

ジャイロ 180 の作り方

HORIKAWA

180ccなった経緯

50ccのジャイロキャノピーに初めて乗った時の驚きは非力さでした。
ならばボアアップして排気量を大きくして、よく走るようにと、チャレンジしました。
その後、試行錯誤で合体ユニットを完成させます。
ジャイロ105ccの誕生でした。
そのユニットは、エンジンがリード90で後ろのミッションがキャノピー。
溶接で合体することで、余裕のパワーが得られました。

合体エンジンの105ccは50ccの比較にならず、快適そのものでした。
最高速は85キロ~90キロにも達し、街で郊外でジャイロは快適を手に入れた乗り物に変身しました。

欲望はエスカレートするもので、105ccをそれ以上に加工したいと模索し始めます。

250ccの4サイクルを最初考えましたが、シンユウのトライカー150の走りにインパクトを特に感じなかったことで、やはり2サイクルを模索し始めます。

2サイクルのスクーターを多く探しましたが現在、その存在は限れてきます。
そんな中250ccの4サイクルと並行に、見えそうなエンジンを探す中・・・
250ccの4サイクルは重量が重いのに着目すると、その方向は2サイクルとなっていきました。

候補に上がったのが、ピアジオの150
マロッシのボアアップキットで180ccになる事を突き止めると、ワクワクしました。

105ccのリード90と合体し、105ccのボアアップキットを使ったのが経験で、
50ccのドライブトレインと合体して、180ccの2サイクルにすると駆動系が持たないと想像しました。
105ccの時でも、強化センタースプリングを使うと、ドリブンが壊れやすくなりました。
それと変速の領域も少なくなるので不安を消したくなります。

シンユウのトライクでキュービック トライカー150を扱いだしたとき、
このトライカー150のユニットが機械の大きさから、ジャイロのよりも有利になるに違いないと模索していました。

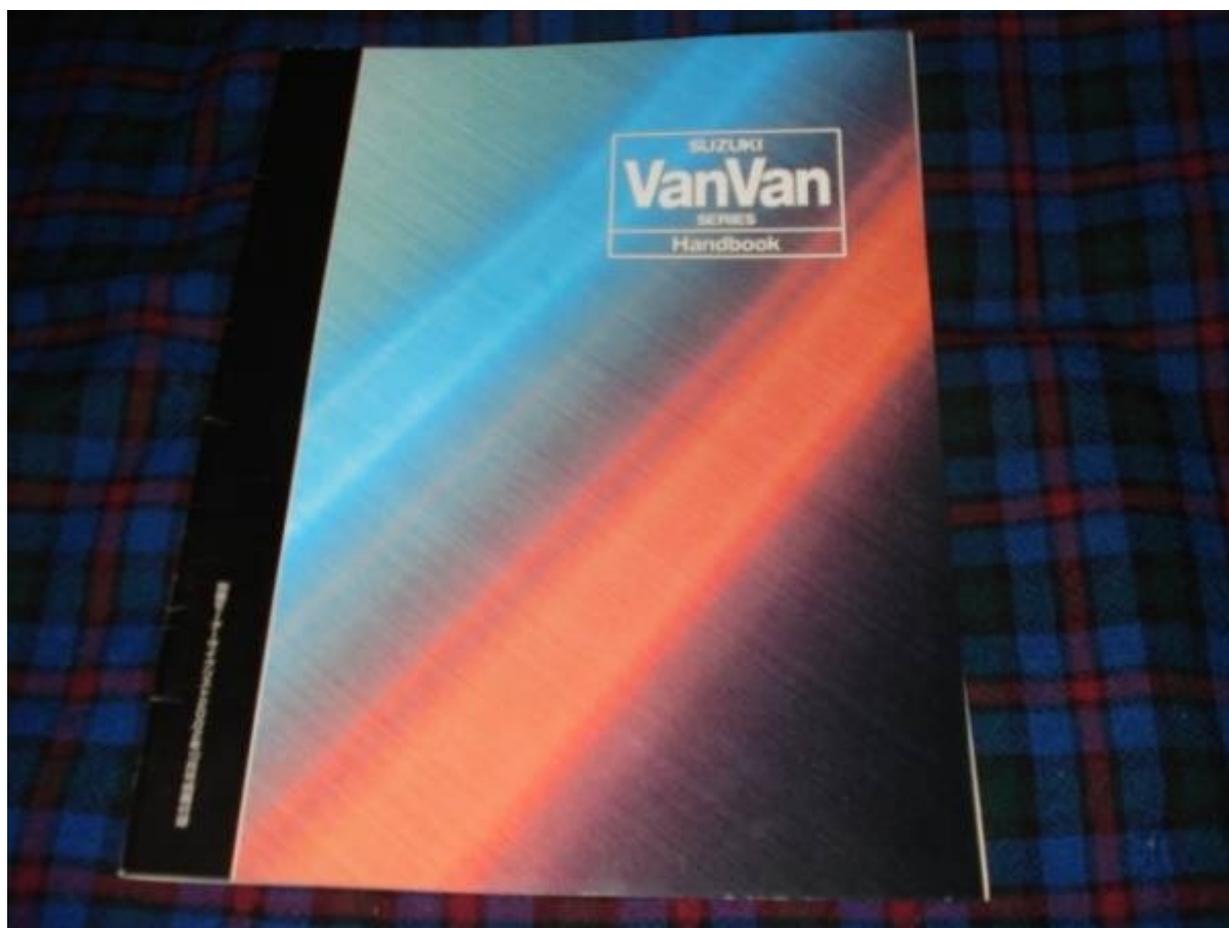
機械的強度は大きく、変速量も多く、180ccとの合体は”これしかない”と思いましたよ。

アメリカではカスタムは盛んで、趣味の世界で多くの人達が昔から楽しんでいます。
今は亡き”エドロスのカスタム”は私の少年期の思い出にも影響を与えました。

モトリペアのHORIKAWAは創業以来”やり方”を公開してきました。
レストアを首都してた頃のホームページでは
”レストア日記”です。

おんぼろのバイクを分解し、写真に撮り
工程ごと、作業ごとに解説しながら画像を公開。

その時代、多くの出版社が取材を求めていました。
その中でも”バンバン90”の別冊は思い出深いです。
モーターサイクリスト別冊のそのまた別冊です。





”やり方”って、人に大きな影響があると思います。
こんな想いで
このキャノピー180の製作日記を書いていきたいと思っています。



きっと基本的なことから、応用編まで・・・
参考になることを願いつつ・・・

読者さんとの交流も楽しみに綴っていきたいと思います。