

BMWとチューブレスタイヤ

国内販売の国産車で初めてチューブレスタイヤを装着したモデルはV型縦クランク配置のホンダのウイングGL500/400で1977年のことです。コムスター・ホイールと呼ばれる非分解式一体ホイールは最初CB750F- に装着され、400ccのホークの販売で一般化しましたがチューブ入りタイヤでした。ヤマハ、スズキ、カワサキも鋳造品のキャストホイールを投入しましたがすべてチューブ入りでした。現在でも人気のスズキ・カタナもチューブが入っていました。

BMWのキャストは1977年ごろR100RSに装着されたのが始まりで前後ともチューブ入りタイヤです。採用が遅れたのは出先でのパンクで修理方法が確立されていなかったからとも聞いています。

BMWがチューブレスタイヤ対応になったのは1985年のモノサスモデルからで修理用キットとエアポンプが装備されているため出先での修理が可能になりました。

このように歴史的に見ればキャストホイール ール チューブレスタイヤではありませんでした。

チューブレスタイヤのメリットはパンクしても急激にエアーが抜けないことです。BMWのキャストホイールと純正のチューブ組み合わせはパンクしても急激にエアーは抜けず、よってタイヤビードが落ちないため高速巡航でも安全です。修理の面でも本格的修理の場合はチューブレスでもタイヤを外して処置するため大したデメリットではないと考えたためではないでしょうか？

実はBMWはキャスト採用前のスポークホイールでもビード脱落防止のリブが設定されていて高速巡航時の安全性を確保しています。

また一般的なリムバンドは採用しないで専用のテープを巻くようになっているためパンクしてもエアーの漏れる箇所が少ないため操縦不能になるような急激なエア-漏れが起きない設計になっています。

アウトバーンの国ならでの考え方です。

