

“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術『ライディングQ&A集』”

“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術”

## ライディングQ&A集



第6版・平成21年7月11日

編集 ツーリングライダーズ

## ■著作権について

「“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術”『ライディングQ&A集』」は、著作権法で保護された著作物にあたります。

本レポートの取り扱いについては下記の点にご注意ください。

- 本レポートの著作権は、執筆者である著作者にあります。
- 著作者の事前許可なく、本レポートの一部または全部を無料・有料を問わず印刷物、電子ファイル、DVD、ビデオ、音声、ホームページ、セミナー、講演などのあらゆる手段により、複製、流用、転載、配布、公開、転売（オークションを含む）等することをすべて禁じます。

## ■使用許諾契約について

本契約は、本レポートを購入した者（以下、甲とする）と著作者（以下、乙とする）との間で合意した契約です。本レポートを受けとることにより、この契約は成立します。

### 第一条 契約の目的

本契約は、本レポートに含まれる情報を、本契約に基づき、甲が非独占的に使用する権利を承諾するものとする。

### 第二条 第三者への公開の禁止

甲は本レポートの一部または全部を、いかなる手段によっても第三者に公開・配布することはできない。

### 第三条 契約解除

甲が本契約に違反した場合、乙はいつでもこの使用許諾契約を解除することができる。

### 第四条 損害賠償

甲が本契約の第二条の規定に違反した場合、本契約の解除に関わらず、甲は乙に対し、違約金として、違反件数と違反行為時の販売価格を乗じた価格の10倍の金額を支払うものとする。

### 第五条 免責事項

本レポートはこれまでの経験をもとに作成したもので、利益を保証するものではない。本レポートの情報によっていかなる損害が生じた場合においても、乙は一切の責任を負うものではない。

## ■はじめに

こんにちは、ツーリングライダーズ代表、タシロセイジです。

日頃は、「ツーリングで一目置かれるライディングテクニック習得法」をご愛用いただき、誠にありがとうございます。

マニュアルの特典として『ライディングQ&A集』を作成して以来、今回で第6版を作製させていただくことになりました。

これも、多くのご購入いただいたツーリングライダーの皆さんから、【特典】であるメールサポートを通じ、ライディングについてのご質問やご意見をたくさん頂戴しているからにほかなりません。

最近寄せられるメールサポートのご質問内容を見てみると、とてもレベルの高い内容が見受けられます。

そして実際多くのご購入者様からメールを通じ、また購入者様限定ツーリングに参加された方から直接、マニュアルやこのメールサポートのおかげで、ライディングの上達を実感できたとの喜びのお言葉を頂戴しており、ツーリングライダーズ一同とても嬉しい限りです。

今回もお客様のご質問のニュアンスをお伝えするために、極力更正を入れず原文に近い形で掲載させていただき、また似たようなご質問には、回答が重複しているものもありますが、その点ご了承願います。

この【特典】『ライディングQ&A集』を読まれ、今まで気がつかなかった潜在的なライディングの問題点をご自身のこととして解決いただけたなら、これ以上の喜びはありません。

これからも、皆さまからのメールサポートのお問い合わせがある限り、この『ライディングQ&A集』を配布させていただく予定ですので、期待してください。

平成21年7月11日

ツーリングライダーズ代表

**タシロ セイジ**

## 『ライディングQ&A集』

### 【ライディングフォーム】

Q: たいしたコーナーでもスピードでもないのにバンクセンサーを擦ってしまうことがあります。体が逃げてしまっているのだと思うのですがなかなかうまくいきません。

以前単独事故を起こした経験があるので、安全にバイクに乗りたいと考えていますが、ブレーキングに自信がもてません。

A: 私は同じバイクであらゆる状況下でライディングしましたが、一度もバンクセンサーをすることはありませんでした。

恐らく、バンクセンサーを擦るといのは、リーナウト気味になっていると思われます。

バイクの倒しこみに際し、下半身主導で行っていませんか？

正しいリーンウィズのフォームを取るには、荷重移動にあたり、肩を曲がる方向に入れていき、上体主導で車体を傾けていきます。

リーナウトは車体をバンクさせているわりにセルフステアリングが効きにくいフォームです。

前述の上体主導の荷重移動により、バイクを比較的立てながら旋回性を高めていく正しいリーンウィズを身につけてみてください。

またブレーキングは、コーナリングと切り離し練習されると、恐怖感やストレスがありません。日頃の練習での繰り返しの急制動練習は、きっとあなたのあらゆるライディングシーンに役立つことでしょう。

Q: スーパースポーツ系のバイクは前傾姿勢である事は分かりますが、Uターンする時のフォームはどんな形でUターンするのですか？

A：前傾姿勢を保ちながら、かつ体重を下半身でニーグリップを使って支えます。

あとは、曲がりたい方向のシートの内側に体重（荷重）をかけ、上体を曲がる方向にひねっていくのは、スーパースポーツ系バイクに関わらずどのバイクも同じです。

Q：ニーグリップをヒザ以外でも上手にできるようになりたいのですが、（例えば踵とか、太ももとか）良い練習方法はありますか？

あんまりヒザだけでニーグリップするとタンクに傷がついてしまって悲しいのです。

急制動などは当然下半身全部でニーグリップすると思いますが、特にヒザ以外でのニーグリップを強化したいと思っています。

A：もうご存じのように、ニーグリップはヒザだけではなく、踵でもふくらはぎでもできます。ただし、アメリカンはマフラーやエンジンがむき出しですので、やけどの心配もありなかなかニーグリップできないのも現実のようです。

基本的にはアメリカンタイプでのニーグリップはできないものと考えておいたほうが良いでしょう。

それでも体を安定させる方法があります。

加速時は上体を前傾にして慣性と釣り合わせる。

そして減速時は上体を後方に持っていくのと同時に、アメリカンはステップが前方にありますから、土踏まずをつかって体をサポートしてみてください。

Q：マニュアルで、リーンアウトは危険とか書かれていましたが、低速でのちいさなUターンとかでは、リーンアウトも使うと思うのですが、それも危険なのでしょうか。

A：低速での旋回でのリーンアウトは、遠心力が少ないため大きな危険はありません。

ただ、このフォームを取るものの危険性は、他の中速でのコーナリングでもなかなかこのクセが抜けなくなってしまうことなのです。

なぜなら、楽なフォームだからです。

人間楽なフォームを覚えると、特に遠心力と恐怖心がつきまとう速度の高いコーナーで、ついこの（上体が逃げてしまう）リーンアウトが無意識に顔を出します。

それからバンク角を深くすると、バイクの原理からセルフステアリングが効かなくなります。究極はレースの世界ですが、バンクを深くするとセルフステアリングではなく、タイヤのプロファイル（タイヤ断面のR形状）で曲がるのです。

セルフステアリングは、正しいリーンウィズ、リーンインで、バイクの内側に荷重したときに機能する原理です。

バイクの内側に荷重することで、それとバランスを取ろうと前輪が内側に切れ込み、後輪の接地点とライダーの荷重点の延長線上に前輪の接地点を移動させようとすることで起こるからです。

つまり、リーンアウトではライダーの荷重点が内側に入りにくいので、セルフステアリング機能が発生しにくいのです。

しっかりとセルフステアリングを機能させ、可能であればハンドルロックまで持って行っていただくと安全でリスクないライディングに近づきます。

私たちの目的は、同じコーナーを走るにしても、より安全でリスクのない走りを選択するべきです。

低速練習は街中でのUターンだけのものではなく、あらゆる公道でのライディングの基本技術の習得を目的にするべきです。

正しくイン側に荷重を乗せるリーンウィズ、リーンインは、リーンアウトより難しいですが、必ずやあらゆる公道でのライディングに役立つはずです。

リーンアウトを完全に否定するつもりではありませんが、それは低速でのリーンウィズやリーンインを身につけてから、危険回避の目的や、見通しの悪い道を走る技術として取り入れていってください。

Q：バイクに乗ると少したつと両手の指と両親指付け根らへんがしびれてしまいます。

教習車もCB750だったのですが少しハンドルが低いせいかと思い教習車用のアップハンドルに変えました。

でも、指がしびれてくるのは変わらない気がします。

腕とかに力を入れてはいけないとわかっているつもりなのですが...

クラッチも固くはないのですが何でしびれてくるのかわかりません。

A：まず、ハンドルをどのように握っていますか？

もし、鉄棒を握るように、ハンドルに対して直角に握っているのなら改めましょう。

鉄棒のようにハンドルを握ると、親指の付け根をハンドルに抑えつけるような形になります。脇を締めてライディングフォームを取ると、この形になりやすいのですが、ともすると教習所ではこのフォームを教えます。

というのも、教習所では、公道を法規走行に元ズいたライディングしか教えてくれないからです。これは私たちが目指す、安全なスポーツライディングとは異なる目的であります。

スポーツライディングを目指すのであれば、脇は閉めずに緩めます。

そして、上体を自由度高く三次元に使えるように、ヒジはやや上げ、腕は外側からハンドルに添えます。

バイクのハンドルの握り方は、ハンドルエンドにバランスウエイトがあれば、手の平の腹の手首に近い部分をバランスウエイトにあてがい固定し、アクセルはドライバーを扱うように親指、中指、薬指を主に使います。

この際、親指は、外から添えた腕の影響で、ハンドルに平行に近い形であてがうことになります。

この形でハンドルが握れると、親指の付け根を常にハンドルに圧着しなくてすむため、比較的しびれることはなくなります。

Q：DVDを見ていて、運転姿勢のところで、ツーリング後に肩や腕が筋肉痛になると、余計なところに力が入っているとおっしゃってありました。

前回のツーリングした際、次の日に肩から首にかけて張ってありました。

いわゆる肩こりというのでしょうか。

ただ、今まであった腕の筋肉痛はありませんでした。

これは、やはり運転姿勢が悪いのでしょうか。

それとも、余計な力が入っていたのでしょうか。

前回のツーリングでは、セルフステアを有効に活用できたと思っておりますが、やはりまだ、肩や腕に余計な力が入っていたのでしょうか。

A：ライディングはスポーツですから、ほど良い肩のハリというのは悪くないと思います。腰に疲労が残っていると、フォームやライディングポジションに問題があるかもしれませんが、首肩であれば多少ハンドルに上体の荷重がかかっているのかもしれませんが。

ニーグリップを強め、確実に上体を支えるよう心掛けてください。

筋肉痛で言えば、内モモに疲労が残るのは正解です！

また、ネイキッドバイクの場合、長い高速走行を行うと、風圧で首肩に疲労が残ることもありますが、今回の場合は違いますね。

Q：長い時間といっても大した時間ではないのですが手のひらが痺れてくるんです。

腕に力が入るのはいけない事だと分かってはいるのですが気がつくと腕がのびきっているんです。

A：腕に力が入る、つまり上体の重さを腕で支えてしまうわけですね。

教習中にニーグリップという言葉がたくさん聞いたと思います。

でもその重要性を本当に理解しているライダーは少ないもの。

例えば、

タンクと膝の間に紙幣が挟まっていたとしたら、どうするでしょうか？

きっと、しっかり、ガッチリ、強力で下半身を締め付けるはずですよ。

ライディング中ずっと、その力でニーグリップする必要はありませんが、少なくとも加速中やブレーキング中、そしてコーナリング中は意識的に強いニーグリップを心がけてみてください。

Q：先週の休みに早速ブレーキングの練習をしつつ走ってきました。

なかなか色々面白い発見があり大変楽しめました。

ニーグリップの件です。

膝がタンクまで届かないので、太ももを使ってシートを挟み込むようにしています。（前に言っていたバイクと体が合っていないというのはこれです）

無理に届かせようとするとフォームが崩れてしまうので、出来るだけ太ももでシートを挟み下半身を安定させていますが、これで問題はないでしょうか。

A：バイクの形状、ライダーの体格には、それぞれ個体差、個人差があります。

ニーグリップの目的は、それぞれの組み合わせで最も楽に効率的に車体をホールドし、人車一体感を得られるかです。

それは、ヒザでもモモでも、ふくらはぎでも、くるぶしでも、つま先でもいいのです。

もしその乗り方で、ブレーキング時にも加速時にもしっかりと上体を差支えられるのなら、コーナリングで人車一体感が得られるなら、それが正解でしょう。

Q：加速時の姿勢についてですが、極端な前傾姿勢はリヤタイヤに加重がかからなくなるのでよくないという本の記述を見ました。

リヤタイヤに乗るのをよとするのは共通なのですが、どのようなニュアンスなのか、わからなくなりました。

A：リヤタイヤへの加重が必要なほどのいわゆるフル加速については、直進時以外は危険が伴います。

リヤタイヤの加重が必要なシチュエーションは、車体をバンクした時においてであり、すなわちカーブへの侵入から脱出時です。

この状況では極端な前傾姿勢を必要とするほどの加速はできないと思います。

直線加速に関しては、リヤタイヤへの荷重が必要ではないとは言いませんが、基本的にバイクは加速時にスクワット効果が働くため、自然とリヤタイヤへの加重が高まります。

一方、加速時は慣性の法則で体がのけぞりますから、その状態では大変不安定な運転となってしまいますので、慣性に合わせた前傾が必要になってくるのです。

加速度に適さない極度な前傾は意味がありません。

あくまで慣性に合わせたあなたなりの前傾を体得してください。

## 【低速バランス】

Q：講習会で行うようなパイロンスラロームで、自分なりに早く抜ける方法を考えています。

バンクの切り返しにニーグリップで左右の振りと同時に、シートから尻を2センチくらい持ちあげるような感じ（実際には座っていますが）でステップ荷重を加え、高い方（外側）のステップを後ろの方向に踏むように切り返しを行います、

そうすると切り返しが早く行えるような気がしますが、転倒の危険も多くなります。

（ミラーがコーンに接触したこともありましたが、やり過ぎなのでしょうが・・・（笑））

タシロさんの見解も教えてください

A：イメージはご指摘の通りで良いと思います。

感覚の世界は、個人で感じが違うので私の例があなたの例に当てはまるかわかりませんが、私の場合、切り返しで起き上がった車体を身体に引き寄せる感じです。

乗馬で馬が前足を蹴りやげる際に、騎手が上手の前半身を引き寄せる、そんなイメージでしょうか。

Q：先日、ある講習会で「ちどり走行」をしたのですが、低速バランスが悪いのか、上手くできませんでした。

何かコツのような物がありますでしょうか。

A：千鳥走行は極低速域におけるバランスや、アクセルワーク、クラッチワーク、リヤブレーキ操作が同時に要求される難易度の高く、かつ総合的なライディング技術が要求される課題です。

まず、重要なのが目線です。

目標のパイロンはもちろんのこと、そのパイロンに大きく外側から進入するその想定ラインをしっかり見つめることが重要です。

そして、目線と一緒に顔、肩を回転させ、肩によってハンドルを切っていく出来ればフルロックに速やかに持っていきます。

荷重はやや後輪寄りにかけ、丁寧なクラッチワークで駆動力を伝えつつ、断続的にリヤブレーキをなめるように使い車体を安定させます。

あと、通常のライディングでは、シートにほとんどの荷重をかけるのですが、千鳥の場合は若干ステップを踏みこみ荷重をかけてあげると、重心が低くなり、バランスを取りやすくなります。

**Q：取り回しがとても苦手です。バランスを崩し何度も立ちゴケしました（新車なのに。。。）  
Uターンと小回りが上手くできません。**

**A：低速時のバランスで一番大切なことは、車体との一体感です。  
つまりニーグリップです。**

このニーグリップは、ほとんどの方はただヒザで車体を挟めばいい・・・ぐらいにしか思っていない  
ませんし、教習所でもせいぜいその程度しか教えてくれません。

しかし本当のニーグリップは、ヒザだけでなく、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモも下半  
身全てを使って行います。

さらに、タンクを潰すほど強力で車体を挟み込みます。  
ほとんどの方のニーグリップは、全くこの挟む力が足りません。

考えてもみてください。

何十キロもの速度からの一気の減速や、急加速時に上体を支えなければならないのです。  
ですから、急加速、減速、低速バランス、Uターン時は、ガッチリと強力なニーグリップを意識  
して行ってください。

