

# コンロッドボルトの伸びとトルクの値

メーカー	ロッドボルト 部品番号	伸び (mm)	ARP Lube (Nm)
<b>ALFA ROMEO</b>	126-6101	0.190 - 0.203	54
<b>AMC</b>	112-6001	0.153 - 0.166	54
	114-6001	0.153 - 0.166	54
	114-6002	0.178 - 0.190	68
	114-6004	0.153 - 0.166	68
<b>BMC/TRIUMPH</b>	206-6001	0.166 - 0.178	75
	206-6002	0.166 - 0.178	47
	206-6003	0.166 - 0.178	61
	206-6004	0.166 - 0.178	61
	206-6005	0.166 - 0.178	61
	206-6006	0.166 - 0.178	75
	206-6007	0.114 - 0.127	41
	206-6009	0.166 - 0.178	43
<b>BMW</b>	201-6102	0.166 - 0.178	68
	201-6103	0.190 - 0.203	95
	201-6104	0.166 - 0.178	95
	201-6201	0.178 - 0.190	54
	201-6301	0.203 - 0.216	49
	201-6302	0.203 - 0.216	49
	201-6303	0.178 - 0.190	49
	206-6008	0.140 - 0.153	34
<b>BUICK</b>	123-6001	0.153 - 0.166	75
	123-6002	0.166 - 0.178	75
	124-6001	0.127 - 0.140	61
	124-6002	0.100 - 0.114	61
	124-6003	0.100 - 0.114	61
	125-6001	0.140 - 0.153	68
<b>CADILLAC</b>	135-6003	0.153 - 0.166	68
<b>CHEVY</b>	131-6001	0.140 - 0.153	61
	132-6001	0.140 - 0.153	61
	132-6002	0.127 - 0.140	41
	133-6001	0.153 - 0.166	75
	133-6002	0.153 - 0.166	61
	134-6001	0.140 - 0.153	61
	134-6002	0.127 - 0.140	75
	134-6003	0.140 - 0.153	75
	134-6004	0.190 - 0.203	102
	134-6005	0.153 - 0.166	75
	134-6006	0.140 - 0.153	54
	134-6027	0.153 - 0.166	75
	134-6401	0.140 - 0.153	61
	134-6402	0.127 - 0.140	75
	134-6403	0.140 - 0.153	75
	135-6001	0.153 - 0.166	108
	135-6002	0.140 - 0.153	75
	135-6401	0.153 - 0.166	108
	135-6402	0.140 - 0.153	75
	234-6301	0.166 - 0.178	61
	234-6302	0.153 - 0.166	61
	234-6401	0.166 - 0.178	61
	234-6402	0.140 - 0.153	75
	234-6403	0.166 - 0.178	75
	235-6401	0.178 - 0.190	115
	235-6402	0.166 - 0.178	75
	235-6403	0.178 - 0.190	115
<b>CHRYSLER</b>	141-6001	0.153 - 0.166	68

