

## ステアリング・トップブリッジ 衝撃吸収の思想？

自動車でもオートバイでも転倒や衝突でフレームにストレスを受け変形することがあります。

F・フォークの剛性が低ければフォークチューブが曲がることで衝撃を吸収してフレーム本体に影響を与えません。しかしフロント周りの剛性が低ければ走行安定性に欠け、高速巡航やコーナリングなどで影響が出てきます。

BMW・2V - Rモデルには下記画像のようなトップブリッジを採用しています。国産車や他の大型モデルと比較するとかなり貧弱に見え、プレートの厚みも4ミリ程度です。不幸にも転倒・衝突した場合には下記のようにトップブリッジの一部が伸び・破れます。意図的かどうかは別にして衝撃を吸収する仕組みとなっています。フォークチューブの降伏点を勘案して厚みや形状が決められているのなら非常に凝った設計だと思います。

2V - RモデルでもR45・65系とその流れを汲むR80ST・G/S系、1985年以降のGS・ロードスター系には一般的な肉厚アルミ製トップブリッジが採用されています。



\*\*\*\*\*

Spezialist fur EDEL BOXER in Chiba seit 1997

HOME PAGE = <http://www013.upp.so-net.ne.jp/CRIMECA/index.htm>