

# JOG ZR

★今月のお題★ by バク  
最後の仕上げはオールペン!  
PART.2

## お題のウンチク

前号に引き続き、今月もオールペンの模様をお届け！連載当初は「ヤンチャ」だったカスタムコンセプトは途中から「USD」に路線変更。波乱万丈な3年間だったけど、遂に最終回だ。

PHOTO: 岩島浩樹 取材協力: サンエース ☎045-383-1934

### SPECIAL THANKS

キタコ(☎06-6783-5311) / グロンドマン(☎078-742-7966) / KRG FACTORY(☎0495-23-3809) / KN企画(☎078-224-5230) / サンエース(☎045-383-1934) / C.F.ボッシュ(大阪 ☎06-6607-1476 / 東京 ☎042-450-5370) / スペシャルパーツ武川(☎0721-25-8857) / タイヤワイト(☎078-981-3991) / デイトナ(☎0120-60-4955) / ドゥオール(☎03-3794-1689) / TOKYO PARTS(☎0297-84-1375) / TNG GARAGE(https://www.facebook.com/266motoring) / バイクパーツセンター(☎043-460-1189) / ハセファクトリー(☎048-877-4829) / ホットラップ(☎089-978-6156) / モトメディコ(☎03-6300-9250) / REC.

**グレーと蛍光グリーンの組み合わせがCOOL!**  
前号同様、レンタルビット「サンエース」にて、スタップの齊藤さんにアドバイスをもらいながら、仕上げのペイントに着手。齊藤さんもビックリするほど非凡な才能を発揮したバクによって、「ホクベインケンチャリ」企画で紹介されていても違和感ない!ほどのワンダ

ホーな仕上がりになりました。毎月カスタムし続けた甲斐あって、遂にUSDメイス溢れるマシンに変貌を遂げたバクZRR号。友人のアメリカンに見せたら「OH! バッチリUSDだね、これなら本国でも目立つちゃうYO!」と言われたとか、言われなかつたとか……。さあ、次はどんなバイクをイジろっかな。

どこから見てもUSDM!?  
3年間ありがとう~  
by バク



**START!**

▶まず、ライン部分を蛍光グリーンでスプレーします。上から塗る色が白などの場合は下地が透けやすいので、ラインを入れる場所以外は塗料が付かないようにマスキングしておきましょう。今回のメインカラーはグレーと濃い色で透ける心配がないので、そのままOK。



**POINT!**

▶PPFポリプロピレン素材に塗装する場合、塗料を弾いて色が塗れないこともあるため、ミッチャクロン1500円程度のようなプライマーを塗って塗料の乗りをよくしていきましょう。



▲蛍光グリーンの塗料が乾いたら、マスキングテープでラインを作ります。隙間があると塗料が浸みこんでしまうため、マスキングテープはしっかり密着させましょう。



▲スプレーはカウルから20cmほど離し、カウルの端から端まで均等に塗りましょう。焦って重ね塗りするとムラが出やすいので注意。



▲グレーを5回ほど重ね塗りしました。塗料がしっかり乾いたら、ライン部分のマスキングテープを剥がします。塗料も一緒に剥がれないよう、ゆっくりと慎重に。



**FINISH!**

▲マットな質感を狙ったため、仕上げのクリアもマット系をセレクト。あとは元通り組み付ければ完成です。

# GORILLA

★今月のお題★ by ベ〜  
キタコの延長パーツで  
Fフォークを45mmロングに!

## お題のウンチク

社外ボアアップキットと30φ正立フロントフォークの組み合わせでは、ブレーキング時にフロントフンダーとシリンダーヘッドが接触してしまうことも。今回はそれを回避するためのカスタムにチャレンジ! PHOTO: ダビデ&ゴリヤテ TEXT: ベ〜 (キョウワ・クリエイト)



アジャスター機能付き!

### 今回の使用アイテム



キタコ 延長ロードアジャスターSET 45mmロング 8640円 ☎06-6783-5311

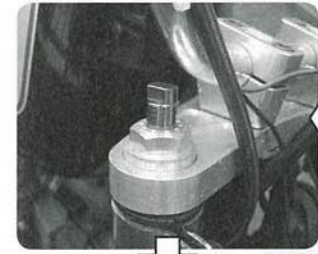
◀フロントフォークの45mm延長とプリロード調整が可能な、シルバーアルマイト仕上げのパーツ。先端のアジャスターを締め込むと、後端が最大9mm下降してフォークスプリングを圧縮し、体重やシーンに合わせたセッティングができる。NSR50/80(後期型 ※注)と、NSR Mini、NSF100、キタコ製φ30(現行品)のフロントフォークに適合。

φ30フォーク延長時の必需品  
愛車(ゴリラ)のフロントはφ30のNSR50用フロントフォーク(前期型)と10インチホイールの組み合わせ。さらにエンジンは社外製キットで88ccにボアアップしています。フロントホイールが大径化されていること、シリンダーヘッドが大きくなっていることで、フルブレーキング時にそれらが接触してしまふことがあります。

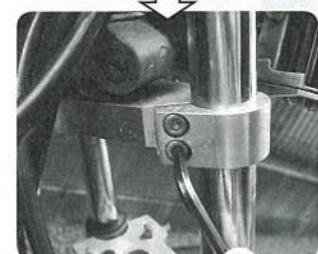
そこで、今回はキタコ製パーツでフロントフォークを延長してクリアランスに余裕をもたせることに。安全に走るためのカスタムではありますが、フォルムの変化にも注目してみてください!

### ②装着と調整で作業完了!

▼フォークの突き出し量を微調整。プリロード調整機能も使用できるように、ハンドルバーとのクリアランスには余裕を持たせました。



▲取り外したノーマルのトップボルトの代わりにキタコ製を装着。これでフォーク長がNSR50/80後期型とほぼ同じ長さになりました。



◀ノギス等のツールで左右の突き出し量を均等に合わせたら、ステムとトップブリッジのフロントフォークの固定ボルトを本締め。

### ①まずはノーマルを分解!

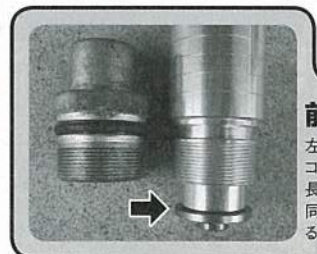


フロント周りをジャッキアップ

▲ジャッキを使ってフロントホイールを浮かせ、確実に車体を固定します。1人でフロントフォークの突き出し量を調整する時はこの方法がスムーズ!



▲ハンドルを取り外して、次にフロントフォークのトップボルトを外します(今回は30mm幅まで対応する大型のモンキーレンチを使用)。外したその奥に見えるのがフォークスプリングです。



### 前期型にも装着できました

左はNSR50前期型のトップボルト。右のキタコ製は後期型フォーク用なので後端側(➡)が長く設計されていました。しかし、基本構造は同じなので、通常よりプリロードがより強くなることになりましたが、装着することはできました。



Before  
フォーク長は575mm



After  
フォーク長は620mm

▶左はNSR50前期型の575mmフロントフォークのみで、右はキタコ製のキットを組み込んだ状態。写真からも、キタコ製のキットによる45mmの延長でクリアランスに余裕が生まれたことがわかります。本来の使用用途全長615mmの後期型への装着なら、12インチホイール装着車でも余裕のクリアランスを確保できますよ!

※注: NSR50/80は1995年にフロントフォーク長が約575mmから約615mmに延長(インナーチューブとインナーコイルが延長されトップボルトの形状も変更)された。一般的に変更前を「前期型」、変更後を「後期型」と区別している。