当初はライディングしていてとても下半身が、特に内モモの筋肉が大変披露するでしょう。  
でも安心してください。

要領を得れば、力の抜きどころが、無意識にわかってきますから。

Q：今悩んでいるのはパイロンスラロームがうまく出来ないでいます。  
スラローム開始点のパイロンから最初のスラロームへの入り方がいまいち良く分かりません。  
タイムも7.5秒代で奮闘していますアドバイスをお願いします。

A：パイロンスラロームのコツですが、座点を中心に、両足でしっかり挟みこんだタンク（車体）を、ヒザで左右に振り返すイメージでパイロンを一つ一つくりやしていきます。  
この際、下半身でバイクを傾けていくことで、セルフステアリングを引き出していくのです。

ですから、ハンドルを意図的に切ったり、荷重（体重）を移動する必要はありません。  
身体は常に車体の中心にあります。  
スキーをやる人ですと、イメージしやすいと思います。

コツは決してハンドルで曲がろうとしないことです。  
ハンドルに上体の体重をかけるのもご法度です。  
あくまで右に左に車体を振るのに伴い、車体にステアリングを切らせていくのです。  
バイクの傾ける角度（バンク角）は、セルフステアリングを誘発するのが目的ですから深くなくとも大丈夫です。

以上の点を実行しながら、前輪がパイロンを通過する際にバイクを倒しこんでいきます。  
そして、後輪がパイロンを過ぎるタイミングで早速反対側に車体を切り返し（ヒザを使って引き起こす）、次のパイロンを前輪が通過するまでにバイクが起き上がり、まっすぐになっている状態を作り出します。

タイミングは、セルフステアリングの始まりにタイムラグがあるので、パイロンなりに切り返しそうとすると遅れてラインが膨らんでしまうので、早め早めに切り返しを行います。

リヤブレーキは、バイクを傾け倒しこんでいるタイミングで使うと、セルフステアリングが引き出しやすく、さらに旋回性が良くなります。

Q：（免許教習中の方より）1本橋について、自分としては自信がありましたが、1回目から落ち自信喪失。

お聞きしたいのですが、車両が橋に乗るまで勢いが入ると思いますが、橋の真ん中あたりまで行かないと安定をとることが出来ません。

10秒の壁がなかなかクリヤできません。

スタートから車両が橋に乗り上げるまでの目の位置は？

勢いの加減は？

このあたりのことをアドバイス願います。

A：車体がふらつき、安定しない要素は以下のものが考えられます。

- ①人車が一体になっていない
- ②上体がガチガチに力が入っている
- ③エンジン回転数が低い
- ④フロントブレーキを使っている
- ⑤目線

これらを克服するには、

- ①ニーグリップを確実にする
- ②上体の力を抜く（ニーグリップを強めに意識すれば、上体の力は抜けると思います）
- ③エンジンは遠慮なく、2～3千回転ぐらいまで回してみて下さい。

ジャイロ効果をご存じですか？

なんだか物理の時間になりそうですが、コマがまわっている時は正立しているあの状態です。

ものが回転をすると、物質にはジャイロ効果が働き、安定しようとしみます。

バイクも一緒に、回転数を上げるとクランクシャフトが高回転になり、その結果ジャイロ効果が働いて、車体は安定します。

④フロントブレーキは絶対 NG です。

リヤブレーキで出過ぎたスピードを抑え込んでください。

またアクセルやクラッチでのスピード調整も厳禁です。

⑤目線は常に一本橋の延長、遠く前方です。

一本橋に目線を移したら間違いなくふらつきます。

以上をまとめますと、

- ・ エンジン回転数をあげる  
(バイクが可哀そうで気が引けるかもしれませんが、遠慮なく回してください)
- ・ ゆっくりクラッチをつなぎ (半クラッチ)、リヤブレーキで速度調整
- ・ ニーグリップを強めにし上体の力を抜いておく
- ・ 一本橋に乗るときの段差でふらつく場合がありますので、  
出だしは少し速度を上げて良い
- ・ 目線は始めから終わりまで、常に前方遠くを見る
- ・ 後輪が一本橋に乗ったら、リヤブレーキを踏み速度を極低速に調整
- ・ アクセルは緩めない、半クラッチの開度は変えない
- ・ ふらつきそうになったら、我慢せず一瞬だけリヤブレーキを緩めて速度をあげる
- ・ 安定したらすぐリヤブレーキを踏む

こうすれば、一本橋の 10 秒はクリアできると思います。

とにかく目線は終始上 (下を見ない)、ニーグリップで、エンジン回転あげて、最初は勢いをつけて段差のふらつきに負けず、リヤブレーキで速度調整。

ふらついたら一瞬だけ速度を上げる (ハンドルや上体でバランスを保とうとしない)

こんな感じです。

がんばってください。

最後にもうひとつアドバイス。

一本橋練習中はできる限りタイム (10 秒以上、できれば 15 秒) に挑戦してください。

あくまで練習中。何度でも落ちましょう。

そして、卒検ではタイムにこだわらないでください。

橋から落ちたら即検定終了なのですから、落ちないことだけをフォーカスしてください。

つまり、どうしても一本橋に自信が持てないのであれば、減点覚悟で7秒ぐらいで駆け抜けるのです。

他の課題で、それほどミスがなければ、マイナス3秒程度の減点ぐらいで落ちるようなことはないでしょう。

**Q: ハンドルがあまり切れない前傾の強いバイクでのUターンについて教えてください。**

A: ハンドルが切れないバイクのUターンについて、ハンドルはしっかりフルロックまで持っていけるよう、ニーグリップをしっかりと行き、上体の体重をハンドルにかけないようにします。

特に前傾の強いバイクは、ハンドルに体重がかかりやすく、ゆえにセルフステアリングが妨げられやすいもの。

しかし、前傾の強いスーパースポーツ系バイクなどは、比較的ホイールベースが短いため、ステアリングをしっかりとロックまで持っていければ、カタログ数値より相当小さな半径で回転することができます。

そのためには、ニーグリップで人車一体感を確保し、ライダーの体重をしっかりシートの内側に荷重していきます。

すると面白いほどセルフステアリングが働き、回転半径を小さくしていきます。

リーンアウトでバイクを必要以上にバンクさせ、かつ上体が外へ逃げてしまったフォームを取ると、意外とセルフステアリングが効きにくくなるので注意が必要です。

あと、右へのフルロックの際には、ドライバーを扱うような外側からのハンドル（アクセル）の操作ができればフルロックターンも怖くはありません。

Q：発進・停止時は不安定でふらつくこと。

数回立ちゴケ（停車時）をしたことがあります、なぜ？理由がわからない。

A：発進・停止時、つまり極低速時のふらつきの大きな原因はニーグリップの不足です。

立ちゴケの不安から、いつでも足を地面に着けるように、ステップから足を外していませんか？  
これによりニーグリップをさらに弱め、バイクを不安定なものにする悪循環になっているのです。  
以上が立ちゴケの理由です。

教習所での一本橋の練習を思い出してください。

一本橋は、このような極低速走行時のための練習だったのです。

一般的なライダーは、総じてニーグリップができていません。

本人は出来ている、と思っている人もです。

その原因は、ニーグリップが弱すぎるのことが多いのです。

タンクとヒザの間に紙幣を挟んでいるイメージを持ってみてください。

恐らく、タンクがつぶれるほど下半身を締めつけようとするはずですが。

私は軍手を挟んで練習しました・・・。

それから、極低速走行時は、車体のバランスを崩すので、フロントブレーキは使わないようにしてください。

リアブレーキを丁寧に引きずるように使えば、車体は安定します。

Q：交通の流れを止めない、発信と同時の素早い右折ができません。

マニュアルにあった回転キープでリアブレーキ制御で練習するのですが、低い回転数だとトロトロと遅すぎて、次は少し高めと思い、3000回転でやると、もの凄いパワーで駆動が繋がった瞬間あらぬ方向につっこみそうになりました。

最初は社外マフラーのぬげが良すぎるため、ギクシャクして、そのせいだと思っていました。でも考えなおすと何か策はあるはずと思いながらも、今も悩んでいます。

クラッチは完全につながらない方がいいのでしょうか？

A：クラッチは完全につないで構いません。

3000回転程度まで回転を上げてからの、リヤブレーキの使い方が弱いように思います。しっかり踏みこみ、パワーを抑えつけてください。

イメージは坂道発進です。

リヤブレーキで車体を止めた状態で、アクセルを開け、かつクラッチをつないでいきます。ある段階でリヤブレーキを少しずつリリースしていきます。

Q：「ハンドルが切れないバイクのUターンについて」のメルマガで分からないところがありましたので、質問させていただきます。

- ・フルロックターンって何ですか？
- ・フルロックって何ですか？
- ・ロックって何ですか？

A：「フルロック」「ロック」とは、ハンドルを左右どちらかに切り、ステアリングがストッパーに当たり、これ以上ハンドルが切れない状態のことを言います。

つまり、この状態をUターンで作り出せれば、より小さく回転ができるわけです。

Q：教習所では散々半クラッチを練習しましたが、現在のバイクに乗るようになってから、なかなか思うようにコントロールできません。

特に低速でのコントロールに不安を覚えます。

いったん停止からの左折や右折もスピードがないとギクシャクします。

なにか悪い癖になっている事があるのでしょうか？

A：アクセルオフでクラッチのつながる位置を探して下さい。

ハーレーであれば、アクセルオフのままローギヤからトップギヤまで入れられると思います。

まだ所有されたバイクに慣れ親しんでいないことも考えられますので、たくさん乗ってあげるのも、当り前のようですが、大事な要素となるでしょう。

それからもうひとつ大事な事は、リヤブレーキです。

発進直後はスピードも乗らず、ふらつきやすいものですが、アクセルを遠慮せず多めに開け、半クラをキープしたままリヤブレーキで速度調節をしてください。

慣れるまでは上体に力が入りやすいものです。

エンストさえしなければ、バイクは決して転倒しませんから、安心して上体の力を抜き、セルフステアリングを最大限活用して下さい。

Q：先日低速の右左折についてアドバイスをいただいたのですが、少しだけコツは分かった気はしてまして、普段のりで練習をかねて意識的にしているのですが、どうも低いハンドルを意識してしまい恐いです。重心はニーグリップでハンドルに力をかけないようにしているのですが・・・

低速の時のセルフステアリングなのですが、どうもバイクが倒れてくるのが恐くて実感がつかみにくいのです。

ハンドルのフルロック操作でさえ、びびってできないありさまです。やはりリヤブレーキが下手くそみたいです。

A：身体を残すからバイクだけが倒れるのが怖いのです。

バイクは体重移動で、荷重点を曲がる方向に移動させることでセルフステアリングを誘発させるのとメルマガに書かせていただきました。

つまり、バイクを傾けなくてもいいのです。

ライダーが積極的に上体をイン側に入れてあげれば、勝手にステアリングが切れ曲がっていくのです。

この究極がリーンインです。

バイクが傾くのが怖い場合はリーンアウトになっています。

あくまで体重移動(荷重移動)は上半身主導で、肩から上体を傾けていくことで行ってください。

Q：私は大型教習を始めたばかりです。6時間ほどの教習段階です。  
バイクは全く乗ったことがなく、50の手習いのつもりで始めました。

スラローム、クランク、S字、8の字をやっています。

スラロームは先のパイロンの方へ肩を向け、結果的にハンドルが切れると同時に車体が傾き、と同時にアクセルを開いて、推進力を与えて、結果的に車体が起きてきてを繰り返すのでしょうか。今のところ、車体が立ち過ぎてパイロンに当たってしまいます。また、怖くてアクセルを開いての車体の立て直しが出来ません。アクセルを開くと、進みすぎてしまうからです。

後ろブレーキは結構使いすぎえています。

クランクはもっと、スピードが落ちるので、しかも狭いので、アクセルをちょっと開きすぎるとコースアウトが怖いし、遅いと転倒しそうになるし、ローギヤを半クラッチで、アクセルコントロールをしています。

クランクでも、一歩先の方へ視線と肩を向け、結果的に車体が倒れハンドルが切れてということでしょうか。車体が立ちすぎたり、よろめいたりアクセルを開けすぎたりです。

やはりアクセルを開け気味にして、これを後ろブレーキで殺しながら、カーブしつつ、後ろブレーキをリリースして車体と立て直しという感じなののでしょうか。

A：パイロスラロームのコツですが、座点を中心に、両足でしっかり挟みこんだタンク（車体）を、ヒザで左右に振り返すイメージでパイロンを一つ一つクリヤしていきます。この際、下半身でバイクを傾けていくことで、セルフステアリングを引き出していくのです。

ですから、ハンドルを意図的に切ったり、荷重（体重）を移動する必要はありません。

身体は常に車体の中心にあります。

スキーをやる人ですと、イメージしやすいと思います。

コツは決してハンドルで曲がろうとしないことです。

ハンドルに上体の体重をかけるのもご法度です。

あくまで右に左に車体を振るのに伴い、車体にステアリングを切らせていくのです。

バイクの傾ける角度（バンク角）は、セルフステアリングを誘発するのが目的ですから深くなくとも大丈夫です。

「車体が立ち過ぎてパイロンに当たってしまいます。」

とありますが、ライン取りがパイロンなりにとっているため、自由度のない窮屈なライン取りになっていると思われます。

常に早め早めに向きを変えていきます。

具体的に言うと、前輪がパイロンを通過する瞬間にバイクを倒しこんでいきます。

そして、後輪がパイロンを過ぎるタイミングで早速反対側に車体を切り返し（ヒザを使って引き起こす）、次のパイロンを前輪が通過するまでにバイクが起き上がり、まっすぐになっている状態を作り出します。

「アクセルを開くと、進み過ぎてしまうからです。」

とのコメントには、アクセルではなく、ヒザの捻転を使った引き起こし、反対側への切り返しを行えば解決できます。

ライン取りのタイミングは、セルフステアリングの始まりにタイムラグがあるので、パイロンなりに切り返そうとすると遅れてラインが膨らんでしまうので、早め早めに切り返しを行います。

リヤブレーキは、バイクを傾け倒しこんでいるタイミングで使うと、セルフステアリングが引き出しやすく、さらに旋回性が良くなります。

クラックについては、ただ通過するだけならば、バイクを垂直近く立て半クラッチを多用し切り抜ければいいですが、上手に抜けるのなら半クラッチは使いません。

その代りヤクセルを適度に開け固定し、リヤブレーキだけで速度調整します。

アクセルを微調整しようとしていじると、バランスを崩しますのでしっかり固定します。

あとはスラローム同様、ヒザの捻転による車体の倒しこみを行い、早めのラインを取っていきます。

あまり色々と頭に浮かべさせてしまつては混乱するかも知れませんが、できるところからお試しください。

## 【セルフステアリング】

Q：タシロさんのマニュアルどおり？

セルフステアリングで曲がれるスピードの中で曲がっているつもりです。

お尻に重心をかけ・・・

ある程度大きなコーナーならセルフステアリング??と書いていいかわかりませんが一輪車に乗っている様なバランスでステアリングを手で曲げることなく、無理なく弧を描いているように感じます。

セルフステアで小さくコーナリングする場合、ある程度減速し、そこでステアリングが切れ込んでいく訳ですが、どうも切れ込みすぎる為か？（重心の掛け方が悪い？）切れ込むステアリングを突っ張って腕で押さえている状況です。

たとえば右にセルフステアで曲がる場合、右にステアリングが切れ込みすぎる為、右手でステアリングを突っ張って曲がる角度を調整しています。

重心の掛け方（お尻過重の掛け方）が未熟なのでしょうか？

スピードレンジが遅すぎるのでしょうか？

この突っ張る動作は私のバイク特有のものなのでしょうか？

どんなバイクでもあり得ることでしょうか？

A：確かに〇〇（アメリカン系バイク）はどちらかと言えばステアリングが切れやすいバイクです。

すなわち、オーバーステアな特性を持ちます。

逆を言えば、低速で曲がりやすい特性をもっているのです、これは悪いことではありません。

ですからそれを予測して、体重移動を少なめにするとか、向きを変えたいポイント、タイミングを少し遅らせてみるなど、ライダーが特性に合わせた乗り方をしてあげる必要があります。

