 偶数月16日発売

MOTO

バイクメンテの
決定版!

MAINTENANCE

モトメンテランス

The Magazine for Sunday Mechanic

83

»特集1 D.I.Y 4st-MINI Tuning & Custom

「自分でやる!!」

4ストミニチューン & カスタム

»特集2 Elec-Trick!? Paradise

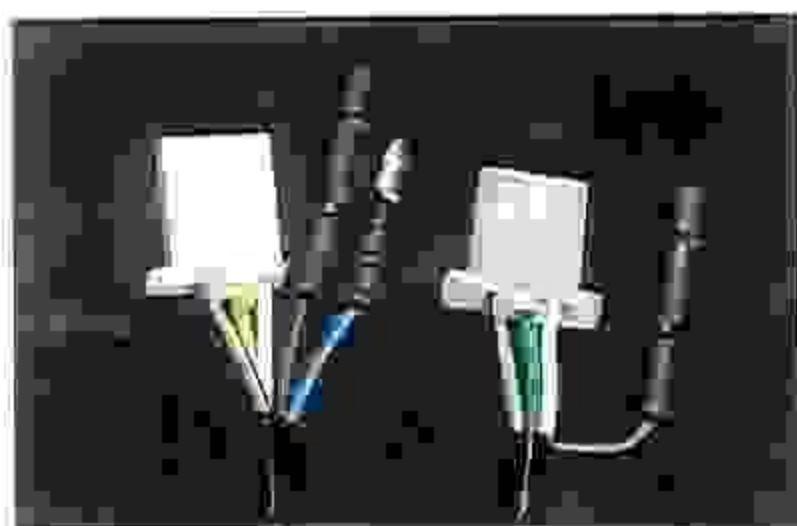
電気いじりはコワクナイ!!

