

モノサス用ブレーキペダルのモディファイ（現状と必然性）

自動車にしろオートバイにしろ基本的には自国の安全基準、気候、道路環境に合わせて設計製造されています。輸出モデルなら仕向け地に合わせて設定を変更します。これは運転者にも当てはまる事項で自国民の体格を基準に設計されているように思えます。

ハーレーダビッドソンの場合などは日本人の小振りな手では明らかに遠いブレーキ・クラッチレバー、もちろんハイウェイ・ペグも単なるお飾りにしかありません。BMWの場合にはシートが高くて足がつかないことが端的ですが腕が短いので最適なライディングポジションを確保するためには着座位置がシート最前部になってしまいます。この姿勢ですとつま先が下がってしまうためシフトペダルの位置が合わなくなってしまいます。ニーグリップの関係で最前部に座ると脚の角度が開くので必然的につま先は外側に開いてしまいます。またフラットツインの場合には脛がエアークラッシュパイプに干渉するようになり益々ブレーキペダルが踏みにくくなってしまいます。

1969年に発売されたエアークラッシュと呼ばれるシリーズは1996年ごろまで続いたロングランモデルでライディングポジション、ペダルの位置や角度などから個人的には想定身長は180センチくらいではないかと思えます。このくらいの体格を持っていればシフトペダルの角度やブレーキペダルの位置関係も違和感がありません。

シフトペダルの角度は初期の固定式からアジャスト式に改善されたのである程度の融通が利くようになりました。しかしブレーキペダルはキャブレター・フロートの干渉もあり一般的な位置より下位にペダルがあり、またかなり内側に設定されているため自然に踏みこめる位置にはありません。咄嗟の場合はブレーキの空振りも起こりそうです。ペダル位置が低いと踏み代が確保できにくいため十分な制動力を得るためにはかなり不自然な姿勢でペダルを踏み込まなくてはなりません。

このような状況のなかクリメカではより安全に楽しくお乗りいただけるようブレーキペダルを3センチほど外側に移しました。一般的なオートバイの場合は右コーナーにおいてブレーキペダルが路面と接地する恐れがありますが幸いフラットツインはシリリンダーが張り出しているため走行には何の影響もありません