尚、前輪空気圧が減っている場合にも、切れ込みやすくなりますので、一度基準圧になっているかを確認されるのをお勧めします。

Q：昨日きれいにライディング出来た要因を考えると、セルフステアリングではないかと思えます。

今までは、バイクに乗っている際、腕で体を支えていて、腕にはガチガチに力が入っているため石のように硬く柔軟、自由ではない状態でありました。

それがセルフステアリングを邪魔し、バイクがスムーズに曲がれなかったのではないかと思います。

今までの転倒は、すべて下りのコーナー中でスリップダウン、コーナーで曲がりきれないと思って、フロントブレーキをかけてしまったのが原因です。

昨日は、ニーグリップとセルフステアを意識し、ニーグリップで体を支えることにより、腕には力を入らなかったためセルフステアリングが邪魔されなかったと思っているのですが、それで間違っていないでしょうか。

この解釈で、練習を続けていっても問題ないか、お答えいただけると幸いです。

A：メールを拝見していて、セルフステアリングの感覚を発見されたようで良かったです。

ご指摘の点は、全くその通りです。

引き続き今の要領で、練習を続けてください。

バイクはそもそも、勝手にバランスをとって効率よく曲がっていく特性をもっています。

いかにライダーがその特性を引き出せるかが、バイクを理想的に運転できるかのカギになります。

ライダーは曲がりたい方向のシートの内側に体重を寄せ、後輪にしっかり荷重がかかっている事を意識しながら、バイクが勝手に曲がっていくのを助ければいいのです。

オーバースピードによる速度調整には、リヤブレーキをゆっくり軽く踏むことで対応してください。

またリヤブレーキを使うことで、先のセルフステアリング効果がさらに高まります。

さらに、後輪荷重が高まり、さらに車体がコーナリング中安定するのを実感できますので、次にぜひリヤブレーキの操作を練習されてみてください。

Q：今までは、バンク角をつけるとバイクは曲がると思っておりましたが、タシロさんのテキストを見ているうちに、違うような気がしてきました。

バイクを倒すとバイクが曲がるのではなくて、荷重を左右にかけると、バイクがセルフステアリングで曲がっていき、結果バイクが傾く。

バイクを傾けるのが先ではなくて、バイクが傾くのはあくまでも結果。  
つまり、バイクを曲げるには、バイクを傾けることに意識するのではなくて、左右に荷重をかけるのが重要だということ。  
一輪車感覚というのは、つまりそういうことではないかと思っています。

その解釈で間違っていないでしょうか。

A：バイクを曲げる方法にはいくつかの方法があります。

主なひとつとして、バイクを傾けること、つまりバイクを傾けることが目的の走り方です。  
バイクは面白いことに、傾ければ傾けるほどステアリングが切れなくなります。  
その証拠に、限界まで傾けるサーキット走行では、ほとんどステアリングが切れていません。  
この場合は、タイヤのプロファイル（断面形状）を利用して曲がっているのです。

もう一つの方法は、セルフステアリングによるものです。  
この方法は、傾けることが手段となります。  
詳しく言いますと、荷重移動によりバイクのバランスを壊してあげることで、意図的にバイクを傾けます。  
バイクはこの傾けバランスの崩れた状態から、自らステアリングを切って（セルフステアリング）コーナリングすることでバランスを取ろうとします。  
ですから、正しくはセルフステアリングしてからバイクが傾くのではなく、バイクを傾けることをきっかけにセルフステアリングが開始されるのです。

どちらにしても、コーナリングの際はあまり順序を気にせず、荷重移動を意識していただければ良いでしょう。

## 【荷重】

Q：スーパースポーツ系のバイクでのUターンについてです。

「上体の体重をハンドルにかけないようにします」って書かれていますが、体重はどこにかければいいですか？

A：体重は曲がりたい方向のシート内側1点にかけます。

ハンドルに体重をかけると、前述のハンドルを「フルロック」またはその近くまで切ることを妨げてしまい、小さくコンパクトにターンできなくなります。

ハンドルに体重をかけないためにも、しっかりニーグリップでバイクと身体を一体化して、上体を支えてください。

特に前傾のスーパースポーツ系バイクは、ハンドルに体重がかかりやすいので、ニーグリップはしっかり行います。

Q：パイロンを置いて8の字でターンを練習していますが、左ターンでリヤブレーキがうまく踏めていません、

理由は、おそらく上体が外に逃げていてニーグリップが甘く、ブレーキを踏むための支点が無いような気がします（右ターンではリヤブレーキは効いています）。

克服する方法はやはりニーグリップと体重移動なのでしょうか？

A：おっしゃるとおり、左ターンでは、身体がリーンアウトのフォームを取ってしまっているものと思われます。

イスの上での体重（荷重）移動を再確認され、肩主導（上体主導）での体重（荷重）移動を行うことで解決できます。

Q：ターンで倒し込む際、自分の癖なのかも知れませんが、一度肩をターンの外側に寄せてから倒し込んでいるようです。

ターンのきっかけを掴む動作をとっているのだと思いますが（知らずうちに）、パイロンターンでは時期を逃し遅れる傾向があります。

これでよいのでしょうか？

A：肩主導での体重移動ができていないからと思われます。

下半身主導で、バイクを倒しこんでしまうため、上体が遅れ気味になり、しいてはリーンアウトのフォームになってしまっています。

リーンアウトはバイクの左右への動きが大きくなるため、繰り返し動作が遅れやすくなります。

でも、意外とこの体重移動やフォームを取られる方は多いように見受けます。

それは、簡単だからです。

しかし、その安易さの裏には、大きなリスクも潜んでいることを認識しておいてください。

理想としてはやはり、小刻みな切り返しを行う場合には、正しいリーンウィズが必要です。

Q：コーナー進入時の素早い向き変えがうまくいきません。

荷重移動ってけっこう難しいです。

A：向き変えを下半身主導で行っていませんか？

下半身主導の倒しこみは、荷重移動がうまくできないものです。

荷重移動は上半身、特に肩を主導に状態を倒しこみながら行います。

決して車体を倒しこもうとしないでください。

## 【コーナリング】

Q：コーナリングの時に、小さく向きを変えるとありますが、よく分かりません。  
Uターンするような感じでしょうか？

A：一般的にコーナーと同じ回転半径でコーナリングする場合、ミドル⇒ミドル⇒ミドルのラインを取ります。

また、最もコーナリング速度を上げるライン取りは、アウト⇒イン⇒アウトとなり、回転半径がコーナーより大きくなります。（公道では決してお勧めしません）

私どもがお伝えしたいのは、コーナーの半径より小さな回転半径でコーナリングする、ミドル⇒アウト⇒インのライン取りです。

つまり「小さく向きを変える」とは、そのコーナーにおいて、最も小さい回転半径で走る安全なラインを取ることを言います。

小さい回転半径を取ることで、コーナリングしている（＝転倒のリスクのある）距離、時間を減らし、その分その前後直線での減速、加速でコーナリングトータルで速くコーナーをクリアするのです。

そのためには、コーナーをいかに自在に、小さく回転し向きを変えられるかがポイントになります。

この最も効果的な練習が、8の字走行などの低速旋回に隠されているのです。

説明が長くなりましたが、ご自適の通り、「小さく向きを変える」とは、Uターンのようなコーナリングとご理解ください。

Q：コーナーの深さ（キツサ）はどのようにしたら、わかるのですか？

A：コーナーの深さを知る方法は、コーナリングの途中で早く車道のイン側（内側）に早くつかないことです。

出来るだけコーナーの奥に進入し、車道の外側からコーナー出口を見てみましょう。

同じコーナーでも景色がまるで異なり、より遠くの路面情報がわかりやすくなるはずです。

Q：マニュアルを拝聴して以降、昨日ようやくバイクに乗れたので、早速後輪ブレーキや8の字旋回、体重移動とリーンウィズを意識しながら練習、峠ではコーナリング開始点を奥目にとってみたのですが、今まで以上にバンクしてしまいます。

一気に向きを変えるのですから当たり前かと思うのですが、これでいいのでしょうか？

A：ワインディングでのコーナリングは、8の字走行の応用です。

ですから、正しいリーンウィズで、可能な限り小さく曲がるのが理想ですが、小旋回で向きを一気に変えることとバンク角とはあまり関連性がないことです。

正しいリーンウィズでは、肩を曲がりたい方向に傾けて行き、つまり上体主導で体重移動（荷重移動）を行います。

そして、車体をバンクさせることで、セルフステアリングを誘発させますが、ステアリング角で旋回するため、一定以上バンク角が深くないのです。

一方、下半身主導で体重移動を行うとリーンアウト気味になり、セルフステアリングが効きにくい状態になります。

つまりステアリング角ではなく、バンク角（タイヤのプロファイル）でコーナリングする事になります。

イメージとして、コーナリング外側のヒジが、コーナリング中上を向き反対側のヒジに比べしっかり高い位置にあることをチェックしてみてください。

コーナリングでバイクはバンクしていても、上体を2次元的にしか使っておらず、単に曲がる方向に平面的に捻っているだけのことはよくあることです。

正しいリーンウィズには3次元的な身体の使い方をしてみてください。

そして、ステアリング角で曲がるコーナリングを意識されてみてください。

Q：前にもっていたある方のDVDでは、フロントフォークを沈めてキャストを立てたほうが旋回がしやすいと言っていたのですが、リヤからかけても前のフォークは同じ様に沈むのでしょうか？

A：リヤブレーキを使ってもフロントブレーキは沈みます。  
ただし、フロントブレーキを使った場合に比べ、フロントフォークの沈み込みは少ないです。

フロントブレーキを利用した場合、キャスト角を立て運動性の高い状態にし、向きを変えていくのに対し、リヤブレーキはセルフステアリングを誘発させてステアリングの切れ角で曲がっていくのです。

つまり、コーナリング方法のアプローチが違うわけです。

ただ、特にフロントフォークを積極的に使うコーナリングは、前輪のグリップに依存する部分があり、また大変デリケートな操作を要します。

一方、公道における低い速度域で安全を確保したコーナリングでは、後者のリヤブレーキを使ったコーナリングの方が簡単でわかりやすく、適切な方法と言えます。

最終的には両方が使えることにこしたことはありませんが、できればリヤブレーキをコーナリングのきっかけにされる方法をマスターされてみてください。

Q：ブレーキがかなり効きが良いので下りのヘアピンコーナーとかは、別に怖くもないし、早い人にもついていけるのですが、上りだとどんどんおいていかれます。

自分でも遅いな～って感じるんですが、減速しすぎるのかアクセルを開けても十分に加速できないですし、下りだと目線も見下げるような感じでラクなんです、上りの時の見上げるような感じがどうも苦手です。

見通せない感じがしてアクセルを戻してしまいます。

アクセルを開けるとバイクが起き上がりそうで曲がりきれないかスリップする恐怖感にかられます。

周りの人は上りのほうがラクじゃんというのですが、どうも苦手です。

上りのコーナーを上手に攻めるコツなどありましたらぜひ教えて頂きたいです。

A：上りが苦手というのは、バイクの最大の利点である加速力を生かしていないのが理由です。下りはアクセルを開けずとも、勝手に重力が加速してくれますからね。

で、どうすればアクセルを開けられるか、安全に加速ができるかと言えば、それはバイクを早く立て、直線のラインを取ることです。

文面にあるように、

「アクセルを開けるとバイクが起き上がりそうで、曲がりきれないかスリップする恐怖感にかられます。」

と、コーナリングの最中にアクセルを開けて加速しようとしていますね。

この考えは一旦忘れてください。

そもそも、バイクが立っていないから、不安がよぎってしまうのです。

所詮コーナリング中、バイクが傾いている状態では、アクセルを開け加速できるのはほんのわずかです。

アクセルを全開にし、かつ安全にフル加速するには、バイクが立った状態の直線部分を意図的にライン取りの中で確保しなければなりません。

コーナリング中の加速、その時の速度の違いは、ライダーによってさほど違いがあるものではありません。

ですから、このコーナリングの時間を短縮してでも、加速ができる時間、加えて減速ができる時間を多く確保することを念頭に入れてください。

そのためには、コーナリング時間をなるべく短くすること、

それにはコーナリングの回転半径をできるだけ小さくすることです。

コーナリングの基本は「アウト・イン・アウト」であると、良く勘違いされるのですが、これはコーナーを最も早いスピードで走るためのライン取りであって、つまり最も回転半径の大きなライン取りであります。

しかしながら、公道でこの走り方をすると、インにつけたときに右コーナーであれば、対向車に接触するリスクが増し、その恐怖と向き合うこととなります。

また一度このラインを取ってしまうと、路面状況の変化によるライン変更が困難になり、ともするとオーバーランのリスクとその恐怖に悩まされます。

一方、「アウト・イン・アウト」は、コーナリング速度が高いものの、コーナリング時間が長くなってしまいますので、ひとつのコーナーをクリアする加速・減速を含めた総時間は決して短くならないものです。

ライン取りの解決方法としては、コーナーにおける、直線進入が可能な一番深いポイント（向きを変えるポイント）だけを見て、そこに向かって走行車線のややセンター付近から進入していきます。

この時のポイントは、安全のために、コーナーの出口方向の気配（対向車や障害物など）を視野の中で意識しておくことです。（目線は向けません）

そして、前述の向きを変えるポイント前で、自己基準速度をはるかに下回る安全な速度で初めて目線を出口に移動します。

さらに、Uターンの要領でできるだけ短時間で、小さくコンパクトにバイクの向きを変えます。

右コーナーならセンターラインから十分に離れているはずですから、安心して小さく向きが変更られます。

そして、コーナー出口の安全が確認できたら、直線的にフル加速に移っていくのです。

もし、まだ出口まで直線的に加速できないようにコーナーが曲がりこんでいる場合には、別のコーナーととらえ、前述の操作を繰り返します。

とにかく、あまり速い進入速度で向きを変えようとする、曲がりきれないかもという恐怖心と闘うこととなりますので、十分に速度を落として、その代り出来るだけ小さく向きを変えられるようにした方が、安全で、結果速くコーナーを抜けられるのです。

あとは、この小さなコーナリングの前後で、しっかりバイクを立てて、安全に減速・加速をつなげていけばいいのです。

上手なライダーは、その直後を走り連続してコーナーに進入しても、立ち上りで引き離される、または気がつくとき離されていることがありますね。

彼らは、この基本を忠実に実行しているだけなのです。

Q：雨の場合のコーナリングですが、タイヤがスリップするのではないかという恐怖感でうまく体重を乗っけられませんでした。

雨の場合のコーナリング方法ありましたら教えてください。

A：雨天時の走行での注意点は、とにかく基本に忠実にライディング操作を行うことです。

晴天時には、ある程度ラフなライディング操作を行っても、バイクの性能や、タイヤの性能が許容してくれてしまいます。

しかし、雨天になると性能の限界レベルが低くなるので、いい加減な操作を許容してくれなくなります。

とにかく、『急』のつく操作を避けてください。

急なアクセルON、急ブレーキ、急な体重移動はいけません。

コーナリングもしっかり後輪に荷重を行い、バンク角（傾ける角度）は晴天時よりも少なめに余裕をもって下さい。

雨天の丁寧な操作こそが、晴天時のスムーズさにもつながりますよ。

Q：コーナリングの途中十分な減速をしてもどうしても怖くなってアクセルを戻してしまうのですが、それではいつまで経っても上手く行かないですよね？

A：コーナリング中にアクセルを戻すのであれば、まだまだコーナリングスピードが速いのです。コーナリング速度は遅くてもいいのです。

そのかわりに、コーナリング時間を短くして、前後のストレートでの減速・加速のメリハリで一タール速く走ればいいのです。

Q：きついカーブは少し怖さを感じながら何とか運転しています。

A：急カーブほど、手前の直線でしっかり減速してからコーナリングしてください。

速度が遅くなれば、恐怖心は薄らぎますから。

Q：アクセルのオンとオフのタイミングについてご質問させていただきます。

私は、コーナリング手前でアクセルを戻し、リヤ、フロントの順でブレーキングし、中速コーナーではブレーキングしたまま（低速ではリリースしてから）、体重移動でバンクし、アクセルをゆっくり開けながら両ブレーキをいっきにリリースしています。