カワサキZ1/Z2の充電系メンテナンス
6ボルト旧車の12ボルト化!! 他

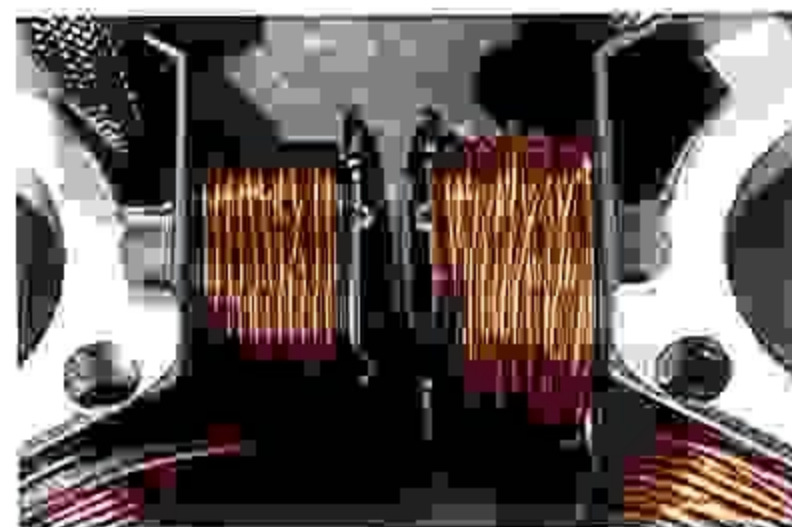
■好評連載

純正リアショックの高性能化 / マキシ工作室
ツール100選

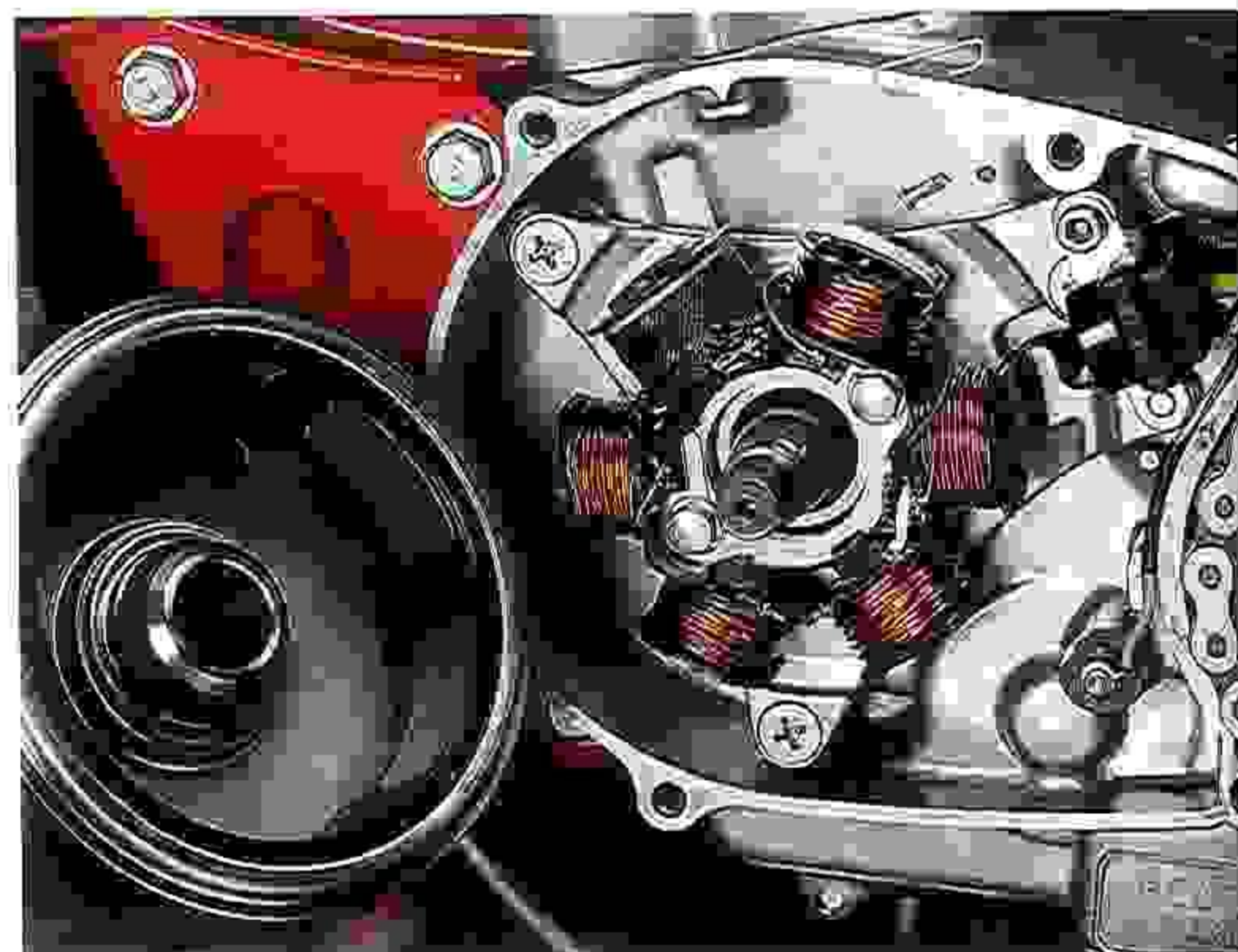




旧ステーターコイルの交流発電立ち上がり線は白色1本目。新型コイルでは白と黄色2本になっている。1本は常時アイド時のみのヘッドランプ用で、もう1本は12Vバッテリーへの充電に繋がっている。今回は旧モデルのハーネスを改造して同じ接続にした。



左が新型ステーターコイルで右が旧型コイル。一見では同じように見えるが、新型はコイルに巻かれるシールド銅線が細く、右の旧タイプと比べて巻芯に対する巻き数が増え、容量を増している。この仕様変更で充電性能を高められているのだ。



45cc系ステーターコイルは、縦型エンジンでも横型エンジンでも物理的に取り付けは可能。今回は新型タイプ用純正ハーネスを用いたのがハーネスアロート位置もほとんど同じだ。

「スーパーマルチDNメーター」が装着されており、その高性能電子メーターをしっかりと作動させるためには「バッテリーの搭載」が必要不可欠になる。

そこで、モデルチェンジ後の新型エイプ100用純正パーツを流用し、大型バッテリーを搭載するというのがこの企画である。前置では、バッテリーを搭載するまでの物理的カスタマイズの一部始終をリポートしたが、ここでは肝心の電気回路に関するカスタマイズについて追記しよう。

大型バッテリーを搭載するとなれば、それに見合った発電容量を持つ発電機の搭載が不可欠だ。今回は安易にも、新型エイプ用ステーターコイルを購入。旧タイプからボルトオンでコンバートしたが、前出項目の「コイル巻き替え」によっても発電容量はアップできるのだ。将来的にはアップグレード版ステーターコイルを自作してみようかと考えている。ホリウレタ線は秋葉原で購入できますからね。

