

“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7版・平成21年10月27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7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他なりません。

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、レベルの高い内容に加え、単にライディングテクニックのみならず多岐に渡った質問が多く寄せられるようになりました。

例えば、最近はやりの外国車やアメリカンバイクに特化したものや、免許取得中の方からの教習のアドバイスを求めるもの、バイクライフを豊かにする方法を問うものなどです。

そして実際多くのご購入者様からメールを通じ、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10月27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: シフトチェンジの時やリヤブレーキの時に、両膝は外に開いていると思えます。

A: 原因はともかく、あまり良いことではありません。

それにヒザやつま先を開いた乗り方は、あまり格好いいものではありません。

特にブレーキングの時は、ヒザを開かずに、しっかりとニーグリップしていただきたいです。

Q: 以前峠で自損事故(右コーナーにてステップとサイレンサー接地？にて転倒)をしました。

A: 右コーナーでステップを擦られたとのこと。

私も同じバイクをあらゆる路面状況下でずいぶんと乗りましたが、ワインディングなどをかなりのペースで走りましたが、ステップをすることはありませんでした。

恐らく、右コーナーはリーンアウトのフォームになっていると思われます。

マニュアルでも取り上げていますが、このリーンアウトというフォームは、荷重が抜けやすく、路面状況によって簡単に転びます。わけもわからずにです。

右コーナーはとりわけ対向車などへの恐怖心から、このリーンアウトのフォームに陥りやすいものです。

意識して、直されますように。

Q: ニーグリップをすると、左足がシフトチェンジペダルの上で窮屈な状態です。

また、右足はブレーキペダルに足を乗せたままの状態でもこちらも窮屈です。

それでも、ニーグリップをつま先まで意識的に乗車基本姿勢でやっていくべきでしょうか？

それとも、左右のペダルを無理の無い位置まで下げるべきでしょうか？

A: まず、平らなところでまっすぐ立ってみてください。

足を逆「ハ」の字型に開いたとき(ガニ股になったとき)と「ハ」の字型に閉じたとき(内股になったとき)との膝の向く方向をみてください。

逆「ハ」の字型のときは膝もつま先と同様、外側を向いてしまいますね。

これでは、ニーグリップをするためには、かなり意識的に内腿に力を入れないと、ニーグリップ出来ないはずですよ。

これが、多くのライダーがニーグリップ出来ない理由なのです。

「ハ」の字型にすると、ひざは勝手に締まり、意識せずともニーグリップができるようになります。

さて、愛車のリアブレーキとシフトペダル、そして体系がマッチングせず、つま先を閉めていくとかなり窮屈になってしまうようですね。

窮屈だからといって、逆「ハ」の字型やペダルの下につま先を逃がすフォームは、ニーグリップが出来ないばかりでなく、とっさの時の初動動作が遅れ危険です。

やはりフォームの基本は、つま先をペダルの上に常に準備した状態にしておく必要があります。

ですから、もうお気づきの通り、ショップへ相談し、自身に最適なペダル位置となるまで下げてもらうよう、お願いしてみてください。

Q: 改めてライディングポジションに関してですが、シートもそこそこ大きさがあると思うのですが、前後の位置はどのようにして決めたらよいのでしょうか。

前寄りに位置した方がニーグリップしやすいと思いますが、ただ前寄りにするだけでは他が窮屈になります。

A: シートの座る位置は、正解はなく、いろいろと試してみると面白いですよ。

なぜなら座点によってバイクの挙動が変わるからです。

前に座るとフロント荷重が強まり、ステアリングの反応が軽快に早くなります。

市街地での走行や、Uターンなどの低速走行などに使うといいでしょう。

また、後ろに座ると後輪荷重が高まり、ワインディングなどのコーナリングでの安定感が高まります。実際、後輪のグリップ感を良く感じることができます。

それから、骨盤の角度を常にシートの座面に垂直にしてあげると、ストレートに体重がシートを通じ車体にかかり、シートへの荷重感が高まります。

これは真直ぐ直立したときの骨盤の角度です。

意識してみてください。

Q: 足全体でのニーグリップとのことですが、足首辺りまでしっかりボディーに寄せると、左足がシフトアップの際、もたついたりシフトペダルにひっかかったりします。

