

REVSPEED

特別価格
980円

レブスピード 12月号

2017年10月26日発売 (毎月26日発売)

特別付録
DVD



収録映像はコチラ

メディア対抗ロードスター耐久 反省会
もっと燃費よく速く走るには!?

袖ヶ浦フォレストレースウェイ
雨のデモカー試乗インプレ集

澤 圭太のコース攻略ガイド
袖ヶ浦フォレストレースウェイ

山田英二 / 菊地 靖
岡山国際サーキット
車載映像集

青木孝行 Xings 86 KOUKI
タカスサーキット
アタック車載映像

チューナーは身近なレススンプロ ドライビング 上達アドバンス 50選

早くもチューニング開始!
新型スイフトスポーツ
解析データ最前線



ドライブシャフト OH のススメ

by スーパーオートバックス名古屋ベイ

■愛知県名古屋市港区木場町9-51 TEL052-693-2002 <http://www.ab-aichi.co.jp/>

早めのグリス交換と WPC でトラブルを防ぐ提案

走るユーザーほど
早めにメンテを!!



実際に SA 名古屋ベイと不二 WPC に提供してもらった壊れてしまった 86/BRZ 用ドライブシャフトの例。ひどくなると金属同士にダメージがおよぶだけではなく、割れてしまい走行ができなくなってしまふ。こうなるとオーバーホールは不可でアッセンブリー交換となり、10万円近い出費を覚悟することになる

編集部 86 のドラシャをチェック !!

編集部 86 は初期の A 型で走行距離は 5 万 km。サーキット走行も行っているが、もちろんレース参戦などはなく、一般的なサーキット走行を毎月する程度の使用頻度だ。しかし、ドライブシャフトから若干のグリスにじみが起きていたため、今回オーバーホールしてみた。

その結果は、思っていた以上にダメージがあった。インナー、アウターともに金属接触が起きていて、グリスからは鉄粉が出てきた。正直、インナーレースはダメージが大きく、WPC 加工しても再利用は難しいレベルだった。このあたりのパーツは自動車メーカーからアッセンブリーでしか提供されないため、再利用ができないと新品ドライブシャフトごと購入するしかない。そうなると一挙にコストが跳ね上がってしまう。ドライブシャフトはとくに、パーツを再利用できるうちに早めにオーバーホールしておくのが、コストを抑えるコツであるのは間違いない。サーキットを走るなら、数万 km でオーバーホールしておくのが得策のようだ。

グリスはすでにダメージでシャバシャバ



グリスの中からは鉄粉がたっぷり



デフ側アウターレース内部にも金属接触跡が



インナーレースにも金属かじりが見られる



できる

を保持しやす

86 / BRZ も初期モデルは 5 年以上が経過。さまざまな部分に疲れが見えてきているクルマも多

士が接触して減ってしまい、ガタが発生している。つまり大まかな原因は由裏切りの潤滑不足

で、より潤滑不足を防ぐというのがその狙いだ。

WPC 加工で油膜切れを防げば金属同士のかじりを防止できる



特殊な粒子を高速で金属表面につけることで表面処理を行うWPC加工を行ったドライブシャフト一式。金属表面を叩くことで表面硬度が増し、さらにオイルを保持しやすい。また、細かい凹凸ができることで油膜切れも起きにくくなる。フリクションの低減もできる。処理価格はインナー/アウターそれぞれ1万6250円(税別)

こだわりグリスで丁寧に組み込む



スーパーオートバックス名古屋ベイのスポーツ担当加藤修一さんは、吟味したモリブデングリスを使ってドライブシャフトを組む。このグリス選びによって油膜切れが起きるかどうかが変わり、それによってドライブシャフトの寿命が変わってくるという。純正に比べて耐久性に優れたグリスだという。丁寧に組んだらハブを綺麗に清掃してから組み込む。ブーツを止めるバンドも純正とは異なるもので、より耐久性の高いバンドをストックして使っている



86/BRZの場合 オーバーホール+WPC加工(左右計4カ所)で約10万円
他車種は要問い合わせ

不二WPC TEL042-707-0776 <http://www.fujiwpc.co.jp>

86/BRZも初期モデルは5年以上が経過。さまざまな部分に多れが見えてきているクルマも多い。そこでスーパーオートバックス名古屋ベイの加藤さんが提案するのが、ドライブシャフトのメンテナンスだ。

ドライブシャフトといえば折れなければOKと思いがちだが、じつはそうでもない。左右のドライブシャフトそれぞれに、デフ側とハブ側の2箇所ジョイントがあり、そこにガタが起きると走れなくなってしまう。

では、なぜそこにガタが起きるのか。右ページの壊れたジョイントを見てわかるように、金属同

士が接触して減ってしまった。ガタが発生している。つまり大まかな原因は油膜切れによる潤滑不足であると予測できる。

また、長く距離を使ったドライブシャフトを分解すると、封入されていたグリスは元のドロドロからかけ離れた液体となって出てくる場合が多い。グリスのダメージによる潤滑不足が原因の可能性が高いのだ。

そこで早めのオーバーホールを推奨する。純正グリスがさらさらになってしまいう前にオリジナルのグリスに入れ替える。さらに内部パーツをWPC加工することで強く、油膜切れをしにくくすること

のがその狙いだ。

今回バラした5万km走行の編集部86でもタイミングとしては遅かった感がある。3〜4万kmまでにオーバーホールするといいたう。SA名古屋ベイではOHしてから、さらにサーキット走行と長距離を走破しているクルマが何台もあるが、1度メンテナンスをしておけば、そのあとのオーバーホールのタイミングはそれまでの数倍に伸ばしても大丈夫とのこと。新品交換のコストを考えると、長寿命化できるオーバーホール&WPC加工はトータルで見ると、実にコストカットになるだろう。