メーカー	ロッドボルト 部品番号	伸び (mm)	ARP Lube (Nm)
<b>CHRYSLER (cont)</b>	141-6401	0.153 - 0.166	68
	142-6001	0.140 - 0.153	68
	142-6002	0.153 - 0.166	68
	144-6001	0.153 - 0.166	68
	144-6401	0.153 - 0.166	68
	145-6001	0.178 - 0.190	102
	145-6002	0.153 - 0.166	68
	145-6402	0.153 - 0.166	68
	244-6401	0.178 - 0.190	75
	245-6402	0.178 - 0.190	75
	247-6301	0.166 - 0.178	61
	247-6302	0.190 - 0.203	88
<b>FORD</b>	150-6004	0.153 - 0.166	68
	150-6005	0.153 - 0.166	68
	150-6404	0.153 - 0.166	68
	151-6001	0.153 - 0.166	54
	151-6002	0.153 - 0.166	54
	151-6003	0.127 - 0.140	34
	151-6004	0.140 - 0.153	34
	151-6005	0.114 - 0.127	49
	152-6001	0.153 - 0.166	68
	152-6002	0.153 - 0.166	68
	153-6001	0.153 - 0.166	47
	153-6002	0.153 - 0.166	54
	154-6001	0.153 - 0.166	68
	154-6002	0.153 - 0.166	47
	154-6003	0.153 - 0.166	68
	154-6004	0.127 - 0.140	68
	154-6005	0.153 - 0.166	68
	154-6006	0.153 - 0.166	68
	154-6401	0.153 - 0.166	68
	154-6402	0.153 - 0.166	47
	154-6403	0.153 - 0.166	68
	155-6001	0.153 - 0.166	68
	155-6002	0.153 - 0.166	68
	155-6003	0.153 - 0.166	68
	200-6001	0.114 - 0.127	81
	250-6404	0.178 - 0.190	75
	251-6201	0.127 - 0.140	34
	251-6202	0.166 - 0.178	61
	251-6301	0.166 - 0.178	61
	251-6402	0.166 - 0.178	61
	254-6402	0.178 - 0.190	41
	254-6403	0.178 - 0.190	75
	255-6402	0.178 - 0.190	75
	256-6301	0.166 - 0.178	57
<b>HOLDEN</b>	205-6001	0.140 - 0.153	75
	205-6002	0.140 - 0.153	61
<b>HONDA/ACURA</b>	208-6001	0.127 - 0.140	35
	208-6002	0.140 - 0.153	61
	208-6003	0.203 - 0.216	68
	208-6004	0.203 - 0.216	50
	208-6005	0.203 - 0.216	35
	208-6401	0.178 - 0.190	68
<b>LANCIA</b>	275-6001	0.190 - 0.203	95
<b>MAZDA</b>	118-6401	0.153 - 0.166	52



# コンロッドボルトの伸びとトルクの値

メーカー	ロッドボルト 部品番号	伸び (mm)	ARP Lube (Nm)
MITSUBISHI	107-6001	0.140 - 0.153	54
	107-6002	0.153 - 0.166	35
	107-6003	0.166 - 0.178	54
	107-6004	0.166 - 0.178	54
	207-6002	0.166 - 0.178	41
NISSAN/DATSUN	102-6001	0.153 - 0.166	35
	102-6002	0.127 - 0.140	35
	102-6003	0.153 - 0.166	61
	202-6001	0.153 - 0.166	61
	202-6002	0.153 - 0.166	35
	202-6003	0.153 - 0.166	61
	202-6004	0.178 - 0.190	61
	202-6005	0.166 - 0.178	61
	202-6006	0.166 - 0.178	41
202-6007	0.190 - 0.203	61	
OLDSMOBILE	181-6001	0.140 - 0.153	54
	184-6001	0.153 - 0.166	68
	185-6001	0.140 - 0.153	68
OPEL/VAUXHALL	109-6001	0.140 - 0.153	43
	109-6002	0.127 - 0.140	33
	109-6003	0.127 - 0.140	43
	209-6003	0.166 - 0.178	52
PEUGEOT	117-6101	0.178 - 0.190	61
PONTIAC	190-6001	0.153 - 0.166	68
	190-6002	0.153 - 0.166	68
	190-6003	0.190 - 0.203	102
	190-6004	0.140 - 0.153	102
	191-6001	0.140 - 0.153	61
	194-6001	0.140 - 0.153	61
PORSCHE	104-6006	0.140 - 0.153	54
	204-6001	0.241 - 0.254	68
	204-6002	0.267 - 0.280	75
	204-6003	0.229 - 0.241	68
	204-6004	0.241 - 0.254	68
	204-6005	0.254 - 0.267	54
RENAULT	116-6001	0.114 - 0.127	49
	216-6301	0.166 - 0.178	57
	216-6302	0.166 - 0.178	57
SUBARU	260-6301	0.178 - 0.190	57
	260-6302	0.178 - 0.190	57