左足はステップの一番車体寄りに位置すべきなのでしょうか？

それとも若干余裕をもたせた方がよいのでしょうか？

また、車体寄りに位置するのであれば、シフトアップ等する際、注意したらいいことはありますか？

A: 基本的にできる限り、下半身の全体を使ってニーグリップすることが人車の一体感を確保するのに有効です。

しかし、車種によって、色々と操作への影響はあります。

その典型例の一つがアメリカンバイクのような、そもそもニーグリップを念頭に置かずに設計されたバイクです。

シフトアップの際に、ペダル操作が難しいとのこと。

つま先をペダルの下に入れるのに手間がかかるのですね。

通常走行時のライディングフォームでは、つま先は常にチェンジペダルの上が基本です。

ですから、どのバイクに乗ろうとも、程度の差あれシフトアップの時には一度つま先を開きペダルの下に滑り込ませなければなりません。

つま先、くるぶしは、車体につけておくのが理想であり、それを基本姿勢としてください。

そして、操作が難しい場合には、今一度ペダル高さの微調整をしてみてください。

また、強力なニーグリップが必要なシーンとは、ブレーキングやコーナリングです。

これらの最中は、一般的にシフトアップの必要がないようにすればいいのです。

それ以外のシーンでは、つま先やくるぶし以外の下半身の部分を利用し、補えばいいでしょう。

先に申しましたとおり、車種ごとに操作は変わってきますので、自身の愛車とさんの体型、体力に合わ

せた、効果的なライディングポジション、操作法を研究されてみてください。

Q: 直進時の“基本乗車姿勢”というものがありますが、コーナーに関しては、常にこの“基本乗車姿勢”に近づける姿勢をとることが正しい乗り方に近づくことになるのでしょうか？

A: もちろん、コーナリング中についても基本姿勢がまさに「基本」となります。
ただし、前述のように切れていくステアリングとバランスを取るために、上体がバイクのバンク角以上にコーナリング方向に内傾しています。
そして、シートの内側一点に確実に全体重をかけているのが理想です。

ライダーの頭はステアリングセンターから20cmほど内側に移動します。
あくまでこの状態が正しいリーンウィズとなります。
ですから、コーナリング時にステアリングセンターの上部に頭があるのは、内側に切れていくステアリングに上体が追従できていない状態を意味し、すなわちリーンアウトになっているわけです。
かなり多くのライダーが、これを勘違いしていますので、ご自身のフォームを今一度確認してみてください。

【低速バランス】

Q: 低速Uターンで、柏さんのDVDでは腰を外にずらしリーンアウトV字バランスを薦めてますが、マニュアルではリーンウィズです。双方のメリット・デメリット等教えてください。

A: まず、リーンアウトの形を思い浮かべて下さい。

バイクがバンクしている(傾いている)その上から、ライダーが体重で重力方向に押し付けているのがわかります。

じつはリーンアウトという乗り方は、非常に危険なフォームなのだと頭に入れておいてください。

リーンアウトが悪い・・・と言っているのではありませんよ。

リーンアウトの理屈を分かった上で、実践するのであれば、問題無いわけです。

よく、ライテクが初級から中級に上がりたてのライダーが、いきなりコーナーで転倒するのを見かけます。

転倒した当の本人は、

「なぜ転倒したのか理由がわからない」

と言っています。

これは本当に怖いことで、理由がわからないということは、次もまた転倒の可能性がある・・・ということなのです。

理由なき転倒はありません。

必ず転倒した因果の「因」があります。

これら、初級から中級になりたての多くのライダーは、無意識に「リーンアウト」のライディングフォームを取っています。

リーンアウトは簡単ですし、バンク角も自然と深くなるため「うまくなった」と勘違いしてしまうのです。

しかも、先にも述べたとおり、フォームの構造上、スリップダウンによる転倒が非常に多いのです。

では、リーンウィズとリーンアウトのメリット・デメリットをご紹介します。

【リーンアウト】

メリット

“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』

- ・簡単にできる
- ・タイトなコーナーでは体が立っているため先が見通しやすい
- ・上半身が動かないため切り返しが早い
- ・遠心力の働かない低速で、ライダー自身が遠心力の役目をする

デメリット

- ・転倒しやすい
- ・ライテク上達の足かせとなってしまう(上達したと錯覚してしまうため)
- ・スリッピーな路面(ウェットやサンド)では、すぐに転倒してしまう
- ・タイヤに依存した走りとなるため、限界が早い

【リーンウィズ】

メリット

- ・基本的なフォームであり、最も理にかなったフォームである
- ・バンク角に合わせたフォームのため、力学的にも安定している
- ・リーンインほど上体を使わないため、切り返しが早い