さてさて、新型エイプのステーターコイルには2本の交流発電ハーネスが立ち上がっているが、ヘッドレギュレーター・レクチファイアまでのハーネスは新規製作した。既存のメインハーネスを使うと、保護チューブ切開による大改造が必要になるのでは？ と考えられたからだ。

レギュレーター・レクチファイアのアウトポート側からの配線をフェイズ越しにバッテリー・タミナミナルへ接続すれば、めでたくバッテリーへの充電回路が完成する。

実は、ここから先の「メインハーネス改造」がやや面倒だった。今回は、テストカー片手に原車チューブを引ながら各ハーネスの行き先を確認した。結果的には、ヘッドランプとテール・スモール・ランプの電源ハーネスは新規製作で取り回しつづ。ステーターから立ち上がる交流電源へ接続。その他のウインカーやブレーキスイッチ類の電源は、バッテリーから取るこ

とで新型エイプと同じような使い勝手とした。

最後に苦労したのがホーン電源である。ホーン電源は回路上、ヘッドランプ電源から分岐しているのだ。ヘッドランプON時、エンジンが始動しているときにしか鳴らせないことが判明。

そこで、スイッチボックス内のホーン電源を切断し、新規ハーネスを並列にて追加。「メインキーON」で12ボルトが流れる回路をヘッドライトケース内から見つけ出してホーン電源を取った。

これらのモディファイによってメインキーONで高性能デジタルメーターが作動し、ウインカーやホーン、ストップランプを機能させることができるようになった。そしてエンジン始動によって、ヘッドランプとテールランプが点灯。もう大満足です!!

本

誌エイプ100スーパーテラック

「スーパーマルチDNメーター」が装着されており、その高性能電子メーターをしっかりと作動させるためには「バッテリーの搭載」が必要不可欠になる。

そこで、モデルチェンジ後の新型エイプ100用純正パーツを流用し、大型バッテリーを搭載するというのがこの企画である。前置では、バッテリーを搭載するまでの物理的カスタマイズの一部始終をリポートしたが、ここでは肝心の電気回路に関するカスタマイズについて追記しよう。

大型バッテリーを搭載するとなれば、それに見合った発電容量を持つ発電機の搭載が不可欠だ。今回は安易にも、新型エイプ用ステーターコイルを購入。旧タイプからボルトオンでコンバートしたが、前出項目の「コイル巻き替え」によっても発電容量はアップできるのだ。将来的にはアップグレード版ステーターコイルを自作してみようかと考えている。ホリウレタ線は秋葉原で購入できますからね。

さてさて、新型エイプのステーターコイルには2本の交流発電ハーネスが立ち上がっているが、ヘッドレギュレーター・レクチファイアまでのハーネスは新規製作した。既存のメインハーネスを使うと、保護チューブ切開による大改造が必要になるのでは？ と考えられたからだ。

レギュレーター・レクチファイアのアウトポート側からの配線をフェイズ越しにバッテリー・タミナミナルへ接続すれば、めでたくバッテリーへの充電回路が完成する。

実は、ここから先の「メインハーネス改造」がやや面倒だった。今回は、テストカー片手に原車チューブを引ながら各ハーネスの行き先を確認した。結果的には、ヘッドランプとテール・スモール・ランプの電源ハーネスは新規製作で取り回しつづ。ステーターから立ち上がる交流電源へ接続。その他のウインカーやブレーキスイッチ類の電源は、バッテリーから取るこ

とで新型エイプと同じような使い勝手とした。

最後に苦労したのがホーン電源である。ホーン電源は回路上、ヘッドランプ電源から分岐しているのだ。ヘッドランプON時、エンジンが始動しているときにしか鳴らせないことが判明。

そこで、スイッチボックス内のホーン電源を切断し、新規ハーネスを並列にて追加。「メインキーON」で12ボルトが流れる回路をヘッドライトケース内から見つけ出してホーン電源を取った。

これらのモディファイによってメインキーONで高性能デジタルメーターが作動し、ウインカーやホーン、ストップランプを機能させることができるようになった。そしてエンジン始動によって、ヘッドランプとテールランプが点灯。もう大満足です!!



新規追加ハーネスの取り回しを絶えず、バッテリー電源にて各機能の作動を確認。交流電源だったウインカーレールの動きが心配だったが、直流12ボルトでも、正常に作動してくれた。



前号ではバッテリーケース体のリアフェンダーを取り付けるまでをレポートしたが、ここではバッテリーを搭載し、格納したフレームプレースは半自動ミクシタ後機にしっかりと固定した。