リヤは少し踏んでいるかもしれませんが・・・。

この様なライディングでいいのでしょうか？

A：ブレーキのリリースは、一気にではなく、ゆっくりと行ってください。

なぜなら、荷重変動が大きくなるからです。

ブレーキはできるだけデリケートに、丁寧に取り扱するのが原則です。

またコーナリング中のアクセルワークは難しいため、アクセルを少し開けてからリヤブレーキをリリースする方が、一定の荷重を与えることができ、急なスリップダウンを防ぐことができます。

低速コーナリングでは特に、遠心力が少ないため後輪荷重が抜けやすいため、しっかりリヤブレーキを引きずってください。

Q：高速コーナー、大きなコーナーでのコーナリングですが、タシロさんのマニュアルではセルフステアを多用して多角形に曲がると解釈しています。

多角形の中に短い直線が出来るわけですが、その直線の中でバイクはいつも直立状態にはならないですよね？（直立の場合もある）

少しの直線の中で少しのバンク角を維持中、セルフステアリングで曲がるスピードに落してセルフステアリングで曲がる。

この繰り返しで曲がるという解釈でよろしいでしょうか？

A：多角形コーナリングは、必ずしも高速コーナーだけで使える技術ではありません。

コーナーの回転半径が途中で変化するコーナー、奥に行くほど曲がりこんでいるコーナーに有効な技術です。

つまり、コーナーの回転半径より小さく、かつコーナリングの最中に有効な加速・減速を行うことで、安全に速く走ることが目的です。

直線部分では、スリップダウンによる転倒を防ぐため、安全に加速・減速になるまで車体を起こしてあげる必要があります。

Q：マニュアルに反するかもしれませんが、リーンウィズでお尻に過重をかけた状態であるスピード以上はバンク角が稼げなくなります。

ということは、これ以上コーナリングスピードを上げる（曲がる）方法としては、ハングオン状態にライダーがならないと曲がれないという認識でよろしいでしょうか？

ハングオンをしたいとかという意味ではなく、バイクはリーンウィズの中で

『これ以上曲がれない』

と言っているかどうかを知りたいのです。

もしかしたらポジションなどが悪く曲がれるはずなのに曲がれていないのか？

たとえば、同じバイクに乗ったと仮定し、タシロさんのリーンウィズと私（未熟者）のリーンウィズとではスピードレンジに違いが出るのでしょうか？

違いが出るのであればどういったところでしょうか？

A：バンクさせる、コーナリング速度を上げる目的は何でしょうか？

少なくとも公道では、バンク角を深くすること、コーナリング速度を上げることに意味はありません。

「ワインディングを速く走る」＝「コーナリング速度」を上げることではないと考えています。

なぜなら公道では、コーナリング速度を上げるとリスクが激増するからです。

そして、走行ライン半径は大きくなり、結果コーナリング時間が長くなります。

時間が長い分さらにリスクの確率は高まります。

コーナリング速度を落とし、コーナリング時間を縮めリスクを減らし、安全な直線での加減速を上手に取り入れることでも、格段に速くコーナーを走りぬけることができます。

いかにバンク角を深くせず、トータルとしてコーナーを速く安全に走る技術や、ライン取りを考えてみてください。

尚、リーンインを上手に取り入れると、車体とライダーの一体感を妨げずに、バンク角をいたずらに深くせずにコーナリングすることも可能です。

リーンウィズをマスターしたら、リーンインを取り入れてみることも必要です。

ただし、あまりタイトなコーナーや、切り返しが連続するようなコーナーでは、上体の運動量が増え、バランスを崩す恐れがあるのでお勧めしませんが。

Q：ベテランライダーは通常どの位のスピード配分（一般道 ○キロ・高速 ○キロコーナリング ○キロ）で走行しているのでしょうか？  
平均的なスピードが知りたいですね。

A：コーナリングスピードは、ライダーの技量や、コーナーの状況、バイクの車種・性能によって変わるので、一概には言えません。  
また、それを意識する意味はないと思います。

ベテランライダーが時速50kmで安全にコーナリングするからと言って、初心者ライダーが同じスピードで走ることは勧められません。

そのライダーにとって恐怖感を感じず、一定の安全マージンをもって走れるスピードが、適正速度であるのです。

もっとも、私自身もコーナリング中に速度メーターを見ている余裕がないので、速度は気にしていませんし、実際わかっていません。

Q：コーナリングの時に小さく向きを変えるとありますが、よく分かりません。  
Uターンするような感じでしょうか？

A：一般的にコーナーと同じ回転半径でコーナリングする場合、ミドル⇒ミドル⇒ミドルのラインを取ります。

また、最もコーナリング速度を上げるライン取りは、アウト⇒イン⇒アウトとなり、回転半径がコーナーより大きくなります。（公道では決してお勧めしません）

私どもがお伝えしたいのは、コーナーの半径より小さな回転半径でコーナリングする、ミドル⇒アウト⇒インのライン取りです。

つまり「小さく向きを変える」とは、そのコーナーにおいて、最も小さい回転半径で走る安全なラインを取ることを言います。

小さい回転半径を取ることで、コーナリングしている（＝転倒のリスクのある）距離、時間を減らし、その分その前後直線での減速、加速でコーナリングトータルで速くコーナーをクリアするのです。

そのためには、コーナーをいかに自在に、小さく回転し向きを変えられるかがポイントになります。

この最も効果的な練習が、8の字走行などの低速旋回に隠されているのです。

説明が長くなりましたが、ご自適の通り、「小さく向きを変える」とは、Uターンのようなコーナリングとご理解ください。

Q：マニュアルを拝聴して以降、昨日ようやくバイクに乗れたので、早速後輪ブレーキや8の字旋回、体重移動とリーンウィズを意識しながら練習、峠ではコーナリング開始点を奥目にとってみたのですが、今まで以上にバンクしてしまいます。

一気に向きを変えるのですから当たり前かと思うのですが、これでいいのでしょうか？

A：ワインディングでのコーナリングは、8の字走行の応用です。

ですから、正しいリーンウィズで、可能な限り小さく曲がるのが理想ですが、小旋回で向きを一気に変えることとバンク角とはあまり関連性がないことです。

正しいリーンウィズでは、肩を曲がりたい方向に傾けて行き、つまり上体主導で体重移動（荷重移動）を行います。

そして、車体をバンクさせることで、セルフステアリングを誘発させますが、ステアリング角で旋回するため、一定以上バンク角が深くないのです。

一方、下半身主導で体重移動を行うとリーナウト気味になり、セルフステアリングが効きにくい状態になります。

つまりステアリング角ではなく、バンク角（タイヤのプロファイル）でコーナリングする事になります。

イメージとして、コーナリング外側のヒジが、コーナリング中上を向き反対側のヒジに比べしっかり高い位置にあることをチェックしてみてください。

コーナリングでバイクはバンクしていても、上体を2次的にしか使っておらず、単に曲がる方向に平面的に捻っているだけのことはよくあることです。

正しいリーンウィズには3次元的な身体の使い方をしてみてください。

そして、ステアリング角で曲がるコーナリングを意識されてみてください。

**Q：コーナリングで、どのくらい減速したらいいのですか？**

コーナリングでの原則は、とにかく恐怖感を抱かない速度にすることです。

私は恐怖心を精神力で克服すべきでないと思っています。

恐怖心は、正しい知識と技術により、はじめて克服されるものです。

正しい練習が恐怖心を克服し、自然とコーナリング速度を押し上げます。

Q：最近峠で砂を拾ってリヤタイヤがすべってしまった事があり、どうしてもコーナリングで躊躇してまた滑るんじゃないかとその都度あの映像が思い出されトラウマになっています。

あと峠での下りでのコーナリングが特に上手く出来ず散々バイクに煽られて仕舞いました。

A：下りのコーナーを漠然とイメージすると、ただ恐怖心だけが湧いてきてしまいます。直線部分のブレーキングと加速、そしてコーナリングに分けて考えてみましょう。

まずは直線部分でしっかり減速を行うことです。

それでなくとも下りは制動距離が延びますので、十分に手前からブレーキングを行い、恐怖心のなくなる速度まで落とします。

リラックスのできる速度まで落としたら、カーブなりにコーナリングするのではなくて、そのカーブで最も小さい半径でかつ、短い時間でコーナリングできるラインを探してください。

コーナリングを小さく、短時間で終わらせたら、バイクを立て、しっかり加速していきます。

とにかくしっかりブレーキングの練習をされ、リラックスできる速度に落とせる制動技術を身につけましょう。

ブレーキングの最も簡単で効果のある練習方法は、日頃のライディングでの急制動練習です。

やみくもにワインディングを走ってみても、今一上達が実感できないはずです。

それは、本質的な基礎技術が何も変わっていないからです。

急制動練習など、安全な環境でブレーキング技術を上達させると、ワインディングでも驚くほど効果を発揮します。

Q：コーナリングする際、どれ位の速度で入っていけばいいのかが解らなくていつも不安です。

コーナリング速度はご自身がリラックスし、コントロールできる速度でライディングすることが基本になります。

いたずらにコーナリング速度を上げようと思わないでください。

公道では、コーナリング速度を上げるとリスクは倍増しますが、コーナリングトータルでの速さはほとんど変わりません。

コーナリング速度を上げるよりも、いかに直線走行時に短距離、短時間でブレーキングできるか、そして早く向きを変え加速に入れるライン取りを考えてください。

Q：自分なりに前より大分めりはりをつけて乗れるようにはなったのですが、走った後タイヤを見ると、他の人のタイヤはけっこう端から1センチくらいまではよく使っているのに、自分のはぜんぜん使えてまいせんでした・・・新品状態です。。

自分も同じいいペースで走っているのですが、ぜんぜん乗れてないという事ですよ・・・後輪を見るとなんか恥ずかしいです。

ハンドルは意識してフリーにしているのですが、まだ必要ない力がどこかに入っているのでしょうか？

A：まずお聞きしたいのは、なぜタイヤの端までそんなに使いたいのですか？  
タイヤの端まで使う目的でコーナリングしているのですか？

タイヤの端を使うということは、それだけバンク角が深くなり、転倒リスクに近づくということですよ。

そこを、よく理解してください。

まして、お仲間の方と同じペースで走りながら、タイヤにまだマージンを持った状態のライディングの方が、私は高く評価します。

あなたの方が、リスクに対するマージンをもった、次元の高いライディングをしているという自負をもっていいのです。

タイヤの端を使うことは目的ではなく手段です。

コーナリングスピードをさらに上げるために、仕方なしにリスクを背負って走るというわけですから、ご自身でマージンが確保できないと判断した時点で、それ以上コーナリングスピードを上げることはやめ、ライン取りとブレーキングを組み合わせた総合的なコーナリングの時間を短縮する方法を考えるのです。

それが、安全でかつ速い、大人のライディングなのです。

ハンドルはフリーになってるとおっしゃっている通り、恐らくコーナリングはバンク角に頼らず、ハンドル角（セルフステアリングによる）で曲がっているのです、車体を傾けなくてもそこその速度でコーナリングしているのでしょう。

Q：コーナーを曲がっている最中に地面が近づく事と、途中段差などでフロントが跳ねるような鼓動をしめしたときに、このまま転倒してしまうんじゃないか！というような不安が常に頭をよぎり、少し壁にあたった気分です。

A：コーナリングで地面が近づくというのは、しっかり上体から体重移動している証拠です。身体が残るとリーンアウトになり、バイクが先に地面に近づきますから。つまり、正しいリーンアウト、リーンインができていない証拠ではないでしょうか。自信をもってライディングしてください。

また、ハンドルへ無駄な力、体重を加えずに、しっかり後輪に荷重し、一輪車感覚でライディングができているのなら、簡単には転びませんよ。バイクを信じ、パニックらず、落ち着いて走り抜ければいいのです。

## 【右コーナー・下りコーナー】

Q：下りのカーブが怖い。

A：これは、コーナリングとブレーキングに一つのイメージを持っているからです。

まずはコーナー前の直線で、恐怖感のなくコーナリングできる速度まで、しっかり減速する技術を磨いてください。

これには、日頃の街中のライディングで、急制動練習を繰り返し行ってください。

平常心でコーナリングできる速度まで減速できれば、下りコーナーでも恐怖心を抱かずにも走れるはずですよ。

Q：峠道の下りコーナーでのギヤ選択に関してアドバイスをお願いします。

下りの場合、エンジブレーキで速度調節できるギヤを選び、アクセルはあまり使わずブレーキで速度調整しながら走ってしまいます。

TOPギヤで走る場合が多いです。（車をエコで走らせる感じですよ。）

本マニュアルでもあまり言及されていませんでしたのでアドバイスをお願い致します。

A：コーナリングでのギヤ選択については、扱えるもっとも低い（数字の小さい）ギヤを選択してください。

TOPギヤを意図的に選択されているのであれば、それは大変危険ですのでやめてください。

理由は、高いギヤほど、いわゆるクラッチを切った状態に近くなり、後輪への荷重がかかりにくく、車体は安定してコーナリングできなくなるからです。

また、十分なタイヤグリップが得られなくなってしまいます。

コーナリング中にクラッチを切れば、どれだけ車体が不安定になるかが体感できます。

また、スピード調整はエンジブレーキに頼らず、ご面倒でも若干アクセルを開け気味にして、リヤブレーキを丁寧に使い行ってください。

Q：私の永遠のテーマについてアドバイスいただければ幸いです。

それは、右コーナーです。

すべての右コーナーで荷重が抜けてしまい、オーバーランを起こしたり、センターラインをオーバーして対向車に冷やりとしたり、なかなか思うようになりません。

きっと、見た目も悪いと思います。

恐怖心もありますが、タシロさんのマニュアルのようになかなか行きません。

ご助言頂ければ幸いです。

環境的に、八の字走行の練習とかはできません。

練習は、実走のみです。

A：右コーナーの苦手意識の原因のほとんどは、そのライン取りにあります。

右コーナーをコーナーの曲りなりに、トレースしようとしていませんか？

アウト・イン・アウトがコーナリングの基本と言われますが、右コーナーでこの走り方を行くと、コーナリング開始が早くなり、結果コーナリングの途中でインに早くついてしまいます。

また、アウト・イン・アウトは、コーナリング時間が長くなり、またライン取りの自由度がなくなる走り方となります。

そこで、コーナーの進入はセンター近くから入り、出来るだけコーナーの奥をコーナリング開始とし、コーナーの曲がりより小さく旋回します。

このライン取りを行うと、センターラインから離れてコーナリングできるため、対向車の接触リスクが減り、またコーナー奥から出口に視線を送ることで、より先の路面状況を把握することができ、恐怖感が軽減できます。

また、コーナリング時間が短くなることで、転倒のリスクを減らし、かつ自由な走行ラインを選択できるため、安全にコーナリングすることが可能です。

さらに、コーナリングの際にリヤブレーキを若干引きずるように使うことで、後輪荷重が増し、車体は安定します。

また、リヤブレーキは、セルフステアリングを誘発するので、自然にコーナーを曲がっていくことになります。

以上、漠然と右コーナーに臨むのではなく、意識的にライディングすることで、苦手意識や恐怖感を克服してみてください。

Q：下りカーブが怖くて思い通りにいきません（涙）  
ビビって減速しすぎてしまいます。

A：下りコーナーが怖いではありません。  
なぜなら、上りコーナーでは恐怖が減るからです。  
下りコーナー前のブレーキングに恐怖を感じているのです。

しかし、恐怖感を否定してはいけません。  
恐怖感は、リスクを知るバロメーターだからです。  
恐怖感を押し殺して、精神論でコーナーに突っ込めば、いつか必ず不幸に見舞われます。  
ですから、正しいブレーキング技術を覚え、確実に減速できる自信を身に付けることでしか解決策は見出せません。

