

## 後から前から ドヤ顔のキックペダル

BMWオートバイは1969年までキック始動オンリーでした。

ベルリン産の新シリーズには競争力獲得のためセルフスターターが装着されました。

発電能力、バッテリー性能の懸念もあり国産車と同様にキックペダルは残されていました。

大型バッテリーが搭載された1974年／6の後期型からキックは取り外されました。

1980年R80G/S登場 ゲレンデ・シュポルツともゲレンデ・シュトラッセとも言われる

デュアルパーパスモデルはR65のフレームをベースに開発され軽快性追求のためホイールベースが短く

軽量化のためバッテリースペースがなく小型バッテリーを搭載しています。容量に余裕がないため始動に不安が残ります。またダートなど非舗装路ではタイヤグリップが望めないため押し掛けがほぼできない。

山奥をひとりで出向いたなら生死に関わる大きな問題になってしまいます。

そんなわけでキックペダルも復活した。しかしBMWのキックペダルの固定法は1973年に新設計した

5速ギアボックスでさえも前時代的でコッターと呼ばれるクサビで固定します。新採用されたキックペダルが不自然な位置にあり乗車姿勢で左足のフクラハギに当たります。しかし国産車などで一般的なセレーション式と異なり角度調整が出来ません。

コッターボルトの性格上、緩み、ガタ発生で増し締めするとナット側にレバー全体が寄るといった特徴があります。そのためエンジニアとしては角度に余裕を持った設計とするためペダルがフレームやエアクリナーに当たらないよう必要以上に外に設定します。10年後に良い位置になるとしても邪魔なことは変わりません。

苦情もたくさん来たのでしょう。前期型の標準的な外差し／内ナット仕様は逆バージョンの内差し／外ナット仕様になりました。これならフレームに当たらない位置で設定できるのでもうフクラハギに当たりません。

10年後、20年後に増し締めしても少し外側に傾くだけなので邪魔になることはありません。

幸い、内側からコッターボルトを差し込むスペースがあったので採用できた技です。

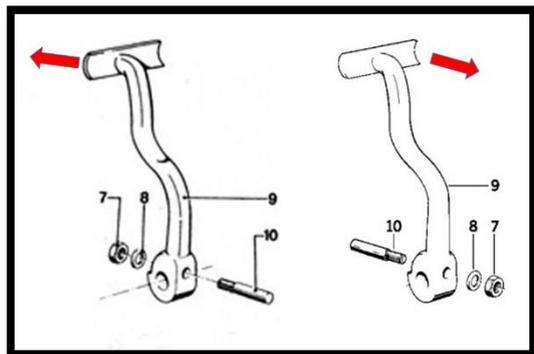


R100GS 良い位置に収まっているので走行中の邪魔になりません



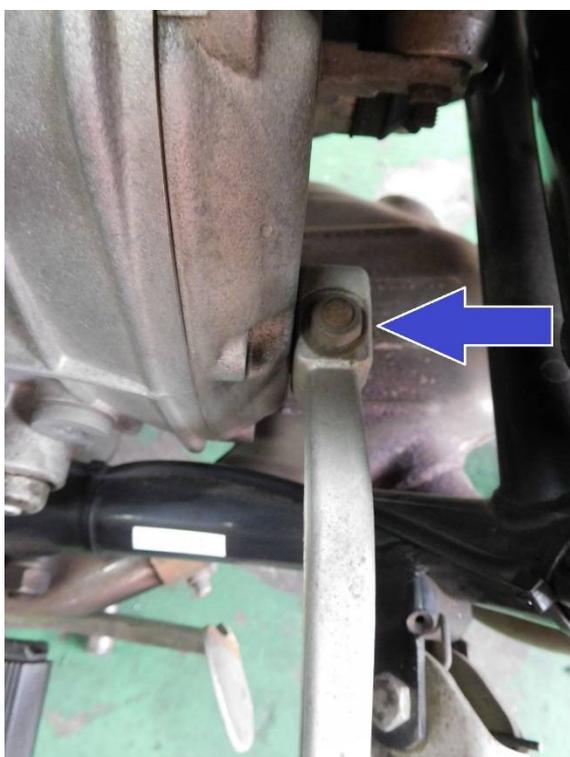
R80G/S(画像はR65GS)の前期型キックペダル 不自然な位置にある

苦情が多かったようで初期型のキックペダルは互換性のある後期型に統合されました

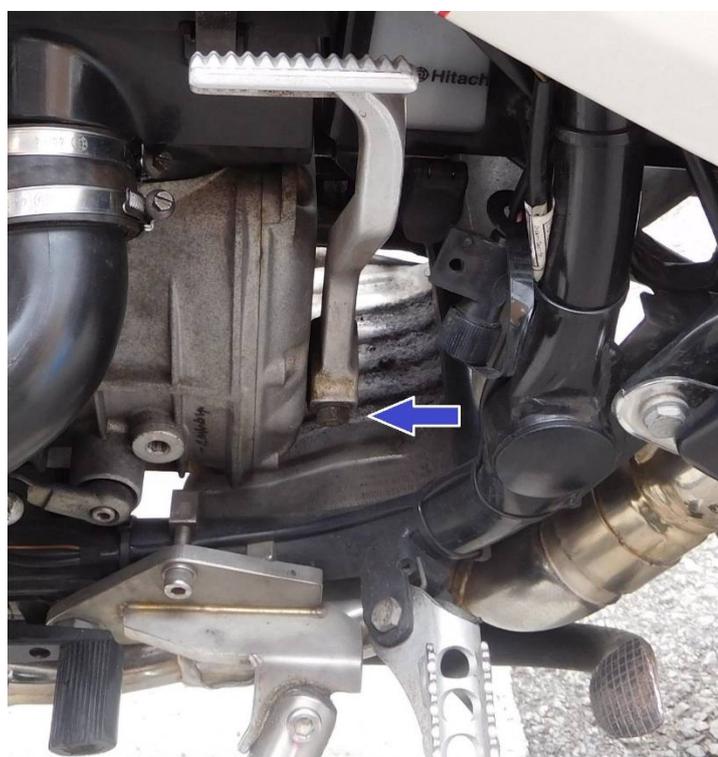


初期型:内側のナットを締め込むと内側に寄る  
後期型:逆に外側に傾く

国産車で一般的なセレーション付きシャフトとペダル  
必要に応じてあるていどの角度調整が可能



初期型:ナットが内側



後期型:ナットが外側 内側からコッターボルトを差し入れる