メーカー	ロッドボルト 部品番号	伸び (mm)	ARP Lube (Nm)	
SUZUKI	271-6301	0.127 - 0.140	61	
TOYOTA	203-6001	0.127 - 0.140	54	
	203-6002	0.153 - 0.166	68	
	203-6003	0.127 - 0.140	54	
	203-6004	0.153 - 0.166	68	
	203-6005	0.190 - 0.203	88	
203-6301	0.190 - 0.203	88		
VOLKSWAGEN/ AUDI	104-6001	0.140 - 0.153	54	
	104-6002	0.166 - 0.178	54	
	104-6003	0.190 - 0.203	54	
	104-6004	0.216 - 0.229	47	
	104-6005	0.127 - 0.140	54	
	104-6007	0.216 - 0.229	47	
	204-6006	0.190 - 0.203	54	
	204-6201	0.190 - 0.203	41	
	GENERAL REPL.	200-6002	0.140 - 0.153	102
		200-6003	0.140 - 0.153	102
200-6004		0.114 - 0.127	102	
200-6006		0.127 - 0.140	102	
200-6201		0.166 - 0.178	108	
200-6202		0.166 - 0.178	108	
200-6203		0.166 - 0.178	108	
200-6204		0.166 - 0.178	108	
200-6205		0.166 - 0.178	108	
200-6206		0.166 - 0.178	102	
200-6207		0.140 - 0.153	75	
200-6208		0.166 - 0.178	75	
200-6209		0.140 - 0.153	75	
200-6210		0.127 - 0.140	41	
200-6506		0.166 - 0.178	95	
300-6601		0.166 - 0.178	115	
300-6602		0.140 - 0.153	75	
300-6603		0.140 - 0.153	75	
300-6608	0.140 - 0.153	43		
300-6701	0.166 - 0.178	115		
300-6702	0.166 - 0.178	81		
300-6703	0.166 - 0.178	81		
300-6704	0.153 - 0.166	81		
300-6706	0.153 - 0.166	102		
300-6708	0.140 - 0.153	43		



ジョン・フォース・レーシングからもARPは信頼を得ている。



トニー・シューマッカー & シューマッカー・レーシングもARPを使っている。

## 正しいねじの締め付け方

ねじを適正な締め付け力で締めるということの重要性はいくら言っても言い過ぎとはならないくらいのものである。もし十分締め付けられていなければ、その使用目的に合った締め付け荷重をその部位にかけることができず、ゆるんで破損に至るかもしれない。また逆に締めすぎると伸ばされ過ぎて降伏点を超えてしまってやはり破損しやすくなる。

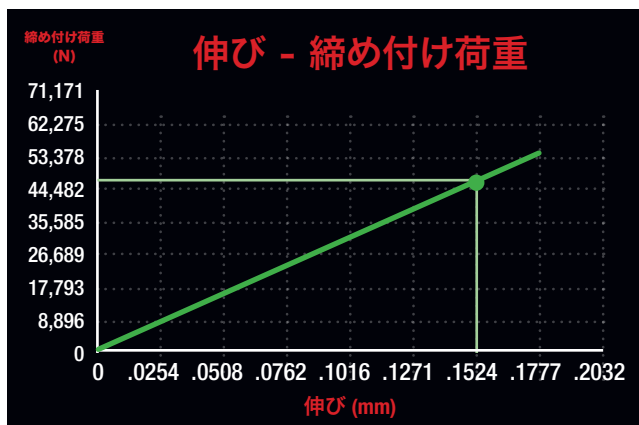
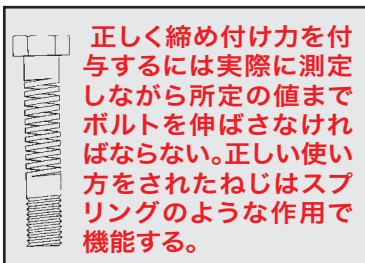
どの位の軸力をねじにかけているかを見るのに一般的に次の三つの方法がある。