正しいブレーキング技術を身に付ける近道は、日頃のライディングでの急制動練習です。  
信号停止の度に、周囲の安全を確認し、急制動練習を繰り返してください。

一か月後、ブレーキング技術だけでなく、知らないうちにコーナリング技術が上達していることに驚くはずです。  
どうか、お試してください。

Q：ちょっと前、春先の出来事なのですが、ツーリング中、アイスバーンの下り右コーナーに出くわしました。

状況からみてとてもタイヤのグリップは望めず曲がる事は断念し真っ直ぐ突っ込んで止まるつもりでしたが、やはりコケてしまいました。

発見が遅れたといえればそれまでなのですが、もしタシロさんならどう対処するでしょうか？

A：正直、アイスバーンに出くわしてしまったら、私でもどうすることもできないと思います。未舗装路や、砂や泥が浮いている状況でも同じですが、路面の摩擦がない状態では、荷重をかけて路面グリップを得ようとすればするほど、滑ってしまうからです。

その場合は、惰性でもまわりきれのラインを探し、バランスだけを考えて通りぬけることしかできません。

それができなければ、コースアウトまたは転倒という結果が待っています。

ですから、常に先の路面状況を把握できるライン取りと、路面状況に変化にライン取りを変えられる柔軟性、マージンを持った速度でのコーナリングを意識してください。

Q：現時点での悩みは、今までアメリカンバイクを4年ほど乗っていて、大型免許取得後に、今のバイクを知り合いから買っていざ乗ってみたら、右コーナー&峠の下り坂が怖くて全然乗りこなせくて・・・

A：ところで、右コーナー&下りコーナーが課題とのこと。

右コーナーのポイントは、ライン取りです。

一般的に、コーナーと同じ回転半径でコーナリングする場合、ミドル⇒ミドル⇒ミドルのラインを取ります。

また、最もコーナリング速度を上げるライン取りは、アウト⇒イン⇒アウトとなり、回転半径がコーナーより大きくなります。（公道では決してお勧めしません）

私がお勧めしたいのは、コーナーの半径より小さな回転半径でコーナリングする、ミドル⇒アウト⇒インのライン取りです。

つまり、そのコーナーにおいて、最も小さい回転半径で走る安全なラインを取ります。  
小さい回転半径を取ることで、コーナリングしている（＝転倒のリスクのある）距離、時間を減らし、その分その前後直線での減速、加速でコーナリングトータルで速くコーナーをクリアするのです。

そのためには、コーナーをいかに自在に、小さく回転し向きを変えられるかがポイントになります。

また、下りコーナーのポイントは、ブレーキングです。  
コーナリングと切り離し、コーナー直前の直線部分でしっかり減速し、恐怖感のないコーナリングスピードにします。  
そして前述のコーナリングで小さく向きを変え、素早く加速していくのです。

Q：こんにちわ。今回は峠などの登りについて教えてください。

登りを走るとき、普段と同様にコーナー手前で自己基準速度まできっちり原則してまがり、そこからなのですが、なぜか自分の走るイメージしたラインより大分早く内側に切れ込んでしまい、左コーナーだとすぐ壁側に寄ってしまいます。

そうなってしまうと、分かっている道でさえスムーズに加速ができず、結局アクセルを入れたり抜いたりして、バイクの動きがガクシャクガクシャクになります・・・

後輪に荷重がのりやすい分、もう少しリーンのタイミングをずらした方がいいのかと思い、やってみると今度は曲がりきれず怖い思いをしました・・・

どうしたらいいのか分からないのでよろしくお願いします☆

A：早くインについてしまうと、コーナリングの中盤以降後半にかけて、ご指摘のようにライン取りの選択肢がなく膨らみやすくなり、いつまでもアクセルが開けられない状況が続きます。

この原因を考えてみましょう。

ところで、なぜコーナリングの際に思ったより早くインについてしまうのか。

それは目線の使い方にあります。

たいていのライダーは、目線の方向にバイクが曲がっていくことを知っており、積極的にそれを利用して利用しています。

コーナーに進入したライダーは、できるだけ早くバイクの向きを変えたいため、反射的に出口に目線を向けます。

この目線を向けるのが早ければ早いほど、ラインは早くインに向かいます。

解決策は簡単です。

意識的に目線を向けなければいいのです。

次にもう一つの原因に、ライン取りがあります。

コーナーにおける、直線進入が可能な一番深いポイント（向きを変えるポイント）だけを見て、そこに向かって走行車線のややセンター付近から進入していきます。

この時のポイントは、安全のために、コーナーの出口方向の気配（対向車や障害物など）を視野の中で意識しておくことです。（目線は向けません）

そして、前述の向きを変えるポイント前で、自己基準速度をはるかに下回る安全な速度で初めて目線を出口に移動します。

さらに、Uターンの要領でできるだけ短時間で、小さくコンパクトにバイクの向きを変えます。

ここでは、左コーナーなら縁石、右コーナーならセンターラインから十分に離れているはずですから、安心して小さく向きが変えられます。

そして、コーナー出口の安全が確認できたら、直線的にフル加速に移っていくのです。

あまり速い進入速度で向きを変えようとする、曲がりきれないかもという恐怖心と闘うことになり、十分に速度を落として、その代り出来るだけ小さく向きを変えられるようにした方が、安全で、結果速くコーナーを抜けられるのです。

## 【シフトチェンジ】

Q：コーナリングでギヤは何速に落とせばいいのですか？

A：公道のワインディングにおけるギヤ選択は、大型車であれば理想は2速です。  
ただ、よほどスピードが出るコーナーならいざ知らず、あまり選択ギヤを考えすぎると頭が混乱するので、あまり気にしないようにしてください。

なかなか2速まで使えなければ、3速を使うのはやむを得ないです。  
(ただし、4速は使わないように。)

Q：カーブの前でどこまでシフトダウンすれば良いか少し不安があります。

A：カーブの状況や車種によって異なりますが、ご自身が操作できる範囲で、最も低い（ローギヤに近い）ギヤを選択してください。  
わからなければ、気持ちよく曲がれ、加速できるギヤを選択してください。

そもそも、シフトダウン（ギヤチェンジ）は、安全で、気持ちいいライディングをするために行うことですから。

Q：シフトダウンの方法について質問します。

赤信号で停止する際、本来はシフトダウンしつつスピードを落とすと思うのですが、シフトダウンした際、エンジブレーキが効きすぎてガクンとなってしまいます。

その為、ローまで一気にシフトダウンして、クラッチを切ったまま惰性で走りつつ、ブレーキで調整して停止するようにしています。

教習所でもクラッチを切ったまま惰性で走れば良いと教えられた記憶があるのですが、良くないですよ？

色々と調べてみると「エンジンの回転数を合わせてやる」という言葉がよく出てくるのですが、具体的に何をどうすれば良いのでしょうか？

A：ワインディングなどを除き、街中を余裕をもった制動距離をもって走っている際には、積極的にエンジンプレーキを使ってもいいでしょう。

その方が、スムーズな減速ができます。

信号での減速では、ひとつずつシフトダウンしてエンジン回転数を合わせます。

「エンジン回転を合わせ」とは、ややアクセルを開け減速で落ち込んだエンジン回転数を元に戻しながら、クラッチをゆっくりつないでいき、エンジンの回転と駆動側（後輪側）の回転数を丁寧に合わせてあげることです。

特に低いギヤほど丁寧に繊細に行うのが、減速でギクシャクしないコツです。

クラッチを切り、ローまで一気にシフトダウンしてしまう乗り方は一見簡単ですが、この「エンジン回転数を合わせ」という、様々なライディングシーンに必要な操作方法の練習を放棄してしまうこととなりますので、避けずに練習していただきたいです。

この練習で得られる成果は、街中でもワインディングでも、シフトチェンジを思い通りに、かつスムーズに行うことができるようになることです。

Q：今までシフトダウンした時に急な減速でガクンとなっていたのは、「シフトダウン後、一気にクラッチを繋いでいる為、低速ギヤの強力なエンジンプレーキが作用して急ブレーキになっていた」という事でしょうか？

A：前述のとおり、これは本来のエンジンプレーキではありません。

そもそも、「低速ギヤ」＝「エンジンプレーキが強い」というのは正しい解釈ではありません。

エンジンプレーキの強さは、エンジン回転数によります。

エンジン回転数が高いほど、エンジンプレーキが強く作用するのです。

エンジン回転数を上げ、できるだけ駆動側の回転数に合わせておけば、低速ギヤでもクラッチミートのショックはなくなります。

Q：シフトチェンジの時のショックが気になるんです。

A：これは、丁寧に操作するしかありません。

特に低いギヤを使う場合には、アクセルを少々上げながら、デリケートにクラッチをつないでいくしかありません。

愛車になれるにつれて、だんだんと上手くなるはずですよ。

Q：あとギヤ選択もすごく難しく、ある程度低めのギヤを使うように心がけていますがちょっとアクセルを入れるとガックガックなる時が多くて、極端に低いギヤも使ってないのですがなってしまいます。

すべてにおいて自分の動作が遅いのかもかもしれませんが(爆)

A：これは簡単、低めのギヤでアクセル操作が難しいのは、リヤブレーキを使うことで解決できます。

コーナリングでは、アクセルの開閉で速度や駆動力を調整しようとせず、思い切ってリヤブレー

## 【ブレーキング】

Q：フロントブレーキを使ってコーナリングする場合、アクセルを開けながら、フロントブレーキをゆっくりリリースするのは結構シビアになると思いますが、何かいいアドバイスがあればお願いします。

A：アクセルの操作方法は、ハンドルエンドに balanser ウェイトがあれば、手の平の腹の手首に近い部分を balanser ウェイトにあてがい固定し、アクセルをドライバーを扱うようにします。そして、中指、薬指の片方または両方でブレーキレバーを引くように扱えば、アクセルとブレーキを同時に操作しやすくなります。

Q：今まで、コーナリングの前では、ブレーキをかける前にシフトダウンしてエンジブレーキをかけて、減速していました。

それは、なぜかという、そのほうがカッコいいかと思っていたからです。

ブレーキを使って減速することは素人っぽいと思っていたし、ブレーキに頼りすぎているような気がしていました。

ギヤを落として減速したほうが、ブレーキをロックするのも防げるし、それに、バイクを扱っている感覚があったからです。

でも、無理なシフトダウンの際、後輪がロックして滑ることもありました。

テキストを見て昨日のツーリングは、先にリヤブレーキをかけて、バイクを安定させて、その後にフロントブレーキをかけ、十分減速してからシフトダウンしました。

今までよりも、そのやり方のほうがすごくスムーズでした。

ご質問です。

このやり方で正しいのでしょうか。

正しいのであれば、逆にこのやり方で何か危険を生じることはございますか。

何かリスクはございますか、注意しないといけないことはございますか。

A：ご指摘の方法で全く問題ありません。

そもそもエンジンブレーキを制動目的に使うのは、街中などで制動距離に余裕があり、ゆっくり止まれる時だけです。

エンジンブレーキと、フロント&リヤブレーキのどちらが制動に優れ、かつ安定した制動ができますか？

答えは言わずもがな、なぜそれなのにエンジンブレーキに頼ろうと思うのか？

特にワインディングでは、制動能力に劣り、不安定なエンジンブレーキを多用するのはナンセンスです。

気を付ける点として、制動距離をしっかりとって、ブレーキング後に余裕をもって丁寧にシフトダウンを完了させていただくことでしょうか？

Q：急制動時でのクラッチの扱い質問いたします。

急制動時は最後までクラッチは切らないようにしていますが、同時にギヤも変えていません。(エンジンが止まってしまうことも多いし)

急制動しながらギヤをダウンさせるよう練習すべきでしょうか。

練習時に強めに制動させた後に、すぐ走る出す場合など、ギヤを下げるに手間取ってしまい、かっこ悪く感じてしまいます。

A：基本的に急制動は、車体を最も短時間で短い距離で止めることが目的なので、シフトダウンやクラッチ操作は不要です。

ただし、練習においては効果的な減速が目的であるので、常に完全に停止させる必要はなく、低い速度まで落とせたら、クラッチを切りシフトダウンしてもかまわないと思います。

Q：交差点での信号停止の時にどのタイミングで変速すれば良いのでしょうか。

たとえば速度60Km/hで交差点に差し掛かり停止線で止まる場合、ブレーキングして止まるまでの間に減速ギヤチェンジしていきますが、どのタイミングでギヤチェンジして良いかわかりません。

停止した時に左足は地面につき、右足はステップに乗せた状態の1速で止まりたいのですが（次の発進に備えるため）初歩的な質問ですがよろしくお願い致します。

A：一般的に十分に制動距離をとって減速する場合には、ブレーキングによる減速に応じて、一速ずつ丁寧にシフトダウンしていきます。

そして、停止寸前にローギヤに入れればいいわけです。

急制動の練習の場合には、停止寸前まで、ギヤのシフトダウンも、クラッチ操作も行いません。この場合、ブレーキングに集中し、面倒ですが停止後ギヤをローに落とします。

ただ、あまり意識しすぎなくてもいいことかもしれません。

Q：皆さんツーリングであまりブレーキをかけないようなのです。

ブレーキングは大事と思います。

私はやはりコーナリングではブレーキでスピードダウンを考えています。

これで良いのですよね？

基本的にはブレーキは、コーナリング前の直線部分で終了させてください。

コーナリング中のブレーキングは、どちらかと言いますと、車体を安定させるための目的で使用します。

もちろん、下りコーナーや、思ったよりコーナーが曲がりこんでいるような、少々の減速が必要な場合には、リヤブレーキを軽く引きずるように使用します。

決して、強く急激に使わないように注意が必要です。

Q：ブレーキング、大変参考となります。

急制動はとても苦手な事ですが、練習すべきなんですかね…

何故なら、卒検の時に急制動でコケて失格となった苦しい思い出があります（笑）

A：ブレーキングは、スムーズで速いライディングの実現だけでなく、自身の身を守る最高の保険になります。

地味ですが、急制動の練習が、最も上級ライダーへの近道になります。

ゆっくりとした速度からでも構いません。

少しずつ短距離で安定したブレーキングができるように練習してください。

Q：下りの時のブレーキングが分かりません。フロント何%リヤ何%？

A：理想は、ロックする手前の、それぞれ100%です。

ブレーキングに前後何%の比率などはあまり考えない方がいいです。

あまり比率を考えると、十分なブレーキングができなくなりますし、考えたところで、私もその通りにはできません。

それよりも、比較的ロックしやすいのがリヤブレーキであれば、それに対処できる技術を身につけておけばいいのです。

リヤブレーキは、比較的リカバリー（修正）が容易です。

時速30km以下の遅い速度で直線走り、リヤブレーキを強く踏み込みロックさせる練習を繰り返し行っておくことで、限界付近（ロック）の感覚や対処方法が身につきます。

これはいざというときにパニックにならず、安全マージンを持った走りが可能になるため、おすすめの練習です。

## 【リヤブレーキング】

Q：コーナリング中に車体を安定させるために、よくリヤブレーキを併用することがあるのですが、これは問題ないのでしょうか。

A：リヤブレーキには制動目的以外に、後輪駆動力を制御する速度調整目的や、車体後方を沈める車体安定目的の機能があります。

ですから質問は3つ目の目的のための使用になり、行動のライディングでは大いに利用すればいいのです。

ただし、急激に踏み込むとスリップダウンの恐れがあるので、くれぐれもデリケートに扱ってくださいね。

Q：今まで、いろいろなライディングテクニックを読んだり、教習所で習ったものは、コーナリング中はリヤブレーキを使ってはいけないと言われてきました。コーナリング中にリヤブレーキを使うなんてダサいとまで書いてある物もございました。

ライディングについて何もわからない私にとっては、言われたこと全て正しいと判断してしまうので、一昨日までコーナリング中は、一度もリヤブレーキを使ったことがありませんでした。それが正しいと思っていたからです。

しかし、昨日初めて使ってみて、安定感を実感したくらいです。つまり、私の中でコーナリング中はリヤブレーキを使ったほうが良いのではないかと思い始めました。それに、半クラッチ、アクセルでスピード調整するより、はるかにシンプルだと思います。

コーナリング中はブレーキをかけないに越したことはない、ロックするまでかけてはいけない事はわかっていますが、タシロさんが言うとおりに、コーナリング中でもオーバースピードならかけても良いのでしょうか。