デメリット

- ・ありません

白バイ隊員の練習を見たことがありますか？

白バイ隊員はあれほど早く走ることができるにも関わらず、タイヤの端 1cm は残しています。

つまりまだまだ余裕がある走りをしているのですね。

その余裕はどこから生まれるかというと・・・

彼らはどんなにタイトなターンでも、決してリーンアウトはせず、リーンインで対処しています。

これが安全マージンを格段に高めるための、究極のフォームです。

Q: まだ走行距離が 1700km しか走っていないので、全てにおいて未熟です。

特に緊張するのがUターンと、8 の字ですね。

なかなかスムーズにいきません。

A: Uターンや8の字などの、低速コントロールはベテランでさえ苦労してしまうライテクのひとつ。

しかしながら、そんな誰もが苦手とする低速コントロールをいとも簡単に操ることができたら、どんなにかっこいいことでしょう。

これら低速コントロールは、一朝一夕には上手いきません。

バイク歴が1700km程度とのことですから、まずはバイクの持つ特性を感じ取ることが重要です。

月並み言い方で申し訳ないと思いますが、とにかくバイクに慣れることです。

基礎なくして、テクニックばかり追い求めてもいつまでたっても上手くならないのです。

さて、Uターンなどの小回りに重要なのは、しっかりとしたニーグリップ、上体のひねり、目線、そして何より、セルフステアを十分に引き出してあげること。

これらは、マニュアルでも申している通り、基本中の基本。

この基本を、意識せず出来るようになったとき、まるで違う景色が見えてくるはずですよ。

Q: すぐに腕が疲れる。

A: 前傾の強いバイクでは、下半身での車体ホールドができないと、腕に疲労が現れます。

つまり、前傾の強いフォームを強いられるバイクは、強力なニーグリップにより上体を支えなくてはならないのです。

これは慣れだけでは解決してくれませんので、しっかりとニーグリップを覚えてください。

ライディングにおいて、下半身の筋肉疲労は問題ありませんが、上半身、特に肩や腕の疲労はフォームに問題があると思っていただいて良いでしょう。

Q: 左手がクラッチの操作が続くと力が入らなくなる。

A: これも上体の体重を支えてしまっていることが影響しているのかもしれない。

尚、最近のバイクはクラッチレバー位置を微調整できるので、半クラッチの位置を第二関節に合わせると疲れにくくなりますのでお試しください。

Q: バイクの運転後、首や肩がこるがあります。

DVDを見てライディングポジションを色々修正中ですが、なかなかうまくいきません。

ライディングポジション以外に何か余計な力をかけてしまっているのでしょうか。

A: ライディングポジションの問題もありますが、ニーグリップの不足により、上体を腕を通じてハンドルで支えている可能性があります。

特に加減速時や、低速走行時に、強力、確実なニーグリップを意識してみてください。

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、と書いていてもです。

それは、ニーグリップが弱すぎるのです。

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……。

そして、ヒザだけでなく、つま先からくるぶし、ふくらはぎ、内モモまで、下半身全部を使ってニーグリップしてください。

シート座点より遠いつま先、くるぶしでの車体ホールドは、上体の安定、人車一体感に効果ありです。

【セルフステアリング】

Q：私の場合、肉体の疲労は、内腿と両腕の外側が筋肉痛になります。
これって、正しい疲労？

A：内腿の筋肉痛は正解といえましょう。
しっかりニーグリップをしている証拠です。

上半身が筋肉痛になるのは、正直ちょっといただけません。
両腕の外側が筋肉痛ということは、腕に力が入っているということです。
これでは、本来バイクが持つ「セルフステアリング」という性能を引き出すことができません。

今はまだ転倒リスクへの緊張から、上半身に力が入っているのだと思います。
上半身から力を抜く意識を持って、練習してみてくださいね。

Q：今一生懸命、セルフステアリングを練習していますが（8の字走行にて）、例えば、高速 I
Cの長い曲がりというのかアールがきついコーナーでいつも離されてしまうんです。
原因は目線ですか？
一緒に走っているバイク（自分と同じ車種で旧車）はステアリングダンパーをちょっと硬めにし
ている以外ノーマルなのですがいつも離されます。
直線でカバーできるのですが、「遅いっ」ていつも怒られるので、ブレーキ強化、エンジンボア
ーUP、キャブCRを入れていますが付いていけず恥ずかしいのですが。
タイヤは同じです。

