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。

旧車の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ください。

スプリンガーフォークの特性

スプリンガーとディスクブレーキについては、昔からさまざまな意見があります。強度や性能、乗り心地を優先する場合は、スプリンガー以外のフォークをおすすめしています。Harley Davidsonのヘリテージスプリンガーが廃盤になった経緯にもこうした事情があり、性能とカスタムは常にトレードオフの関係にあります。

ロデオでは現在もスプリンガーフォークを搭載した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への耐性・強度が劣ります。スプリンガーが主流だった1940年代はブレーキが機械式ドラムで制動力も弱く、特に注意せずに使われ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。そのため、制動力が上がることで、いくつか注意しなければならない点があります。

フロントブレーキの掛けすぎに注意

現行車のようにフロントブレーキを必要以上に掛けると、**フォークマウント部（○印）の破損**や、**キャリパーハンガー（矢印部）の破損（曲がり）**などにつながります。キャリパーハンガーが曲がると、キャリパー本体とブレーキディスクが接触したり、キャリパー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たりして大変危険です。



○印：フォークマウント部　**矢印**：キャリパーハンガー



矢印：キャリパーとディスク・スポークのクリアランス

ブレーキ周辺のメンテナンス

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。

キャリパーハンガーを曲げてしまったら

アルミ製のキャリパーハンガーは、曲がってしまった場合は交換が必要です。RODEOのメンテナンスへご相談ください。

リヤブレーキがメインであることを忘れずに、フロントブレーキの扱いには十分注意してください。

メンテナンスについては、RODEOのオフィシャルサイトでも紹介しています。

© 2026 RODEO MANUFACTURING INC.　群馬県高崎市上並榎町454-1　http://www.rodeomotorcycle.com