

ルビコンを渡る NO BRAKE, NO LIFE R 5 0 - 6 9 S

今まで数例の報告があった事例です。走行中にブレーキが踏めなくなったとのこと。話をまとめると工事中など凸凹道路を走行中にブレーキペダルが踏めなくなる症状。正常の車両と比較するとブレーキ・リンクレバーの角度に違いがありました。



FIG.1

正常車両のブレーキロッド接続のリンクレバーは6-7時の方向です。(赤線)ブレーキペダルを踏むとプッシュロッド(赤矢印)が上方に動き、リンクレバーが反時計回りブレーキロッドを引きブレーキが作動します。

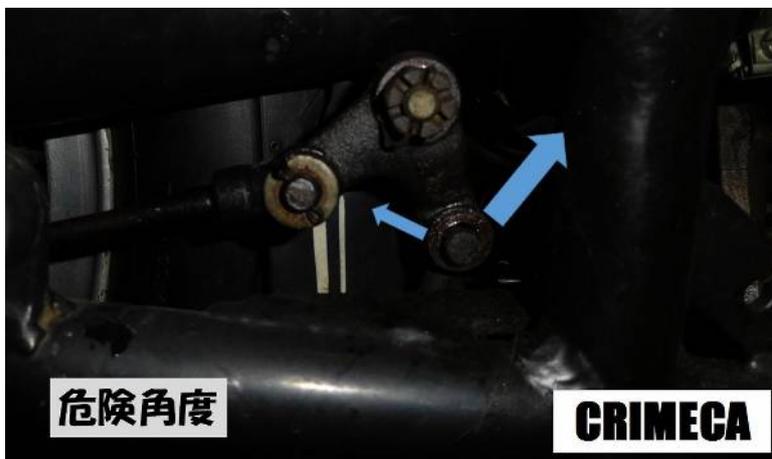


FIG.2

リンクレバーが概ね8時以降の方向にあると通常走行で問題なく作動しますが(ロッドの移動量が少ないので効きは悪い)リアサスがボトムまで沈み込むとリンクレバーの支点がスイングアームにあるため上方に持ち上げられリンクレバーは時計回りに移動します。そして支点とペダル力点のラインを越えるとリンクレバーは反転して戻らなくなります。



FIG.3



FIG.4

この状態になるとペダルを踏み込んでもブレーキロッドは引けないためノーブレーキ状態になります。(FIG.3) 自然に回復する事が無いため停車して力技で戻すこととなります。

スイングアームに反転キズがある場合はリンクアームの角度とリターンスプリングの状態を確認ください。適切でない場合は修正ください。

ブレーキペダルがホームポジションにある場合、スプリングにテンションが掛かっている必要があります。(FIG.4) 右ステップが固定されていると適正な位置でセットできないのでブレーキペダルを適正にセットしてからステップを固定すると作業が容易です。

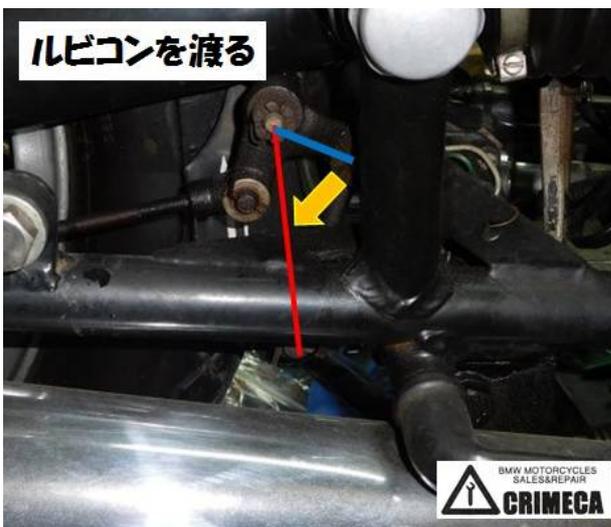


FIG.5

青線（カエサル）が赤線（ルビコン川）を越えると戻れません

先行モデル R 5 1 / 3 や後継の R 7 5 / 5 からモノサスなどすべてリンクを使わないダイレクト式です。R 5 0 もスペース的にダイレクトも可能と思えますがなぜコストの掛かるリンク式にしたか不思議なところです。

CRIMECA