コーナリング中にリヤブレーキ使うなんてダサいということは、気にしなくても良いのでしょうか。

A：リヤブレーキには色々な効果があります。

制動目的、エンジン駆動力制御（速度調整）目的、車体安定目的（荷重効果）です。

確かにコーナリング中の制動目的の利用は、度を過ぎるとテールスライドを招くため、教習所では教えません。

教習所で教えるのは、ワインディングの走り方ではなく、街中での法規走行が主です。

また、サーキットのコーナリングでは、ほとんどリヤブレーキは使いません。

理由は、コンマ1秒を争うレースの世界では、リヤブレーキの引きずりは加速の妨げになるからです。

また、強力な遠心力で路面に抑えつけられたタイヤは、リヤブレーキによる荷重増加を必要としません。

ですから、レース出身者が書いたものや、免許教本の類の書籍では、リヤブレーキの利用を推奨していません。

目的を持った意図的なリヤブレーキの利用は、とても高度な技術の表れであり、決してカッコ悪いものではありません。

なぜなら、ほとんどのライダーは、そもそもリヤブレーキを使えないのですから。

せっかくあるものを使えない方が、よっぽどカッコ悪いと思いませんか？

私が思うに、最もカッコいいライダーとは、毎回無事に何ごともなく帰ってくるライダーです。

私の考えに共感いただけるのなら、ぜひリヤブレーキの練習に励んでください。

Q：コーナリングにおけるアクセルワークとリヤブレーキについて、基本的に、アクセルはある程度開けた状態でリヤブレーキを使って速度調整をするという方法で良いのでしょうか？

椅子の体重移動練習のおかげで、バイクを倒すことは前よりスムーズにできるようになってきたのですが、私の場合、交差点等のカーブを曲がる時は、

- ・2速に落として（速度20キロ位）アクセルは戻して惰性で曲がり始める
- ・ある程度曲がりきったところでアクセルを開ける

という方法をとっていたのですが、特に左折するとき等

- ・ノッキングしたりスムーズにいかない

・ギクシャクしている  
という特徴があげられます（涙）

教習所では、バイクを倒しているときはブレーキかけるなど叩き込まれたので、ブレーキをかけると転倒するんじゃないかという恐怖心があるんです。

A：アクセルを若干開けることで、リヤブレーキで駆動力を抑制しても、ノッキングやエンストを起こすことはありません。

また、低速走行時に、特にコーナリングや交差点旋回中にアクセルを操作するのは、とてもデリケートな操作が必要になり、とても難しいものです。

それは、ステアリング操作やブレーキ操作、体重移動などの他の操作を行いながら、最も繊細さを要するアクセルを操作していくのがとても困難だからです。

もし、コーナリング中のリヤブレーキ操作に恐怖感があるのであれば、ぜひ直線走行時に少しアクセルを開け、リヤブレーキで速度を落とし調整する練習を試してみてください。

速度は時速20km以下の遅い速度で十分です。

転倒のストレスなく、リヤブレーキの効果を体感できるはずですよ。

Q：リヤロックについて昨日早速練習してみたんです。

ですが、バイクの性能というか、なんというか、どんなにガツンと踏み込んでもリヤロックしないんです。

20キロ位の低速でやっていたからかもしれませんが、バイク買ったときに、ディーラーの方にも車体が重いのもあるけど、ブレーキの効きが甘いんですよと言われてたし、ネットで私の車種検索したら、やはりブレーキの効きが甘いらしいんです。

A：車種によっては、リヤブレーキが効きにくい場合もあるようです。

ABSはもちろんのこと、HONDAのCBSなどの、前後連動ブレーキもリヤロックしにくい構造になっています。

整備不良による、制動不良でなければ、あまり気にされることはないでしょう。  
逆にシビアにならずに思い切ってリヤブレーキが使えますので。

Q：ブレーキングですが、リヤの強弱に関して質問いたします。  
「急制動時はリヤロックしない程度に強めに掛ける。」  
と考えていて良いでしょうか。（教習所ではこう習ったのですが）

練習では数回、急制動でリヤがロック、エンジンが停止となります。  
逆にフロント中心で止まってしまうとか。  
なかなかリヤブレーキのかかり具合は掴めていません。

A：急制動でのリヤブレーキは遠慮なく使ってしまって構いません。  
ロックを嫌がり、なめるような使い方をするのであれば、ロックさせてしまった方がいいです。  
基本は100%の制動性能を使い切ることです。

ただし急激に踏み込むと、大した制動力を得られない状態でロックしてしまいますので、じわつと強力を踏み込んでいき、ロック付近まで持っていくのが理想です。

リヤロックに関しては、車体を垂直にしてニーグリップを確実にしておけば、少々ロックしてもコントロールは容易です。  
リヤロックを怖がらず、制動性能を使いきれようになってください。

Q：ハンドルフルロックでのUターンが全くできません。  
おっかなくて失速してしまうので転倒しそうになってしまいます（涙）

あと、旋回時にバイクを倒すとハンドルが切れるのは良く分りましたが、アクセル開けると、ハンドルがまっすぐに戻ろうとする力が働くので、ハンドルがまっすぐにならないよう力で押さえつけてしまい、結果、ハンドルに体重が乗ってしまったり、セルフステアリング効果がうまく引き出せなくて必要以上に倒してしまっているような気がしてしまいました。

自分のバイクはドラッグバーだからなののでしょうか？

A：察するに、リヤブレーキをうまく利用されたら良いでしょう。

一定開度でアクセルを固定し、リヤブレーキでエンジンの駆動力をコントロールするのです。この方法であれば失速し、エンストすることはありません。

旋回しての練習が自信なければ、直線でリヤブレーキのこの働きを体感してみましょう。

ギヤは1速、時速20km程度でアクセルを一定にして、リヤブレーキだけで人が歩くぐらいの速度まで減速するのです。

これを繰り返し、または数秒ブレーキを引きずり続けながら、リヤブレーキの感覚を身につけるのです。

あと、決してアクセルを開けて速度を調整しようとしません。

Uターンのような極低速域では、アクセルによる速度微調整はとても困難です。

前述のリヤブレーキでの速度制御を身につけてください。

またリヤブレーキを使うことで、セルフステアリングを誘発できるので、さらに旋回性を高めることができます。

Uターンの最後に加速に入るのは、向きが変わってからとし、抑えつけていたリヤブレーキを徐々にリリースすることで行ってください。

Q:前にもっていたある方のDVDではフロントフォークを沈めてキャストを立てたほうが旋回しやすいと言っていたのですが、リヤからかけても前のフォークは同じ様に沈むのでしょうか？

A：リヤブレーキを使ってもフロントブレーキは沈みません。

ただし、フロントブレーキを使った場合に比べ、フロントフォークの沈み込みは少ないです。

フロントブレーキを利用した場合、キャスト角を立て運動性の高い状態にし、向きを変えていくのに対し、リヤブレーキはセルフステアリングを誘発させてステアリングの切れ角で曲がっていくのです。

つまり、コーナリング方法のアプローチが違うわけです。

ただ、特にフロントフォークを積極的に使うコーナリングは、前輪のグリップに依存する部分があり、また大変デリケートな操作を要します。

一方、公道における低い速度域で安全を確保したコーナリングでは、後者のリヤブレーキを使ったコーナリングの方が簡単でわかりやすく、適切な方法と言えます。

最終的には両方が使えることにこしたことはありませんが、できればリヤブレーキをコーナリングのきっかけにされる方法をマスターされてみてください。

Q：ハーレーのハウツー本を読むと、リヤブレーキを多用するテクニックが多いようです。理由は車体の重さと低速での加速があるのでは・・・と思います。ハーレーに限ってということで、ブレーキのテクニックでアドバイスがあったらいただけませんか。

A：リヤブレーキの大切さはマニュアルでお伝えした通りです。

私は、コーナリング中、低速回転中（Uターンなど）は、リヤブレーキ踏みっぱなしです。これはスポーツバイクに限ったことではなく、ハーレーなどのアメリカンタイプにも有効なテクニックです。

ただ、アメリカンタイプは前加重なものが多く、リヤブレーキを強くかけるとスポーツバイクに比べロックしやすいものです。

ですから、周囲の安全を確認した上で、意図的にリヤロックさせる練習をしてみてください。どの程度強くブレーキペダルを踏んだらロックするのかを体得し、愛車における最高のブレーキ性能を引き出せるよう、練習を繰り返して下さい。

## 【8の字走行】

Q：8の字ターンでの視線の移動ですが、

1. 倒し込む場所
2. コーンの裏側
3. 進路の前方

という3つのリズムで視線を変えています。

これで良いでしょうか？

A：ご指摘のポイントでの視線移動については、どの地点でどの方向に視線を移すのかがわからないため、回答が難しいですね。

ちなみに、参考までに私の視線の送り方を言いますと、

1. 倒し込む直前までは、倒しこむポイントだけを見えています。
2. パイロンの横に並び、倒しこむ直前に、パイロンの側面に視線を移します。
3. 倒しこみが始まったらすかさず、もう一つの遠いパイロンを見ながら旋回を続けます。

Q：もうひとつ、家の近くで8の字の練習をしたいと思っているのですが、8の字出来るいい場所が見つかりません。

タシロさんは、いつもどんなところで8の字をしておりますか？

どこか都合よく出来るいい場所等のアドバイスがあったら教えてください。

それと、パイロンを持っていないので、パイロンの代わりになりそうな何か良いものとか、もしご存知でしたら教えてください。

A：私は近所のスーパーの駐車場に早朝忍び込んで練習していました。

従業員の出勤や商品が搬入されるのが、8時ぐらいからですから、朝6時ぐらいからでしたら1時間ぐらい練習できました。

そこそこスペースのある駐車場であれば、他の業種の駐車場でも良いかと思いますが、駐車場に忍び込めるとか、近所が住宅街でないとかの条件があります。

どちらにしても自己責任においてお願いします。（笑）

パイロンは目印になれば、空き缶でも問題ありません。

Q：私、8の字走行の練習をしたいのですがパイロン間の距離をどれくらいにとればよいでしょうか？

A：8の字走行は、止まる、加速する、曲がる、切り返す、のライディングに必要な全ての要素を、総合的に上達させられる、誰にでも手軽にできる練習方法です。

8の字走行のパイロン間隔ですが、車種にもよりますが10m～15m程度がやりやすいのではないのでしょうか。

はじめはやりやすい間隔で、ひとつひとつの操作に慣れてください。

慣れたらあえて、さらに短い間隔や、長い間隔でもぜひ練習してみてください。

短い間隔は、ハンドルフルロックで小さく曲がることや、タイトな切り返しの練習になります。長い間隔では、きちっと加速・減速を行い、メリハリのあるライディングを行ってください。

同じ8の字走行でも、いろんなパイロン間隔で状況を変えてみるだけで、ライディングの総合力、応用力が格段に上達するはずですよ。

Q：8の字を練習する際の質問です。

ギヤは主に何速を使えば良いのでしょうか？

目線の取り方や、ニーグリップのコツなどはありますか？

8の字を実施するにあたっての注意事項はありますか？

A：8の字走行練習におけるギヤは原則1速を使ってください。

はじめは、アクセル開閉にエンジン回転が反応して操作が難しいと感じるかもしれませんが、繊細かつ大胆なアクセルワークのとても良い練習になります。

もし、他の操作に気を取られ、アクセルワークに集中出来ないのであれば、慣れるまでアイドリングスクリューを少し回し、アイドリングを上げてあげると1速ギヤでも楽に練習できます。

目線の送り方は、以下のようにします。

1. 倒し込む直前までは、倒しこむポイントだけを見る。
2. パイロンの横に並び、倒しこむ直前に、パイロンの側面に視線を移す。
3. そして、倒しこみが始まったらすかさず、  
もう一つの遠い対のパイロンを見ながら旋回を続ける。

ニーグリップは当然ガッチリ固め、人車一体となることです。

はじめは、数分の練習で内モモの筋肉が痛くなるほど、強力に締め付けてください。

その他の注意点として、絶対に「リーンアウト」のフォームを取らないことです。

はっきり言って、「リーンアウト」は簡単です。

「リーンアウト」を使えばだれでも上手くなった気がします。

この安易なフォームを覚えてしまうと(クセにすると)、あとで痛いしっぺ返しが待っています。

ですから、必ず「リーンウィズ」を完成させた上で、状況に応じた「リーンアウト」を覚えていくことを念頭に入れてください。

## 【メンテナンス】

Q：エンジンオイルは何キロ毎に交換するのがベストですか？

メーカーのディーラーには千キロ毎とされているのですが、友達には5千キロ毎で充分だと言われました。

またオイルはディーラー推奨のメーカーオイルの方がよろしいのでしょうか？

A：走り方によるので一概に言えませんが、3000～5000km程度での交換を目途にされるといいでしょう。

もっとも私は走り方を重視します。

街中走行など、ストップ&ゴーを繰り返す、油温を高くする走り方が多い場合には酸化が早まるので早めの交換を、ツーリング多用など比較的オイルに負担がかからないことが多い場合などは、多少距離を走っても問題ないでしょう。

また、純正や推奨オイルであれば、メーカーの設計段階でこれを使用してテストを繰り返しているため、基本的にエンジンに悪影響はないでしょう。

特にメーカー純正オイルであれば、比較的どこでも安く手に入るため、ご自身で交換されるのであればリーズナブルです。

あとはフィーリングの好みの問題で、メーカーやグレードを変えるのは悪いことではありません。

Q：チェーンのメンテって何キロくらいでやるものなんですか？

A：チェーンのメンテナンスは大きく2つあって、定期的な潤滑油の注油と、伸びたチェーンの調整です。

注油はあまり大量に行う必要はありませんが、洗車の度、ツーリングの度に専用潤滑油を、少量でいいのでチェーンの内側からさしておきます。

あまり、汚れや埃が潤滑油に絡み固着している場合には、チェーンクリーナーを使い丁寧に清掃し、その後少量潤滑油を注油しておきます。

チェーン調整は、最近のチェーンは伸びにくくなったので、あまり頻度は必要ありませんが、加速、減速の際にチェーンのショックが強くなったり、実際に停車時にチェーン中央部の上下の遊び（チェーンが振れ量）が多い場合（適正値は、2～3 cm程度）に行います。

市販のメンテナンス書には必ずチェーン調整が書かれていますが、自信がなければバイクショップに依頼するのが無難です。

## 【その他】

Q：トンネルが怖い。目が眩む？

A：トンネルは誰しも、私も含めて恐怖心があるのではないのでしょうか？

まずは、速度感覚が鈍るので、しっかり速度計を見て、やや速度を落として走行すること。目測はトンネル内ではあてになりません。

また、スモーク系シールドのヘルメットの場合シールドを開けること、サングラスは極力やめることです。

Q：現在のバイクは、トルクフル故に高いギヤで低い回転で、走れてしまいます。その為に、スロットルバルブにカーボンが溜まりヤイドリング不安定に陥りました。

「8000回転位を使って走っていれば」って、バイクやさんにレクチャーされましたが、国内では厳しいですね！

A：高いギヤを使いがちとのこと。

パワーのあるバイクでありがちなことですが、結局この乗り方が、ライディング上達を妨げてしまう原因にもなっています。

リヤブレーキでのエンジン駆動力コントロールを覚えることで、ハイパワーを制御ができるようになると、とてもライディングの幅が広がり、かつ安全に走ることができます。

Q：長距離を走る際、（特に北海道では）どんな走り方をすれば疲れず、スムーズに走れますか？  
気をつける点があったら教えてください。

A：ご質問の疲れにくい長距離の走り方ですが、まず、荷物をコンパクトにできるだけ車体に近いところに設置するのがコツです。

よく、タンDEMシートに高く積み上げるようにしている方がいますが、これは重心が広範囲に分散し、大変乗りにくく疲れます。

次に、骨盤を後傾させ、いわゆる猫背にした乗り方のライダーが多いですが、これは一見楽に見えても腰に負担がかかり、結果疲労感が増大します。

骨盤はシートに垂直に立て、背骨を理想的なS字を描くようにするフォームをとってください。

Q：横風や強風時のライディングを教えてくださいたいと思います。

A：高速走行で驚くのは、その風圧の強さでしょう。

なぜなら、速度がでていいるがゆえ、影響も倍増します。

風圧への対応は、風圧と対話、仲良くすることです。

風圧に耐えるより、風圧受け流すイメージをもってください。

恐怖感を感じない程度の速度で、風圧に対する身体の使い方を覚えていくのです。

でもそのうち、力を入れるところと抜くところがわかってきて、不思議と長時間走ってもリラックスして走れるようになってきます。

なお、上体を安定させるには、シートの座点と大局的な個所であるつま先、くるぶしでしっかり車体を挟むと効果的です。

また急な横風には過剰に反応せず、いつでも対応できる周囲車両間隔と気持ちの余裕を持って走ってください。

要は、横風にも耐えようとせず、多少横に振られるのにも対応し、風を流してあげるのです。そのためにも、車線の中央を走ると横移動した際に安全が確保できます。

車線変更は危険が伴うので、風圧に対して対処に精いっぱいの場合は避けた方がいいでしょう。車線変更には、周囲を把握する余裕が必要だからです。

Q：高速道路の走り方で質問させてください。

自分の最適速度は90Km前後なのですが、この速度ですと結果的に左車線のトラック・バスの後ろを走る場合が多くなります。

他書籍ではトラックの後ろは前方視野が悪いので危険とありましたが、頻繁に追い越し車線を使って追い越すのも疲れるので、最近ではトラックの左タイヤの延長上を走っています。