「足は踏ん張って走っている？」って言われて、「力入れていません」っていつも言っています。

A：まず、旧車の場合には特に、後輪に荷重を感じながら走ってみてください。
前輪のことは忘れるぐらいでいいのです。
これが、後輪だけの「一輪車」感覚ってやつです。

旧車はその車体の剛性の低さや、足まわりの弱さから、最近のバイクに比べ特に高速コーナーで
の安定性に弱点があります。

最近のバイクなら意識しなくてもクリアできてしまうコーナーでも、旧車では確かな理論と技術に裏打ちされたライディングでないと、安定した走りが出来ないのです。

後輪を意識して走ると、上手く走れている場合、バイクが安定感をもって路面をつかみコーナリングしていく様子がわかります。

ですから、古いバイクをそれなりに走らせているライダーは、しっかりした知識と技術を持ったライダーと言えます。

そして速度調整はアクセルの開閉で行うのではなく、リヤブレーキをところどころで引きずるようにして調整してみてください。

リヤブレーキを使うことで、速度の調整だけでなく、後輪の荷重を高め、路面に車体を押しつけるように安定してきます。

また、ステアリングダンパーを硬めにされているというのが少々気になります。

前述のように、バイクは基本的に後輪で曲がるわけですから、前輪を固めてしまうのは、後輪主導のコーナリングを妨げてしまいます。

自然なセルフステアリングを誘発するためには、コーナリングの際のダンパー機能は極力抑えてください。

ステアリングダンパーはあくまで、高速走行での安定性のため、という認識で良いでしょう。

とにかく、コーナリングを安全に安定して、かつ速く走るには、後輪主導でのライディングを意識されてみてください。

Q:セルフステアリングはステアリングダンパーが付いていても利用出来ますか？

A:ダンパーの目的は、高速走行時でのギャップや震動によるステアリングのブレを防止するためにあります。

つまり、セルフステアリングを多用する街中走行や、低速旋回、中低速コーナーなどには必要のない装備です。

ただセルフステアリングが使えないわけではないので、出来ればダンパー強度を弱めに設定した方が良いと思います。

【Uターン】

Q: 今は低速時の取り回しが苦手で・・・特に停車時からハンドルフルロック、発進と同時の旋回が転倒の恐怖心から小回り出来ません。

小気味よくサッとUターン出来たらと思っています。

誰もそうだとは思いますが、自分のバイクをこかしたくないと思う気持ちから、練習していてもこけない程度に安全のマーゲンを取ってしまいます。

やはり上達するには転倒のリスクをしょうわないと無理ですか？

後、コーナーでのライン取りが不安定。

マニュアルに書いてある抜重とかのコツがつかめない。

ま、コーナリングはこれから先の課題なんですがね・・・

A: 低速での取り回し、バランス技術についてお悩みの方は大変多いです。

特にUターンについては、実際ツーリングなどで多用する基本的技術であり、このUターンを「スパツ」と決めることができたら、大型バイクを手玉にとって乗りこなしているようで、何ともカッコイイですね。

低速バランスやUターンで転倒する理由は色々ありますが、大きく分類すれば以下の2つです。

- ①アクセル開度が小さく、エンストして転倒
- ②旋回中にフロントブレーキを使用してしまい、バランスを崩して転倒

エンストさえしなければ、つまりいつでも駆動力を与えられる状況を作り出しておけば、一瞬のバランス崩しにも対処できます。

ではなぜ、①のようなエンスト→転倒をしてしまうのでしょうか？

それは、アクセルとクラッチのみで速度調整をしようとしているからです。

極低速域において、速度を調整する手段は3つ。

1. アクセル
2. クラッチ
3. リヤブレーキ

この3つを微妙なところで同時に制御できますか？

出来ればそれに越したことはありません。

ですが、バイク歴20年以上の私でさえ、上記3つを繊細なタッチで制御するのは非常に難しい作業です。

ですから、極低速域では

- ・アクセル一定(3000rpmくらいまでまわす→エンストしない)
- ・クラッチ一定(半クラもしくは完全につなぐ)
- ・リヤブレーキのみで速度調整

します。

こうすることで、速度調整はリヤブレーキ1点に集中すればよく、しかもアクセルをあけていますから、エンストはおろか、ジャイロ効果によって、バイクはますます安定します。

さて・・・

脅かすわけではありませんが、本気で上手くなるために、これからマニュアルに従ってドンドン練習されると思いますが、上手くなる過程で、今持つ技量を越えた技術にチャレンジする時がきます。

つまり、今持つ技量が100とした場合、100の練習をずっと続けても技量は上がりません。

例えば、足し算を覚えた小学生が、ずっとその技量(足し算だけ)を繰り返しても、掛け算や割り算、ましてや微分積分を解けるようにはならないのと同じ理屈です。

100の技量を持つ人が次のステップを目指す時、必ず120なり150なり、自分の持つ技量以上の技量で練習をする必要があるのです。

そこには、リスクが伴います。

筋トレで筋肉を今以上につけたければ、今できるウェイト以上のウェイトを持ち上げる必要がありますが、そこには骨折や筋断裂などのケガのリスクもあるのです。

バイクで言えば「転倒」にあたります。

私も次のステップを目指す時に、練習を重ねると、今でもウツカリ転倒してしまうことがあります。

ですから、転倒は恐れずに・・・という結論にしたいところですが、こればかりは、その人それぞれの考え方があってから、ご自身のリスクと相談をされることをおすすめいたします。

明確な答えになっていなくて申し訳ありません。

Q: 友人所有のネイキッド車(1100cc)ではーフバンク、フルステアでいつでもどこでもUターンが気軽に出来ますが、愛車(1200ccスポーツツアラー車)では常に恐怖心が付きまといあまりうまくいきません。