- トルクレンチを使う方法
- ねじの伸びを測定する方法
- 締め付け角度法

この三つの方法の中では、ねじの伸びを測定する方法が最も正確である。しかし、伸びは特殊なゲージを使うが高価な超音波測定器を使わないと測れないので、締め付けている間にもねじの全長をモニターしていただけるようなコンロッドボルトのようなねじに限ってこの方法は現実的な話となる。つまりほとんどの場合、ねじは貫通していない穴に締め込まれるのでねじの両端が見えず、ねじの長さが測れないので、組立作業にはトルクレンチを使うか、なにか締め付け角度をコントロールできる道具を使って締めるしかなくなるのである。

### 伸びに関する要因

ねじをうまく機能させるにはねじを伸ばしてやる必要がある。その材料があたかもばねのように戻ろうとする力が締め付け力を作り出すからだ。もしボルトを単に手で締めただけでは締め付け力は発生しない。しかしそれにトルクをかける、或いはある量そのねじを回転させて伸ばしてやればそれで締め付け力を発生させていることになるのである。どのくらいの締め付け力をそのボルトやスタッドに発生させることができるかは、使われている材料、その材料の延性、熱処理、ねじの径などによって決まる。そしてもちろんどのねじにも降伏点がある。降伏点、あるいは降伏強度とは、ねじで言えば、締めすぎたり伸ばしすぎたりして元の作られたときの長さに戻らなくなってしまふような限界点のことを言う。大雑把に言って、もしねじが新品時より25ミクロン以上伸びてしまった場合、破壊が起こっているので交換しなければならない。



このグラフは8740クロモリで出来た3/8インチ径のコンロッドボルトの伸びと締め付け荷重の関係を表している。

もうひとつの考慮しておかねばならない要因は熱である。特にアルミは鉄と比べて遙かに熱膨張率が高いので、熱がかかってアルミの部分が膨張したときにそこで使われている鉄のねじを降伏点以上に伸ばしてしまうということが起きるのである。これに対応するにはより伸びやすい柔軟なボルトを作ればよいのである。

### 伸びゲージを使う方法

コンロッドボルトを初めとする重要なねじは、その長さを測定できる場合には伸びで締め付け力の管理をすることを強く推奨したい。それが最も正確な軸力管理の方法であるからである。単純にメーカーの取扱説明書に従えばよいし、もしARPのボルトであれば、このカタログの25

～26ページの表を適用すればそれでよい。締め付け前にボルトの全長を測定して、締め付けをしながら長さを測定する。そしてボルトの伸びが所定の値になったときに正しい締め付け力、つまり軸力が作用しているのである。毎回の締め付け前後のボルト長さを記録して保管しておくといい。もし緩めたときの長さが新品時の長さより0.025mm以上長

くたらそれは変形が起きているので交換しなければならない。コンロッドボルトの伸び管理表の一例を29ページに示す。

### トルクレンチを使う方法

トルクレンチを使うに当たってはいくつかの考慮に入れておくべき事がある。摩擦係数は取付取り外し毎に変化する。つまり、そのねじが初めて締められるときに最も摩擦が大きく、その後は締め付けそして分解の度に摩擦は小さくなっていく。そしてやがては落ち着いてきてそれ以降はほぼ一定値になる。



