

シフトラバー すぐ裂ける理由

1969年に登場したR75/5は日本車、英車のハイパワー750cc化に触発されて開発されたモデルです。オールニューで対抗したかったところですが開発時間が無く、ギアボックス、ブレーキ、ギアトレインは先行のR69Sの焼き直して時間稼ぎしたものでした。

1973年にデビューしたR90Sこそオールニューといえる仕様でデュアル・ディスクブレーキ、5速ギアボックス、大型ハロゲン・ヘッドライト、コックピット・カウルなどフラッグシップの名に恥じないゴージャスな装備になりました。

さて本題のシフトラバー、R90SからR100RS、GS、ミスティークまで概ね1995年までに設定されているシフトラバーはこの5速ギアボックス用に用意されたものでした。先行モデルのR75/5にはそのまた先行のR69Sと同形状の鍛造アルミ製のシフトペダルが装着されていましたが5速になりシフトシャフト一体となったためスチール製となりました。このスリムなペダルに合わせて用意されたのが今でも買える、でも裂けるシフトラバーです。

スチール製ペダルに変更されアルミ製より強度があるためかスリムな形状となりました。転倒時に折れ易いなどのクレームがあったのでしょうか、ペダルは肉厚形状のものに変更されました。また1978年、人間工学に基づきリンク式シフトペダルを採用（ステップ位置は変わらず）スチール製ペダルからアルミ鍛造に変更、ラバー挿入部の断面はオーバルに、1960年代のR50-69Sと同じような形状に戻りました。しかしシフトラバーは変更されることはなく、挿入困難で、挿入した途端に表面の滑り止め用の溝から裂けてしまう結果となります。



R50-R69S用アルミ鍛造



5用シフトペダル



断面形状に合わせたシフトラバー



6速5速ミッション 初期



薄型フラット断面



断面形状に合わせたシフトラバー

CRIMECA

何度も裂けて知らないうちに路上で落としてしまった方、タイラップで固定している方、シュリンク・チューブで保護している方、ワイヤーでロックしている方、これからは4速ミッション用のシフトラバーに交換すれば外見に違和感無く、裂けることもなく、長い期間使用できます。

5速TM用 2331 1232 097 純正・裂ける仕様

4速TM用 2341 1232 116 オーバル形状



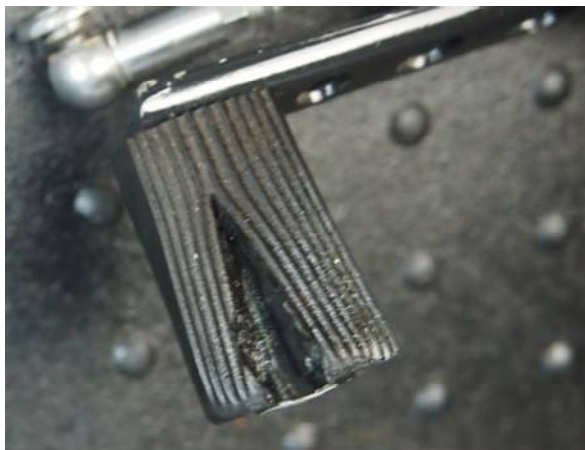
強度アップの対策品か？ オーバル断面に戻っている



エルゴノミクスに基づきリンク式に



R80モノレバー(1985→)アルミ鍛造ペダル



R100GS(1988→) スチール製ペダルでも裂ける

イーベイ出品のNOS・当時モノの画像と現行品を比較すると色がグレーなのでゴム材質が異なっています。対環境のためかゴムの材質も当時モノと異なっているのか劣化が早くなっているケースもあるようです。単に内径が小さすぎて装着すると限度以上に伸ばされるだけかも知れません。そうすると設計が悪いことになります。



オレンジ・ラベルは1970年代の証？



K100用も試しましたが裂けました



シーソーペダル:靴底操作でゴム不要

CRIMECA