20分くらい集中して練習するとそこそこになりますが、その後一般道を一時間も走るとやはりうまく出来ない状態に戻ってしまいます。

このUターンのやりづらは単にハンドル等によるライディングポジションによるものか？
アップハンに交換すれば解消するのかわかりません。

現在はUターンの時には極端に前方(タンクに乗るくらい)に座り、上体をなるべく起こすことで対処しています。

A: 確かに1200ccのスポーツツアラー車は、Uターンが難しい部類のバイクでしょう。
アップハンドルが、総じて〇〇さんのライディングに合っているのならいいのですが、Uターンのためだけにハンドルを交換するのは、バイクの絶妙なバランスを壊してしまう恐れがあるので、注意が必要です。

私自身、CBR1100XXという、ほぼ同タイプのバイクに乗っているから良くわかりますが、上手くバイクの特性を引き出してあげる乗り方を覚えれば、決して克服できない事はありません。

ところで、上体を起こしてしまうとリーンアウトのフォームになりやすくなります。

リーンアウトは、バンク角で曲がるフォームなので、意外とセルフステアリングが効きにくくなります。
大きな前傾フォームの車体の場合、積極的に上体を曲がる方向に入れてあげるリーンイン、リーンウィズを使えば、そしてリヤブレーキを上手に使えば、セルフステアリングが有効に効きだし、思ったより小さく曲がることができます。

ですから、上体を起こすのではなく、思いきって肩から先行して内側に飛び込んでいくように傾けてみてください。

参考までに、私がパイロンターンのデモ走行を行った連続写真がありますので、参考にしてみてください。

大きな前傾バイクでも、この程度は曲がれることがわかります。

<http://www.touringriders.com/e-book/demo.pdf>

Q: Uターンもフル転舵でゆっくり回することはたまにできますが、倒し込んでセルフステアリングでのUターンなどは転倒の恐怖でできません。

ジムカーナなどで見る深いバンクでのUターンは、何を練習すれば良いのでしょうか。

Uターンが「スパツ」と綺麗で華麗に決まったとき、バイクを手足のごとく操っているようで、見ていて本当にカッコ良いですね。

仲間からも一目置かれる存在になる瞬間だと思います。

まず、転倒の恐怖があるとのことですので、そこにフォーカスしてみましょう。

Uターン時の転倒理由は大きく2つしかありません。

①エンストの駆動力を喪失したとき

②思った以上に道路幅が狭く、道路対面に衝突しそうになって前ブレーキをかけてしまったとき
重要なのは、愛車の最少回転半径を知っておくことです。

そして、自分なりの尺度を持って、これからUターンをする道路の幅が、愛車の最少回転直径以上であることを確認できるスキルを磨いておくことが重要です。

大型ネイキッド車ですと、最少回転半径は約2.8mですので最低5.6以上の道幅があれば、かならずUターンできます。

この5.6mをご自身の感覚で身につけておけばよいのです。

ちなみに、ジョーこと私の愛車の最少回転半径は3.2m、タシロ代表の愛車にいたっては、3.4mですので、大型ネイキッド車がいかにUターンや小旋回に適したバイクであるということがわかりだと思えます。

ところで、バイクの面白いところの一つに、

「最少回転半径はライダーのスキルで小さくなる」

ということが挙げられます。

私の愛車の最少回転半径は3.2mですが、バイクを限界まで寝かせると私の技術で5.5m程度の道幅でもUターンが可能です。

(白バイ隊員が良くやる「足つきターン」をした場合です)

さて、話をもとに戻しますと、Uターン時の転倒リスクを小さくするためには、

- ・エンストしないこと
 - ・道幅を自分なりの尺度をもってある程度把握できるようになること
- につきますのです。

この2つに自信が持てると、心に余裕が生まれます。

心の余裕は転倒の恐怖心をやわらげます。

恐怖心のやわらぎは、大胆なライディングへと変化します。

大胆なライディングは、上体の力が抜け、上達への近道になります。

具体的には、

- ・アクセル一定(2千回転程度)
- ・半クラ一定
- ・フルステアリング
- ・上体は90° 曲がりたい方向へひねる
- ・顔は真後ろを向く(90° ひねった上体からさらに90° 頭をひねる)
- ・ニーグリップ
- ・上半身の力を抜く(腕がガチガチでは、セルフステアが引き出せません)
- ・そして怖がらないこと(エンストしなければ怖くない、曲がりきれるとわかっていれば怖くない)