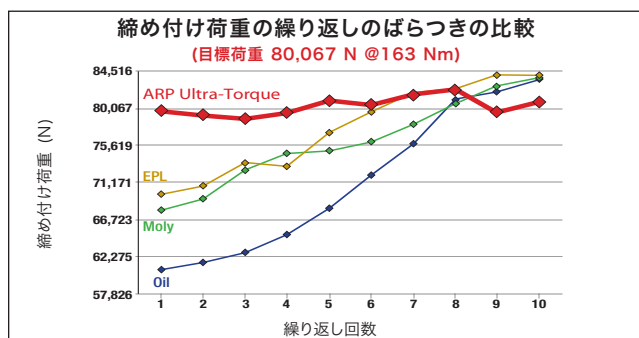
摩擦係数の変化に影響を及ぼす三つの基本要因は、

1. ねじの締め付け用潤滑剤 - これが最も重要
2. 雌ねじのコンディション
3. ねじの面粗度

これらの変動要因のために締め付け力のばらつき或いは誤差と呼ばれる現象が起こる。これは基本的には、そのねじを最初に締め付けたときの締め付け力と、その後繰り返される締め付ける、緩めるという作業を行ったときのそれぞれの締め付け力との差である。使う潤滑剤にも依るが、新品時に最初に締め付けた時と10回目の締め付け時の間の締め付け力のばらつきが18kN～35kNのようになることも珍しくはない。

## 潤滑剤がキーポイント

ねじの摩擦を決定する最も重要な要素はそこに使われる潤滑剤であり、したがってその組み付け時に必要なトルクに大きな影響を及ぼす。ねじの締め付けに使われる潤滑剤を選ぶときに最も見逃されやすい事柄のひとつは、高性能エンジンのファスナーに於ける当然の機能としての摩擦を“コントロールする”性能である。この章の前の方で述べたが、新品のねじを最初に締める時が最も摩擦が大きい。この摩擦が、最初の何回かの締めたり緩めたりサイクルでねじが適正な締め付け力を発揮するのを妨げるのである。実際、ARPの研究開発部門では、新品のねじにエンジンオイルやよく使われるモリブデンや極圧グリースを使った場合、初期のねじ面の摩擦が落ち着いて必要な軸力を出せるようになるまでに5~7回の締め付け緩めのサイクルを繰り返さなければならないことが実証された。滑りを良くするための潤滑剤を使えば必要な締め付け力を出すのに20~30%も締め付けトルクを減らすことが出来るかもしれないが、非常に重要な部分である締め付け力の再現性がおろそかになったり、締めすぎでねじを降伏させてしまうかもしれない。普通、潤滑剤の低摩擦性が高くなるほど締め付け力のばらつき或いは誤差は大きくなる。



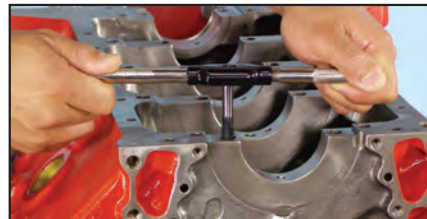
要は、締め付け荷重の再現性と、ねじの間での締め付け荷重の安定性がねじの潤滑剤を選ぶ上で最も大切なのである。肝に銘じておかななくてはならないのは、どんなによいねじでも所詮締め付け方次第なのだ。そして荷重の再現性はボアの真円度を保つ基本であり、荷重のばらつき小ささはブロックのデッキ面などのような広い面での均等な締め付け荷重分布を可能とするのである。この二つの基本事項が正しく締め付けが行われるための要であり、またそれがARPの技術チームが究極のねじ潤滑剤を開発することになった理由なのである。そして数年に亘る研究開発の結果生み出されたのが、この驚くべきねじ潤滑剤、ARP Ultra-Torque®である。上のグラフからわかるように、ARP Ultra-Torque®は明らかに今日一般に得られるねじ潤滑剤では得られない優れた再現性と、荷重の安定性を提供できるのである。詳細は93ページを参照されたい。



ARPのコンピューター制御の引張試験器はねじを任意のトルクや角度で締め付けることが出来てそしてその時の実際の軸力を測定することが出来る。このテストを繰り返すことによって、いろいろなねじや潤滑剤による荷重のばらつきをグラフを作成することが出来る。