車間には気を付けていますが。

正解のない質問で申し訳ありませんが、遠方に行く際に必ず使う高速道路なので、安全面からアドバイスをお願いします。

A：全く問題ないと思いますよ。

ただし、車間距離は十分に確保してください。

理由は前方視野だけでなく、バスや他の車両からの視認性を妨げないようにするためです。

Q：カーブのたびに、横断歩道を横にしたようなラインが引いてある道路がありました。  
ライン上でスリップするのではないかと思ってしまいます。  
うまく走る方法あるでしょうか？

A：このような場合は、ハンドルに極力体重（荷重）をかけないようにして、ニーグリップで車体と一体感を保ちながら、特に後輪への荷重感覚を強めます。  
多少ハンドルはラインの凹凸に振られますが、しっかり後輪に荷重ができていれば、サスペンションがしっかりと仕事をしてくれ、簡単にスリップすることはありません。

あとは、通常のコーナリング時より無理をせず、丁寧にライディングすれば、それほど怖がることはないでしょう。

Q：バイクの基本の中で一番重要なのはどれなんですか？  
停止、ふらつき運転（といいますか？）とか…。

教えて頂ければありがたいです。

A：バイクで一番大切なこと・・・

それは、いつも何事もなく無事に家に帰ることです。  
そのためのライダーとしての考え方、ライダーとしての理性、それを実現する技術が総合的に必要となります。

と、少々キザだったでしょうか？（笑）

技術的に一番大切なことは、確実に減速できること、止まれることです。  
つまり、ブレーキングです。  
これが思うようにできれば、いつまでも安全で幸せにバイクと向き合えることができます。

そしてブレーキングが上達すれば、自然と安全に速く走れるようになります。  
なぜならいつでも速度をコントロールできる技術と自信があるからです。

ですから、アクセルをいつもより開けて、速く走ろうとする練習は必要ありません。

ブレーキングの最も短時間で上達する練習方法は「急制動」です。

地味な練習ですが、きっといつまでも役立つ技術になります。

まず、止まる練習・・・そこから始めてみてください。

**Q：100km以上はまだ怖くて出せません**

A：恐怖心は安全へのリミッターです。

恐怖心は精神力や根性で克服するものではなく、正しい知識と技術の裏付けをもって克服すべきです。

ですから、恐怖心は素直に受け止め、恐怖心なくリラックスした状態範囲でライディングすべきです。

時速100km出せれば、すべての公道で流れにも乗れるし、全く問題はありませんよ。

最も、速度に対する不安は、慣れが解決してくれることがあります。

特に高速道路は、広く視野をもって、車間距離を開けて、リラックスして運転してください。

**Q：まずは、中古車の購入を考えていますが、中古車選びの注意点などがあれば教えてください。**

A：中古車を購入する場合には、予算を決めて、その範囲で決めていく方法と、欲しい機種を決めていく方法があります。

いずれにしても、中古車はその状態を把握できることが必要ですが、それは何台もバイクを乗り継いだベテランや、メカに詳しいひとでないと判断は難しいものです。

そのため、中古車を選びにショップに出向くときは、くわしい人に付いてきてもらうのが一番良い方法ですが、そういう人が知人にいない場合には、とにかくたくさんショップを回り、多くの候補車を見てみるのが大切です。

数多く、同じモデルを見て比べると、年式、走行距離、程度などと価格の相場がだいたい分かるようになってきます。

そうすれば、今見ているバイクがお買い得なものなのか、程度が良いのか悪いのか、おおよその判断ができるようになるはずです。

一方、近頃のバイクはとても品質、性能が良くなりました。  
とはいえ、クルマと比べたら、マメな整備が必要不可欠です。  
ましてや中古車ならなおのことです。

そのため、バイクショップを選ぶときも、近場でアフターケアの信頼できるお店を選びたいものです。

メンテナンスの技術が高いショップでバイクを購入することができれば、それはいつまでもバイクライフ続けていく上で多くのメリットをもたらすことでしょう。

もし、近所に候補のショップが何件かあったら、購入前に訪れてみて、整備の考え方を聞いてみてください。

もし、バイクショップの定員と仲良くなれば、買い得車を教えてくれたり、何かと得することもあるかもしれません。

Q：単純な質問かも知れませんが、バイクにはいろいろな種類がありますよね。

私の浅い知識では

- 1) オンロードバイクで俗に言うスポーツバイク
- 2) やはりオンロードバイクですが、ハーレー見たいなアメリカンバイク（私はこれに該当かと？）
- 3) オフロードバイク（モトクロスとか・・・）

基本的にブレーキング時にはフロントとリヤの配分とかコーナリング時の重心の配分が違うような気がします。

タシロ様のマニュアルは、1)を対照とした説明だと受け止めていますが、いかがなものでしょうか？

A：バイクは2輪で同じ原理で走る乗り物です。  
少なくとも公道では同じ理論・原理でライディングしても差し支えありません。

もちろん、オフロードや、サーキットなどの特殊な環境下でのライディング技術は特別なものがありますが、公道においては車種の違いによる乗り方についてそれほど神経質になることはないでしょう。

車種の違いによる乗り味の違いは、それは個性のようなものですよ。

Q：レプリカやアメリカンタイプなどがありますが、それぞれのメリット・デメリットがあれば教えてください。ぜひ参考にしたいです。

A：レプリカ、すなわちスーパースポーツ（SS）系バイクは、メリットとしてその重量の軽さ、旋回性（コーナリング性能）、エンジンの高出力から、ワインディングや峠道を軽快に走るのに適しています。

そして特にサーキット走行では、その加速・高速性能や、コーナリング性能の高さから、最高のパフォーマンスを発揮します。

しかしその反面、デメリットとして、前傾姿勢を強いられるので、同じ速度で長時間変化のない道や高速道路走るとな場面や、コンパクトな車体のため積載量に制約があり、ロングツーリングには不向きと言えます。

一方、アメリカンバイクは、乗車姿勢が楽で、低重心のため、長時間楽にのんびりと流すような走りに最適です。

ただし、SS系バイクに比べ車重があり、バンク角が浅いため、ワインディングをクイックに走るような走りは苦手です。

尚、ネイキッドと呼ばれる、オーソドックスなスタイルのバイクは、この二つのタイプの間  
位置した、オールラウンドな性能のバイクで、大変乗リやすく、走行性、コーナリング性能とも  
バランスの高さが特徴です。

Q：バイクに乗る前に、タシロさんはどんなことを考えていますか。  
たとえば、ライディングテクニック習得法を思い出す方法等、あったら教えていただけると、大  
変助かります。

A：私はバイクに乗る前に、どんなことを考えているか？

それは、無事に帰宅することだけを考えています。

詳しく言えば、絶対に自信がコントロールできる速度内で走ることです。

直線で転ぶ人はいません。みなさん、コーナリング中に転ぶのです。

ライダーの技量によって、コーナリング速度は異なりますが、ご自身の操作できる速度内のコー  
ナリングは必須と心掛けてください。

頭でライディング方法が理解でき、意識的にそれを実行できていても、無意識に出来るまでは習  
得したとは言えません。

〇〇さんはすでに頭で理解し、それを意識的に実践できます。

あとは、それを無意識に実行できるまで反復練習し、身体に落としこんでいくだけです。

Q：ツーリング時にこれだけは持って行くべきというアイテムはありますか？（いつも手ぶらで  
出かけています）

A：そうですね、

日本国内でツーリングに出かけるのであれば、必ずレインウェアをもっていくべきです。

たとえ朝天気が良くても、山などでは天候が変わりやすいもの。

雨天時のライディングになると、体温が奪われ、ウェアがぬれると操作性に影響がでできます。またたとえ雨が降らずとも、寒くなったときに防寒着になり、とても重宝します。

簡単な工具とともに、レインウェアの携帯をお勧めします。

**Q：私は現在、通勤や街乗りでビッグスクーターに乗っているのですが、タシロ様のマニュアルは、バイクではなく、スクーターのような乗り物にも応用が効くのでしょうか。**

**A：もちろんスクーターも2つの車輪で走る乗り物です。原理は同じなので、応用が効きます。**

ただ一つ違うのがスクーターでは十分なニーグリップができないことです。

アメリカンバイクでも似たようなことが言えますが、ステップ、フロアを踏ん張ることにより車体との一体感を確保します。

特に減速の場合には、前方に投げ出した足を踏ん張ることによって、上体を支え、ステアリングへの不必要な荷重を防いでください。

**Q：初心者が技術を磨いていくのに適当なバイクはどんなバイクでしょうか。**

とのご質問ですが、

「基本的にネイキッド系バイクがいい」というのが無難な回答かもしれませんが、私は自身が好きなバイクが一番いいと思っています。

なぜなら、バイクは趣味の夢の乗り物だからです。

大好きなバイクを上手に乗りこなせるようになってこそ、幸せなバイクライフが遅れると思うからです。

Q : オフロードタイプとアメリカンタイプの特性、違いなどを教えていただけませんか？

#### 1. アメリカンタイプとオフロードタイプの特性について

##### a) アメリカンタイプ

その名の通りアメリカ発祥の「ハーレーダビッドソン」に代表される“ロー&ロング”なスタイルを持つバイクです。

アメリカの広大かつどこまでも続くまっすぐな道を快適に走れるよう、特に直進安定性に特化した性質を持ちます。

言い換えますと、低速、小旋回、加減速など、本来バイクが持つべき動力性能は多少劣ります。

特に 250cc や 400cc のアメリカンは、将来バイクという乗り物になれてくると山道や高速道路などでは「非力さ」を感じてしまうかもしれません。

また、同排気量クラスに比べ、各段に重いのが特徴で、降車時の取り回しは慣れるまで苦勞するかもしれません。

そのかわり、シートが低く足つき性が良いので、またがった状態での不安は少ないでしょう。

ドッシリとした、重量感ある車両からもたらされる「ゆとり」とピカピカ光るメッキ部の多さによる所有感を存分に満たしてくれるそんなバイクです。

ウェアの選択も、少しハードボイルド的な、「コスプレ」を楽しむかのスタイルを堪能でき、バイクというアイテムを活用して、「普段以外の自分」を楽しむことができます。

##### b) オフロードタイプ

悪路を走破するために特化したバイクです。

車高が高いのは、段差の大きな岩場や山道を効率よく走るためです。

加速性能は同排気量クラスのバイクの中では、かなり良いほうですが、逆に最高速は低く設定されており、高速道路を使うツーリングには少々不向きかも知れません。

車高が高いため、足つき性が悪いですが、反面車体が軽く車幅も狭いので、降りた時の取り回しはしやすいと思います。

そのような意味では、悪路以外では、市街地などの走行で威力を発揮するでしょう。

「バイクの特性を学ぶなら、オフロード車に乗れ」と言われるほど、バイク独特の動きや特性を学ぶには最適のバイクです。

ただし、これは舗装路での話ではなく、あくまで悪路で練習を重ねる場合の話ですが・・・。

アメリカンもオフロードも、乗車姿勢は直立に近く、前傾となるスポーツバイクに比べ、楽に乗車できる反面、体重が腰に集中するため、長時間の乗車で腰痛を訴える方もたまにいらっしゃいます。

どちらを選ぶかは、まさにバイクに求めるライフスタイル如何ですね。

Q：私は250CCのバイクに乗っています。

今の愛車のハンドルの幅は広く、峠での運転はしやすいんです。

友人はレプリカに乗っており、カーブでの運転の仕方の違いを教えてくださいました。

レプリカのハンドルの幅が狭いので、Uターンはしにくい、峠の時はお尻をずらす必要がある。とかを学びました。

私にとっては新発見です。どのバイクでも仕方は同じだと思っていました。

実際はそうでもないんですね。

そこで、バイクの種類による峠での運転仕方の違いを教えてくださいたいと思います。

それぞれのバイクの運転の仕方の違いを詳しく説明した上で、方法も教えてもらいたいな～と思っています。

レプリカ（スポーツ）、ネイギットの違いを中心に取り上げられたら嬉しいです。

A：一般道を走る前提において、バイクの種類による乗り方に大きな違いはありません。

もちろん、サーキットにおけるスーパースポーツ系バイク（レプリカ系）や、オフロードにおけるオフロード系バイクには独特な乗り方もあるでしょう。

ただ、ワインディングを含めた一般道を、安全にカッコよく走るという目的において、車種によるライディングの違いはありませんし、ライディングを変えても無理があるだけです。

あえて、違いを言えば、ライディングポジション（フォーム）の違いぐらいでしょうか。実際、レプリカ系バイクは前傾がきついので、確実なニーグリップと腹筋・背筋で上体を支え、ハンドルに不要な体重（荷重）がかからないようにしてあげなくてはなりません。

しかし、私はレプリカ系ではお尻をずらさなければならないという考えには反対です。何をもって、お尻をずらさねばならないのでしょうか？お尻をずらす目的を正しく理解して、そうされているライダーは少ないと思っています。サーキットを走るライダーがお尻をずらしているからと、一般道で見よう見まねでお尻をずらしてもそれは危険だけで、効果的なライディングとは言えません。

別に、レプリカ系でリーンウィズのフォームをとったって、ワインディングで十分に安全で速く走ることができます。

私は、一般道におけるあらゆるライディングシーンで私より速く走る、レプリカを駆る小柄な女性を知っています。

その方はいたって普通のリーンウィズの無駄のないフォームをとっています。

正しく基本に忠実なライディング技術を身に付けることで、あらゆる車種を問題なく乗りこなすことができるはずです。

ですから、安心して乗りたいバイクを選択し、よりバイクライフを充実したものにすることを応援させていただきます。

Q：苦手なこと、坂道発進、急制動です。  
スピードを出すところが怖いです。  
急制動では、速度40km/h以上は出していません（汗  
スピード恐怖感の克服法は、ありますか？

A：恐怖感ハリミッターの役割を果たします。  
そのため、ライディングにおいて恐怖感は不可欠なものです。  
ですから、恐怖感を否定しないでください。

恐怖感の克服方法は、正しい練習により技術を習得すること以外ありません。  
その中でも、ブレーキング練習が恐怖感の克服だけでなく、ライディングの総合的な上達に最も  
効果を発揮します。

急制動が苦手とのことですが、安全で素晴らしいバイクライフを手に入れるためにも、教習中も公道  
に出てからも、しっかり練習を繰り返してください。

## 【アメリカンバイク編】

Q：ハーレーのハウツー本を読むと、リヤブレーキを多用するテクニックが多いようです。理由は車体の重さと低速での加速があるのでは・・・と思います。ハーレーに限ってということで、ブレーキのテクニックでアドバイスがあったらいただけませんか。

