スプリンガーフォークとディスクブレーキについて

(ナロースプリンガー、ロングスプリンガー、74スプリンガー の車両)

メインブレーキは、リヤブレーキです。

スプリンガーとディスクブレーキについては、昔から様々な意見があるかと思いますが、強度や性能、乗り心地を担保したいならスプリンガーは諦めて貰うしかありません。Harley Davidsonのヘリテージスプリンガーが廃盤となった経緯もそういった意味合いからですが、性能とカスタムは常にトレードオフとなります。

ロデオでは現在もプリンガーフォークを搭載しているスタイルが各種ありますが、スプリンガーフォークはフリスコなどのテレスコ フォークと比べるとサスペンション能力やブレーキ耐性強度がありません。1950年代がスプリンガー時代となる訳ですが当時のブレーキはメカドラムでしたので制動力も貧弱で特に注意する必要もなく使っていたと思われます。

しかし、現代の新車は製造基準として規定のブレーキ性能を満たす必要がありディスクブレーキが必須です。その為、ブレーキ制動力が上がる事でいくつか注意しなければならない点があります。

まず、旧車スプリンガー車と同様、メインブレーキはリヤブレーキだと認識して下さい。

現行車の様にフロントブレーキを必要以上に掛けてしまうとフォークマウント部 (○印) の破損、キャリーパーハンガー (矢印部) の破損 (曲がってしまう) などに繋がります。ブレーキハンガーを曲げてしまうとキャリーパー本体とブレーキディスクが接触してしまったり、キャリパ本体とホイールスポークとのクリアランスが少なくなってしまい大変危険です。

ブレーキ周辺のメンテナンスとして増し締めはもちろん、各部のクリアランス確認も常にメンテナンスとして実施してください。アルミ製のキャリパーハンガーをもし湾曲させてしまったらリプレイスするしかありませんので当社メンテナンスへご相談ください。

基本、リヤブレーキがメインである事を忘れずにフロントブレーキの扱いは十分注意してください。

Rodeo Manufacturing Inc. All Right Reserved.