## 面粗度とめねじの状態

潤滑剤だけでなくねじの面粗度やめねじの状態にも摩擦力は影響を受ける。例えば、黒色酸化皮膜は磨き仕上



げとは違う挙動を示すのでそれぞれのねじのキットの推奨トルクを守ることが大切である。そしてバリとかねじ穴の中に残っている切粉などが必要な締め付け力を付与するためにかけるトルクに大きく影響するというような実際に非常によく起こる問題などもある。ねじ穴は全てチェーサー・タップを使ってきれいにして、組む前に最適な状態にしておかねばならない。ARPではこのスペシャル・チェーサー・タップを用意している。詳しくは95ページを参照されたい。

## トルクレンチの精度

非常に高価なトルクレンチでも使っていくうちに精度は落ちていくものである。荒い使い方やトルクレンチをスピナー・ハンドルのような使い方をしてねじを緩めたりするのを繰り返しているとなおさらである。実際、ARPのサービス・テクニシャンは15~30%にも及ぶトルクレンチの誤差に遭遇することもある。こういう事実はトルクレンチを大切に扱い、定期的に精度チェックを行うことの大切さを再認識させてくれるものである。



## 締め付け角度法

ボルト・ナットの回転数或いは回転角度によって締め込まれる量はねじのピッチによって決まるので、ねじの伸びは座面が締め付け面に密着してからの締め付け角度を測定することによって正確に予測できるように見える。これは「角度法」と呼ばれ、土木業界では長い間用いられている方法である。実際のボルトの伸びが測定できないような場合には比較的簡単で有効な伸び管理の方法である。

ARPではこの角度法の有効性を広範囲にわたって評価してきたが、レース用等の私達が使っているような用途では、それぞれの場合毎に伸びと角度の相関がとれてよくわかっているような場合のみに使える方法であるという結論に至っている。

ARPでの研究から実際の伸び量はねじピッチや回転角だけに影響されるものではなく、締め付けられる部品の圧縮の歪み量、潤滑剤の種類、ボルトの長さ、ねじのかかり長さ等も影響を与えるということがわかっている。例えば、同じ締め付け角で締めても、アルミのヘッドと鉄のヘッドを締める時、また鉄のメイン・キャップを鉄ブロックとアルミ・ブロックに締めつける場合では決定的に違うのである。さらに例え同じヘッドの締め付けでも長いボルトやスタッドと短いものでも大きな違いが出てくる。このように角度法は正確な方法にもなり得るのであるが、それは個々の場合に於いて事前に伸びの測定をして角度との関連が正確にわかっている場合のみなのである。角度法を用いる場合には、ねじと座面が接触した瞬間よりも、例えば10Nm程度以下の小さいトルクをかけてそこから角度で締め付けるといった方法を採用の方が良い。また正確な締め付けをするには可能な限り常にねじの締め付け用潤滑剤、ARP Ultra-Torque®を用いるのがよい。

# コンロッドボルトの正しい伸び、トルクの必要性について

伸びで管理しようがトルク管理であろうが、コンロッドボルトをトラブルフリーに維持したければ、正しい締め付け荷重をかけておくことは非常に重要である。もしボルトに十分な締め付け荷重がかかっていなければ、クランクの1回転ごとにコンロッドとコンロッド・キャップが離れてボルトに余分な伸びを生じさせることになる。そして毎回転ごとに荷重が消えた時に伸びは戻る。この伸びたり戻ったりサイクルが繰り返されて、時間がたてばボルトは疲労し壊れることとなる。ちょうどクリップを手で曲げたり伸ばしたりしているとちぎれるのと同じである。これを防ぐにはボルトの初期荷重(締め付け力)はエンジンの回転によって発生する力よりも大きくなくてはならない。