A：リヤブレーキの大切さはマニュアルでお伝えした通りです。

私は、コーナリング中、低速回転中（Uターンなど）は、リヤブレーキ踏みっぱなしです。これはスポーツバイクに限ったことではなく、ハーレーなどのアメリカンタイプにも有効なテクニックです。

ただ、アメリカンタイプは前加重なものが多く、リヤブレーキを強くかけるとスポーツバイクに比べロックしやすいものです。

ですから、周囲の安全を確認した上で、意図的にリヤロックさせる練習をしてみてください。どの程度強くブレーキペダルを踏んだらロックするのかを体得し、ご自身のの愛車における最高のブレーキ性能を引き出せるよう、練習を繰り返して下さい。

Q：教習所では散々半クラッチを練習しましたが、現在のバイクに乗るようになってから、なかなか思うようにコントロールできません。特に低速でのコントロールに不安を覚えます。いったん停止からの左折や右折もスピードがないとギクシャクします。なにか悪い癖になっている事があるのでしょうか？

A：アクセルオフでクラッチのつながる位置を探して下さい。

ハーレーであれば、アクセルオフのままローギヤからトップギヤまで入れられると思います。

まだ所有されたバイクに慣れ親しんでいないことも考えられますので、たくさん乗ってあげるのも、当り前のようですが、大事な要素となるでしょう。

それからもうひとつ大事な事は、リヤブレーキです。

発進直後はスピードも乗らず、ふらつきやすいものですが、アクセルを遠慮せず多めに開け、半クラをキープしたままリヤブレーキで速度調節をしてください。

慣れるまでは上体に力が入りやすいものです。

エンストさえしなければ、バイクは決して転倒しませんから、安心して上体の力を抜き、セルフステアを最大限活用して下さい。

Q：ニーグリップを膝以外でも上手にできるようになりたいのですが、（例えば踵とか、太ももとか）良い練習方法はありませんか？

あんまり膝だけでニーグリップするとタンクに傷がついてしまって悲しいのです。

急制動などは当然下半身全部でニーグリップすると思いますが、特に膝以外でのニーグリップを強化したいと思っています。

A：もうご存じのように、ニーグリップは膝だけではなく、踵でもふくらはぎでもできます。

ただし、アメリカンはマフラーやエンジンがむき出しですので、やけどの心配もありなかなかニーグリップできないのも現実のようです。

基本的にはアメリカンタイプでのニーグリップはできないものと考えておいたほうが良いでしょう。

それでも体を安定させる方法があります。

加速時は上体を前傾にして慣性と釣り合わせる。

そして減速時は上体を後方に持つていくのと同時に、アメリカンはステップが前方にありますから、土踏まずをつかって体をサポートしてみてください。

Q：アメリカンは長距離ツーリングの場合、仙骨が立っておらず、腰が痛くなる（腰に負担が大きい）のではないですか？（アメリカンライダーの後輩から経験談として聞きました）

乗り方にコツがあるのですか？ それとも俗信ですか？

また、立ちゴケはないのですか？

A：私もこれまで、何台かのバイクを乗り継いでまいりました。

1980年代後半のレプリカバイクや、ネイキッド、アメリカン、ヨーロッパ人とオフロード車以外は、大体のカテゴリーを経験してまいりました。

アメリカンに関わらず、長時間の運転は少なからず腰や尻に負担がかかり、痛くなるものです。ですから、痛くならないように、走行中は同じポジションを避け、体の一か所に負担がかからないよう、無意識に注意を払っています。

具体的には、高速道路やゆったりと走る直線国道などの場合はシートに接する尻の位置や体の前傾度合を、煩雑に変化させています。

さて、アメリカンの場合、ハンドルや車高、フォアコン（ステップをさらに前方へ移動）などの、カスタムをされる方が、一般的に多いです。

これらカスタムは、運転のし易さや高度な走りを目指したカスタムではなく、あくまで見た目重視のカスタムです。

想像していただいてもわかると思いますが、ハンドルが肩より高い位置で、足は遠く前方に投げ出したそのスタイルは体が「コの時」となっているため、全体重がほぼ腰に集中してしまいます。これでは腰を痛めて当然ですね。

さらにカスタムの中には、車高を落とす目的で（アメリカンは「ロー&ロング」なスタイルが好まれるようです）サスペンションをリジットタイプ（バネなしのただの棒）に変更される方も散見され、路面の凹凸を体で吸収するため腰に大変な負担をかけている方も、いらっしゃいます。

ちなみに、普通に市販されているメーカー標準のモデルであれば、体への負担は普通のバイクと変わりないと思います。

むしろ、スーパースポーツタイプのバイクの方が前傾がきつくはじめは「体に疲れ」を感じる方が多いです。

でも、これも「慣れ」のようで、次第にあの前掲姿勢がしっくりとくるようです。

アメリカンのあの姿勢も結局は「慣れ」ということでしょうか。

立ちゴケは、アメリカンに関わらず、我々ライダーの永遠の課題でしょう。

立ちゴケのし易さ、し難さは、

- ・ 足つき性
- ・ 車重
- ・ ライダーの経験

に大きく関係しており、車両のカテゴリーによって大きく違いはないと思います。

アメリカンはシート高が低く、さらにカウルなどがいないため、腿の部分がくびれており、足つき性は他のバイクに比べ大変良いです。

つまり、私のような小柄で足が短いライダーは、ネイキッドでさえ、「両足ツンツン」状態で、非常に不安定なのですが、アメリカンであれば「両足ベッタリ」であり停車時は非常に安定感があります。

従って、この点に関しては「アメリカンは立ちゴケしにくいバイク」と言うことができるでしょう。

ただし、アメリカンは、同排気量の他カテゴリーバイクと比較して、車重が大変重く、一度ぐらつくると人間の体力では支え切れなくなります。

結局は、ライダーの経験・技量・慣れ次第・・・ということなのでしょうね。

Q：ハンドルを高くしたり、幅広くしたアメリカンを多く見かけるのですが、長距離ツーリングをする場合に疲れないのですか？

A：ものすごく疲れます（笑）

では、なぜわざわざそんなカスタムをするのか？

おそらく、1969年に公開された映画「イージーライダー」にあこがれを抱いているのかもしれませんが。

この映画、アメリカの広大な大地を自由を求めてバイクで旅をするという、ある種、現代人にとってあこがれのライフスタイルでしょう。（ヒッピースタイルと言ったりしますね）

ここで登場するバイクがハーレーなのですが、ハンドルを高くして、前輪を長く前のほうに伸ばした「チョッパータイプ」なのです。

チョッパータイプは大変乗りにくいものですが、バイクを趣味にしている人、特にアメリカン乗りは、ある意味「コスプレ」を楽しんでいるところもあり、乗りにくさや疲れよりも、日常の自分から離れ、「チョイ悪オヤジ」を演出していることに酔い、それを楽しんでいるのです。

ここに価値観を感じることができれば、アメリカンという乗り物は、しびれるほど楽しい趣味となるのではないのでしょうか。

ところで、幅広なハンドルについてですが、度をはるかに越した幅広タイプは別として、アメリカンのような超重量車の場合、ある程度ハンドルを幅広くしないと、車重を操ることができなくなります。

4輪車でも同じように、普通車では小さい径のハンドルですが、大型バスなどの大型車ではハンドル径がとても大きいですね。

要は重すぎて、まともに操縦するためにはハンドル幅はある程度広くする必要があるのです。

アメリカンにセパハン・・・だったら、格好悪さは別として、たぶん腕の力では操作できなくなるでしょうね。

Q：ドコドコ音の車が多いのですが、長距離ツーリングで疲れませんか？

A：ドコドコいう独特のエンジン音は、バイクを機械と捉えた場合、とても機械らしい音です。

重低音で「ドッ、ドッ、ドッ・・・」という音は、ある種アメリカン乗りがアメリカン乗りで続ける官能的な音・・・ともいえるかも知れません。

これは、BMWの2気筒車やドカティの2~3気筒車にも言えることで、排気音というものは、バイクの所有感すら満たしてくれる、重要なファクターなのでしょう。

いわゆる「音疲れ」というものは、音質と音量によるものだと思います。

音質に限って言えば、80年代にホンダから発売されたGBR250Rなどの「ハイメカツインカム」を搭載したバイクからの排気音は、「キーン」という音であり、大変疲れました。

逆にアメリカンのような重低音な音は、疲れを感じません。

ただし、アメリカン乗りはマフラーを交換することが多く、音量が格段に大きくなってしまうため、「ドコドコ」という音質よりは、音量で疲れてしまうのではないのでしょうか？

アメリカン＝排気音

と言っても過言ではないくらい、アメリカン乗りにとってはアメリカンに価値を置く、重要なファクターなのです。

Q：ヘルメットのシールド無しの方がほとんどですが（フルフェイスは似合わない？）、長距離ツーリングで虫、雨、小石等が顔に当たって危険ではありませんか？

A：危険です（笑）

なぜ、アメリカン乗りは苦行ともいえる格好をするのでしょうか。

やはり、この答も 映画「イージーライダー」にありそうです。

機能や快適性よりも見た目重視・・・というところでしょうか。

ただし、安全性までも犠牲にしまっては、ヘルメットという装備をする上で本末顛倒です。すくなくとも、「半キャップ」タイプのヘルメットは絶対にやめるべきでしょう。

また、シールドなしのヘルメットにしても、JIS 規格や SNELL 規格などに準拠したものでなければならぬと、我々ツーリングライダーズでは考えています。

Q：これらの不安からアメリカンバイクは食わず嫌いなのですが、それを打ち消して余りやる魅力があるはずですか？

それは「何」ですか？

A：魅力はもう、これまでの質問のなかでお答えしてきました。

ズバリ「コスプレ」です。

人には変身願望が少なからず、誰にでも存在しています。

「チョイ悪オヤジ」を演出するのも、変身願望から来るものです。

メッキでピカピカに輝くバイク。

全身革で身を包み、鎖などの宝飾品で「悪」を演出。

この「アウトロー」なところに、魅力を感じる人が以外にも多いのです。

あなたがこの「アウトロー」な部分に興味を持てれば、アメリカンというバイクも選択肢の一つです。

趣味とは自己の欲求を満たし、心から満足できること。

では、バイクという趣味に何を求めるのか？

走り？

見た目？

所有感？

色々あるでしょう。

あなたの趣味の方向性が「走り」にあるのであれば、私は決してアメリカンをおススメしません。

アメリカンだって、走りに関して言えば、馬鹿にはできませんが、やはりスポーツバイクに比べると、限界が早く、走りという性能面では劣ります。

趣味の方向性はひとそれぞれ。

要は、どこに価値観を見いだせるかですね。

Q：「食わず嫌い」の一番肝心な点の聞き忘れですが、タシロさんがメインに主張されてゐる「ニーグリップ」はされているのですか？

程度の差はあれ、股を広げているバイカーしか見ないのですが。

まず、タシロ氏が言う「ニーグリップ」の必要性を考えてみましょう。

なぜ「ニーグリップ」必要なのかは、マニュアルの中でも説明されています通り、「人車が一体になる」というただ一点の効果を得るためです。

すなわち、目的は「人車一体」になることであり、その手段として「ニーグリップ」をするということなのです。

普通のスポーツバイクはタンクに腿が当たるような構造のため、人車一体になりやすい方法として、太ももでタンクを締め付ける「ニーグリップ」が推奨されます。

しかしながら、アメリカンのように太ももでタンクを締め付けられない構造的な原因により、ニーグリップができない車種もあるわけです。

ですが、先にも申し上げました通り、人車一体になることが目的ですから、別の方法で人車一体になれば良いのです。

ところで人車一体になる必要性がある場面とはどのような場面でしょうか？

代表的な場面として、

- ・ 加速時
- ・ 減速時

が挙げられます。

いずれも慣性の法則が強烈に働く場面でありながら、4輪車のようにシートの背もたれも、シートベルトもないわけですから正確な運転と緊急時の回避動作には、ブレた体制では×であり、正しい対応できないわけです。

アメリカンでは、確かに太ももでのニーグリップはできませんが、人車一体となるために

- ・ 加速時は上体を前傾して、慣性に対しニュートラルになる
- ・ 減速時にはステップが前方にあるため、そこに土ふまずをしっかりとあて、体が前へ飛び出そうとするのを押える

などの方法があります。

そして、通常アメリカンバイクでは、激しいまでのスポーツ走行はしませんから、それほどニーグリップの必要性を感じることはありません。

ですが、人車一体感はどうのようなバイクでも必要なので、それぞれのタイプのバイクで、一番やりやすい方法で人車一体となれば良いのです。

ちなみに私がアメリカンでスポーツライディングしていたころは(そもそもアメリカンでスポーツ・・・というところが間違っているのですが)、上記した状態のアクティブな動きで対応していたほか、くるぶし、ふくらはぎを使ってニーグリップしていました。

しかし、アメリカンの中には、エンジンやマフラーがむき出しのものが多く、やけどの心配もあります。

あくまで、そのバイクにあった人車一体感を探ることが必要なのだと思いますよ。

## 【BMW編】

Q：今乗っているBMWのRシリーズなのですが、低回転のトルクが細いのと、300キロ近い車重の関係かもしれませんが、発進の時にとても気を使います。

回転を上げすぎるとドンと前に出てしまうし、低い回転で発進しようとする、ミートの瞬間にエンジンがガタガタガタと止まりそうな音を出してきます。

低速でのシフトアップも、あまりスムーズに行きません。ギヤを上げてクラッチをつなぐと一瞬エンジブレキがかかったような状態になり、一度体が前のめりになります。

ある程度、スピードに乗ってしまえば楽しいバイクなのですが、市街地でストップ、ゴーを繰り返していると、すごく下手くそになった気がしてきます。

気持ちのよい発進とシフトアップのコツを教えてください。

A：BMWには乾式クラッチが採用されているモデルと、湿式クラッチが採用されているモデルと両方がラインアップされています。

Rシリーズはまさしく乾式クラッチが採用されています。

乾式、湿式の違いを大雑把に説明しますと

「クラッチ盤がオイルに浸かっているかどうか」

「乾式はクラッチ盤が1枚、湿式はクラッチ盤が複数枚使われている」

の2点が挙げられます。

もう少し突っ込んだ話しをしますと、乾式クラッチを採用したことでエンジンからミッションまでドライブラインを一直線に配置でき、パワーユニットがコンパクトになり軽くすることができるのです。

またシンプルな構造のため、トラブルもおきにくくなります。

乾式クラッチにはこのようなメリットがあるため、BMWには長い間乾式クラッチが採用されてきたのです。

さて、お悩みの内容は、発進時・低速時の「ギクシャク感」ですね。

これは、乾式クラッチのデメリットにもなりますが、湿式にくらべクラッチのつながりが非常にシビアになっていることに起因します。

Rタイプのエンジンは、2気筒エンジンであるにもかかわらず、低速トルクが乏しいようです。そして300kg近いヘビー級重量車。

しかも乾式クラッチですので、一般的な湿式クラッチをもつバイクよりも数ミリ単位での半クラッチが要求されます。

具体的な練習方法としては、アクセルオフのまま、どの位置でクラッチがつながり始めるのかを、何度も繰り返して体に覚え込ませることが一番の有効策でしょう。

また、乾式クラッチは熱に弱く、半クラッチの多用は禁物・・・

とされてはいますが、それは度を越した半クラッチを続けた場合に限ってのこと。

通常の発進時での半クラッチであれば、そんなに問題視することではありません。

従いまして、エンジン回転数は2000以上に上げ、ある一定速度になるまで、半クラッチを続けてください。

もう一度申し上げますが、これまで湿式バイクに慣れて来た方には乾式クラッチは少し違和感があります。

これは乾式クラッチのつながりが湿式に比べ、構造上 急だからです。

今までよりも、もう少し回転数を上げ、半クラッチを多用してみてください。

ただし焦げ臭いにおいがしたら、それは多用しすぎです。

そのあたりは節度をもってトライしてみてください。

また、乾式クラッチではローギヤが若干入りづらいことがあります。

ローが入りづらいときは、一度クラッチレバーを握りなおしてから落ち着いてローギヤを入れ直していただければ入ります。

以上いかがでしたでしょうか？

乾式クラッチは少々独特な操作が必要ですが、練習により身につけてください。