そして、ジムカーナのような小旋回は、8の字練習が有効でしょう。

8の字練習は、バイクの持つ特性すべてを効果的に練習することができる最良の練習方法です。

具体的な練習方法はマニュアルをご覧ください。

ここでも大事なことは、ニーグリップ、目線、上体の力み防止などです。

バイクの持つセルフステアを有効に活用することで、小旋回が可能になっていきます。

Q: 先日夜に暗くて狭い駐車場でUターンに失敗し転倒してしまいました。

リッターオーバーのビッグバイクはこれが初めてでちよくちよく仕事帰りに臨海部の広場で旋回やUターンの練習はしていました。

その際に意識していたのは、よく本やDVDなんかで説明されていたリーンアウトのポジションでした。

小さな旋回ではニーグリップも不要とのこと。

エンジン回転数を維持しつつ半クラッチとリヤブレーキで速度調整・・・

柏氏がDVDでシートの外側にすわりフルステアでクルクル旋回している映像が鮮明に頭の中に入っていたので、そこまでできなくても同様のイメージで練習していました。

また友人のオフローダーも器用にリーンアウトでクルクル回ります。

(彼らはバイクをコカしても全然平気なのですが・・・)

何度か練習を繰り返すうちに少し慣れてはきていましたが、それでもフルステアまでなかなかもっていきなかったこと。

(セルフステアは意識しているので無理やりハンドルでフルステアにもっていきなかったからかもしれませんが・・・)

もっと極端に外側に乗ってバンクさせないとダメなのかな？とも思いつつ時折急にバランスを崩して怖い想いもしていたから、やはりまだまだ練習が足りないなと感じていました。

また半クラッチもまだまだ未熟だと感じていました。

そんな折にタシロさんのご説明だと小回りの旋回でも通常のコーナーと同様に曲がりたい側のシートに荷重して肩、首の角度の意識、そしてリーンウィズで3000回転キープとリヤブレーキでの速度調整・・・というのを読み、それも練習してみました。

ただ、3000回転キープで半クラッチを利用せずに、リヤブレーキだけでスピードコントロールをするのがなかなか上手いかずにどうしても大回りになっていました。

もちろんタシロさんが最も大切とおっしゃるブレーキングのマスターが出来てないからと言えばそれまでなのですが・・・

一般の2車線道路なんかでUターンする以上に小さく旋回する場合でも乗り方は同じなのでしょうか。

一般の道路などでUターンする場合はあまりいろいろ意識せずにやれていますので、以前のバイクに乗っていた頃よりも小さくスムーズに回転出来ていたのですが、狭いスペースでの小回りでの失敗は少々精神的にキツク、今はまだバイクも修理に出して戻っていませんが、どうしたらもっとスムーズに小回り旋回ができるようになるのか悩んでいます。

A: 転倒の原因については、少なからずともリーンアウトが起因していると思います。

良くある小旋回での転倒原因には大きく二つあり、スリップダウンと、エンストによるものに大別できます。

セルフステアリングは意図的にハンドルを切るものではありません。

そもそもリーンアウトとは、セルフステアリング効果を引き出しにくいフォームであるということをご理解ください。

バイクは傾ければ傾けるほど、ステアリングが切れていくわけではないのです。

それにはまず、バイクが倒れず真直ぐに走っていただける原理から理解する必要があります。

バイクはステアリングを左右に微妙に切ること、前輪接地点を左右に小刻みに移動し動かし、二つの車輪の道路接地点を結んだ線上付近にあるライダーの重心(荷重点)の左右バランスをとりながら、二つの車輪だけでも走れるわけです。

そしてコーナリングではこのバランスを一度崩すために、重心を曲がりたい方向に移動させます。

これを、シートへの荷重点を左右に移動させることで(荷重移動)行います。

すると、それとバランスを取ろうと前輪が荷重方向(曲がりたい方向)に切れ込み、後輪の接地点とライダーの移動させた荷重点の延長線上に前輪の接地点を移動させ再びバランスを取ろうとする原理が働きます。

これがセルフステアリングの正体です。

つまりセルフステアリングとは、正しいリーンウイズ、リーンインで、バイクの内側(曲がりたい方向)に荷重したときに効果的にかつ必然的に発生、機能する原理です。

逆にリーンアウトによりバンク角を深くしただけだと、ライダーの荷重をシート内側にかけることができず、前述のセルフステアリング機能が発生しにくくなるのです。

一方でリーンアウトは、同じコーナリング速度でも、バンク角が深くなるフォームです。

バンク角の深さは、路面状況の悪変化の際の転倒リスクを高めます。

つまり、曲がりにくく、転びやすいフォームであるということです。

それなのになぜ、多くのライダーはリーンアウトを先に習得しようとするのか？

それはリーンアウトが簡単だからです。

上体の運動量の少ないリーンアウトのフォームは簡単です。

比較的、バイク歴が浅い方でも簡単にバイクを傾かせることができ、そして上体を残してライディングするため、恐怖心も少ないフォームです。

しかもバイク自体の運動量が多いので、上手くなったような錯覚に陥ります。

この自己満足が、リーンアウトやリーンインでのライディングより、簡単に上達を実感できるリーンアウトを選択してしまうのです。

そもそもオフロード車のような未舗装路を走ることが前提のバイクと、オンロード車のように路面グリップを前提とした車体設計されたバイクは、ライディング方法に一部相違点があります。