正しく締められたボルトは初期荷重による伸びを維持するのでコンロッドに回転毎にかかる荷重によって動かされることなく何年も壊れずに機能するのである。つまり大切なのはエンジンの運転時の荷重よりも大きい荷重をかけることによって疲労による破壊を防ぐことである。推奨値通りに締めてボルトを守ることである。

伸びゲージ、或いはマイクロメーターでも良いのだが、それを使えばコンロッドボルトの状態を簡単に把握することが出来る。ロッドを組み付ける前にボルトに力がかかっていない状態で長さを測る。それを書き留める。きちんとデータを保存しておくためにこのページの下に示すような表を作ってもよい。メンテナンスのためにエンジンを分解したときにまたボルトの長さを測定する、順番を間違えないように注意しながら。もしいずれかのロッド・ボルトが伸びていたら、そしてそれが0.025mmよりも多かったらその場でそのボルトを交換しなければならない。永久伸びはそのボルトがおかしくなっていて降伏点を越えたということを確実に表す症状である。

他のボルトで締結されている合わせ部は、締め付けに際してそれほどの注意を要するわけではない。例えば、フライホイール・ボルトは運転中に単に緩まないだけの力で締めてあればよい。フライホイールの荷重はシャフト・ピンがボルトの横方向の荷重としてかかるだけであり、引っ張りの繰り返し荷重としてかかるわけではない。これに対しコンロッドボルトはエンジンの運転による引っ張り荷重を受けるので繰り返しの伸びから守ってやらなければならない。そういう理由でコンロッドボルトを正しく締めるということはこうも大切なのである。伸びとトルクの推奨値は25-26ページを参照されたい。

摩擦は大きな問題である。というのは変化するからである。そして一般に出回っている潤滑剤のほとんどでは摩擦をコントロールすることは非常に難しい。この摩擦という落とし穴や、違う潤滑剤を使うことによっていろいろ変わってくるということ为了避免するには、伸び管理をするのがベストである。そうすることによって摩擦の変化は関係なくなってくるし、ボルトの伸びそのものを測ることにより締め付け荷重を直接コントロールできるのである。新しいボルトは締め付け、緩めを行う毎に摩擦係数が小さくなっていく。そして最後には横這い状態となり、以降繰り返しても摩擦は一定となる。そしてそれは新品のボルトは伸び管理法が使えないときには、最終締め付けをする前に何度か締め付け、緩めを繰り返して馴染ませる必要があるということである。何度繰り返せばよいかは潤滑剤による。ほとんどの潤滑剤は最終締め付けをする前に一定にするために5回か6回の締め付け、緩めのサイクルを繰り返さねばならない。しかし、ARPの新しい締め付け用潤滑剤、Ultra-Torque®の発売は、この新しいボルトを馴染ませるという作業を「過去の遺物」にしてしまったのである。このARP Ultra-Torque®の詳細は93ページをご覧ください。



コンロッドボルトの伸びゲージは、シリアスなエンジン・ビルダーの持っている工具の中でも最も大切なもののひとつである。これはロッドのサイズを変えたりするときやエンジンに組み込むときのトルクを設定するときなどに、また、まだ使用中でもボルトの状態を把握するのに重宝する。

## ロッドボルト長さ記録表

ROD #1 爪側	ROD #2 爪側	ROD #3 爪側	ROD #4 爪側
新品時長さ _____	新品時長さ _____	新品時長さ _____	新品時長さ _____
締め付け後長さ _____	1締め付け後長さ _____	締め付け後長さ _____	締め付け後長さ _____
分解時長さ _____	分解時長さ _____	分解時長さ _____	分解時長さ _____
ROD #1 爪なし側	ROD #2 爪なし側	ROD #3 爪なし側	ROD #4 爪なし側
新品時長さ _____	新品時長さ _____	新品時長さ _____	新品時長さ _____
締め付け後長さ _____	1締め付け後長さ _____	締め付け後長さ _____	締め付け後長さ _____
分解時長さ _____	分解時長さ _____	分解時長さ _____	分解時長さ _____