

## ブレーキ鳴き考察 ドラム編

アスベストに発がん性があると報告されBMWでは1980年ごろよりアスベスト・フリー化を進めました。ライニング材質からアスベストを抜くとどうしてもブレーキ鳴きが出るようになったようで対策として鳴きの原因である微振動の発生を抑える方法を考えました。採用したのはシューが振動しないようブレーキ・スプリングにはめ込むラバーです。泥縄式対応だから仕方ないかもしれませんがデメリットがあります。

ゴムをはめ込むことでスプリングの戻りを阻害してしまうことです。ペダルのアソビが多くある場合は戻る力も大きく元の位置に戻りますがアソビを少なめにした場合にスプリングが戻る力よりゴムがスプリングを押ししている抵抗が大きくなって戻りません。ペダルが戻らないのでブレーキランプが点灯しっぱなしになることもあります。

ペダルのアソビを多めにすれば戻り不良も制動灯不良も解消します。

たださえエアクリーナパイプがブレーキ操作の邪魔になるので遊びは少ないほうが快適なのですが、、、伝統的に英国のブレーキメーカーは優秀のようで効き／鳴き／攻撃性の面でメリットが多く、鳴かないのなら防振ラバーは不要ですのでブレーキ操作も最適になります。



### 最小のコストで最大の効果？ R100RSなどモノサス後期型ブレーキシュー

その後開発されたR100GS系は安全性を重視してゴムのチューブにスプリングを入れるといった作業がちょっと面倒な方法ですが従来型と比較すると誤装着をなくし、走行中の脱落を防止する目的もあります。ただこのモデルはワイヤーアクションなのでそもそも作動抵抗も大きいいため防振ラバーとあいまってブレーキタッチがよろしくありません。

### 誤装着例 鳴き防止効果もない



改良型 R100GS系 スプリングの装着方向が逆



もはや脱落は不可能



バネにもゴムチューブが

**CRIMECA**