

## サイドカー自由自在01 タイヤ空気圧

### リア・タイヤがポイント

500ccクラス以上のソロにサイドカーを装着すると概ね80-100kgの重量増になります。パッセンジャー（同乗者）がいなくてもタンデム（二人乗り）並みのウエイト増になるためタイヤ空気圧は多く入れたくなります。側車に同乗者がいれば150kgプラスの負担増なのでなおさらです。サイドカー黄金期の究極形BMW・R60SPEZIAL（TR500側車付き）のハンドブックを参考に考えてみましょう。

モデル	フロント	リア	側車輪	後輪タイヤ	(in kg/c m <sup>2</sup> )
R60ソロ	1.4	1.7	—	3.50-18	
タンデム乗車	1.4	<b>2.3</b>	—	3.50-18	
側車付き（2人乗車）	1.5	<b>1.9</b>	1.9	4.00-18	
フル積載（3人乗車）	1.5	2.7	1.9	4.00-18	

（クリメカ注：発行年によって数値は異なります）

ソロ・タンデム時より圧倒的体重増の側車乗車の方が低圧指定になっています。

### コーナーリング時のタイヤ断面

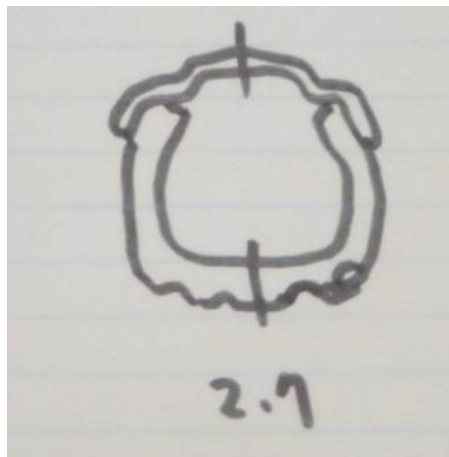
後輪は3輪の中で一番荷重が掛かるのでタイヤは潰れ接地面積は大きくなります。

コーナーに進入すると後輪には強い遠心力が働きタイヤはタワミ数センチ外側にずれます。

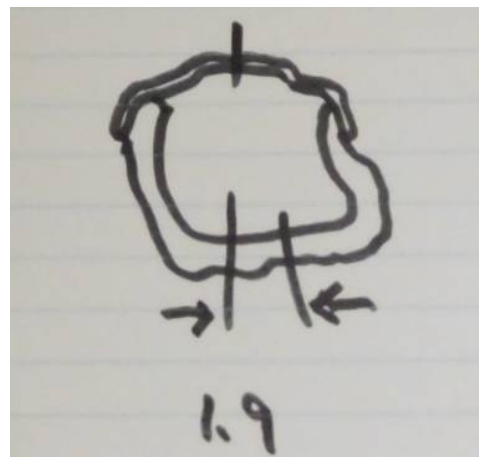
ホイールは回転しているのでそのズレはコーナーリング中いつも再生産されます。したがって後輪は外側に流れていきます。言い換えれば後輪は直進しているはずですがタワミのため前輪の向きとは逆側にステアしていることになります。オーバーステアの傾向になります。ハンドルはあまり切っていないでも小回りで旋回する現象が発生するのでカーブを曲がり切れず冷や冷やしたり、急ハンドルになりカーが浮上したりすることは少なくなります。



右コーナー



パンパン空気圧 変形最小



自由自在仕様 中心からの移動量大

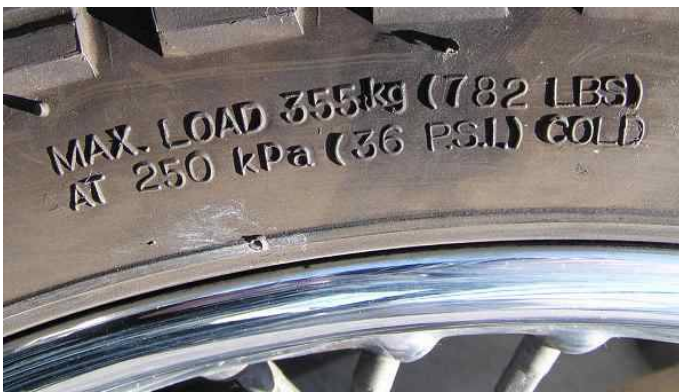
**CRIMECA**

エアをパンパンに入れてしまうとタワミが発生せずコーナーで膨らみ、カーも浮上し易く、楽しいはずのコーナリングが苦行の場と化してしまいます。この現象は右でも左コーナーでも同様に発生します。したがって自動車用の扁平ワイドな側車輪タイヤもタワミがなくグリップしてしまうためこの理論においてサイドカー向きとは言えません。

BMWのサイドカー仕様で後輪をワイドタイヤに交換するのは荷重増に対応することよりはより乗りやすさを追求するための方便のようです。

最大積載で高速巡航や過酷な走行においてはタイヤに表示されているロードインデックス（荷重指数）を担保する空気圧を守ってください。

タイヤ空気圧は自然に低下します。空気圧の低いまま走行するとタイヤとリムの嵌め合いが甘くなるので加減速時にタイヤがズレてチューブのエアバルブが千切れたり、チューブが内部で重なりパンクします。



指数72は最大355kg（空気圧250KPaの時）



速度記号Pは最高速度150km/h

タイヤの空気圧に注意を向けるだけでビックリするほどの変化が現れます。

タイヤの選定、サスペンション、アライメント、運転術などなどひとつずつ詰めていくとこれまで持っていたサイドカーの概念がガラリと変わります。

R50、R26がリリースされた1955年、BMWは旧型モデルR67/2を焼き直し、側車付きモデルR67/3として700台生産されました。側車用強化サスプリング前後、専用デフギア、そしてソロ用3.50-19のタイヤはリアのみ4.00-18に変更されました。

このタイヤの変更は理想のサイドカードライビングを実現させるためにBMWが導き出した解答だったのでしょ。

**CRIMECA**