オフロード車はタイヤグリップが低いことが前提となっているので、リーンアウトでのフォームを前提とした設計がなされています。

未舗装路でもバランスがとりやすいように軽く、ライディングフォームの自由度が高まるようにハンドル位置が近く、またハンドルも高く、幅広いポジションになっているのです。

タイヤグリップが乏しい路面でも、リーンアウトでの外足荷重でもバランスを保ちやすいのです。そしてオフロード車は、セルフステアリングよりも、リーンアウトによるバンク角と、リヤタイヤを滑らせるオーバーステア要素によりコーナリングするのです。

さらに、オンロード車でのバイク歴が浅い方が行うリーンアウトと、柏氏をはじめとしたベテランライダーが行う本当のリーンアウトは似て似つかぬものです。

本当のリーンアウトとは、確実な車体ホールドと、リヤブレーキによる十分な後輪荷重により、バランスを高めなければならないのです。

それを安易なフォームを似せるだけのリーンアウトのフォームをとり、それに無理やりステアリングを切ろうとするから、車体のバランスに無理が発生してしまうのです。

それに引きかえ、十分な路面荷重と、セルフステアリングによる効率的な旋回を実現する正しいリーンウイズ、リーンインは、やはりオンロードでの基本になるのです。

しかし、技術的にはリーンアウトに比べ数段難しいのも事実です。

ですが、必ずやあらゆる公道におけるライディングシーンに役立つはずですよ。

カッコいい大人のライディングを目指す私たちは、より安全でリスクのない走り方を選択すべきです。

私はリーンアウトをすべて否定するつもりはありません。

危険回避目的や、見通しの悪い道を走る技術として覚えておいて損はありません。

しかしそれは正しいリーンウイズやリーンインを身につけてからでも遅くはありません。

それから、小旋回での半クラッチの件が書かれていましたが、これはベテランライダーでも相当難しいテクニックであると理解ください。

少なくとも私は、セルフステアリングを利用した小旋回中には、半クラッチを使える技術はありません。小旋回には、ブレーキワーク、アクセルワーク、体重移動など、多くの操作を一度に行わねばなりません。

その時に、最もデリケートなクラッチワークを的確に行うのは、ものすごく技術を要することは容易に想像できます。

そのためにも、アクセルを一定にして、リヤブレーキによる速度調整のおこなう方が格段にやさしく、後輪荷重を高めることができるのです。

大型ネイキッド車の場合には必ずしも3000回転が好ましいかはわかりませんが、ローギヤで2500～3000回転程度の状態で、アクセルを一定にしておき、リヤブレーキだけで回転数を落とし、速度を下げているのです。

大型マルチ車でこの回転数にしておけば、そこからリヤブレーキで歩く程度の速度まで落しても、まずエンストすることはありません。

ラインが膨らんでしまうのは、このリヤブレーキでの速度の抑え方が足りないのです。

せっかくあるリヤブレーキです。

ぜひ、100%の機能が使えるよう、リヤブレーキを意識的に使ってみてください。

【荷重】

Q: コーナーでバンクさせるときの疑問なのですが、タシロさんもテキストでも「体(頭? 肩?)から倒れるように持っていく」みたいな表記があったと思うのですが、その場合、進行方向に対して体は90度真横に倒す感じですか？

それとも若干後ろ気味に体重移動する感じでしょうか？

若しくは、若干前気味に、それも極端に言えば背中から倒れて行く感じでしょうか？

それぞれにメリット・デメリットがあるように感じています。

でも、なんとなくですが「進行方向に対して90度真横に倒す」というのが基本なのかな、とも思っています。

A: 実はこの体重移動を間違っ理解されている方が、あまりに多いのが現状です。

体重移動しているつもりが、下半身の特に腰の移動で行おうとするため、上体が残ってしまうリーニアウトになっているのがほとんどです。

この場合、いくら腰を動かしてもバイクがバンクするだけで、セルフステアリングが機能しません。

つまり、セルフステアリングではなく、バンク角で曲がっているのです。

そうならないためには、ご指摘の通り上半身主導で体重(荷重)移動を行います。

背骨の軸を真直ぐに保ったまま、肩を曲がりたい方向に移動させます。

この時肩を横に平行移動するのではなく、曲がりたいお尻の片側を中心に、内側の肩の高さが低くなるよう、外側の肩の高さが高くなるようにします。

つまり、体重移動の基本は真横(90° 方向)となります。

ただ、シートへの座点は必ずしも一点ではありません。

減速時には荷重が前方向に移動しやすくなるので、骨盤の角度を変えたり、座る位置をやや下げたりしてシート後方に荷重すると、荷重が相殺され車体が安定します。

加速の場合はその逆です。

その状態からコーナリングを始めると、たとえ真横方向に体重移動したとしても、加速や減速のコーナリングの場合とでは、シートの座点、つまり荷重位置が変わってきます。

要はあらゆるライディング状況に応じて、最適な位置へと座点は変わり、シート全体を利用することになります。

しかし、あまりこれは意識しなくとも、コーナリングの時は真横への体重移動を行い、また加減速の時は前後への体重移動を意識しておけば、自然に身に着くものです。

とにかく、体重移動は楽にシンプルに行うことで、その効果を感じ取ってみてください。

Q: お教えいただいたように、「背筋をまっすぐに、曲がる側のおしりを中心に、曲がる方向側のハンドルグリップを外側のハンドルグリップより低く」で一時間ほど練習してきました。

そこで感じたことなのですが、私の以前の乗り方(タシロさんのおっしゃる、体を平行移動する悪い乗り方)は両腕から力が抜けてリラックスできていて、それがいわゆる“余計な力が入らないリラックスした乗り方”だと勘違い？していた訳ですが、タシロさんにお教えいただいた乗り方をした場合、両腕に(以前の乗り方より)多少力が入っているような気がします。

その程度の力の入りは気にしなくてよいか？何か両腕が型にはまったような、つっぱっているような感覚になるのですが、それはそれで良いことなのでしょうか？

A: 両腕に力が入っているというのは、それは切れて行こうとするステアリング(セルフステアリング)を抑えてしまっているからです。

正しく体重(荷重)をかけると、自然とステアリングが曲がりたい方向に切れていきます。

慣れないとこの動きに違和感を感じ、腕で切れようとするステアリングを抑えてしまうのです。

下半身主導で体重移動をすると、確かに曲がることはできます。

しかしそれは、リーンアウトのフォームを取ることで(無意識にそのフォームになっている)、バイクをバンクさせることで、タイヤのプロファイル(断面の円形状)で曲がっているだけであり、効果的にセルフステアリングを誘発しているわけではありません。

セルフステアリングでは、結果的に多少バイクはバンクしますが、基本的に極力バイクをバンクさせないで、ステアリングを使うことでバイクを曲げることができるのです。

つまり、転倒リスクのあるバンク角を深くせず、安全に効果的にバイクをコーナリングさせる方法なのです。

しかし、しっかり上体を内側に入れることで、このセルフステアリングが効果的に発生し、バランスを取ることができます。

このセルフステアリングを身につける最も良い練習は、8の字練習などの低速ターン(旋回)の練習です。

低速でしっかりハンドルが切れていく感覚を覚え、それに勇気を持って上体を預けバランスを取っていくのです。

この練習の注意点は、絶対にリーニアウトのフォームを取らないこと、リーニアウトにすると、荷重が内側にかかりにくくなり、結果セルフステアリングが効きにくくなってしまいますので。

【コーナリング】

Q: マニュアルやメールで自分なりに練習していますが、右・左のコーナーのライン取りがいつもバラバラです。

コーナー進入ポイントを奥にとっていますが、右コーナーではすぐにセンターラインに近づき、左コーナーでは縁石によってしまいます。

ライン取りがおかしいのでしょうか？

未だにセルフステアリングが実感できません。

普通のコーナーできゅっと曲がっていますが、それがセルフステアリングがわかりません。

実感するにはどのようなことに気を付ければ良いのでしょうか？

バイク暦は3ヶ月です、バイクは大型ネイキッド車です。

A: まず、コーナリングを漠然とイメージするのではなく、直線部分での減速、可能な限り小さく短い時間での向き変え、そして直線に戻っての加速、この三つに分けてみましょう。

イン側に寄って行ってしまうということですが、まだまだコーナリングの回転半径が大きいと思われるます。

コーナリング半径が大きいと、向き変えに時間がかかるだけでなく、どうしても車線の内側に寄りやすくなってしまいます。

わかりやすく添付の図を見ながら解説しましょう。

<http://www.touringriders.com/raindori.pdf>

まず、赤の点線で書かせていただいたラインが、一般的に言われている

「1. アウト」⇒「2. イン」⇒「3. アウト」です。

このライン取りは、ご覧のとおり、カーブの半径より大きいコーナリング回転半径を取ることができません。

すなわち、コーナリング半径が大きいということは、コーナリング速度を高められるライン取りとなりません。

ですから、サーキットでの走行では基本的にこのようなライン取りをします。

しかしこのライン取りを公道で行うには欠点があります。

公道のワインディングでは、サーキットと違いカーブの先が見えない、「ブラインドコーナー」が多く存在

するからです。

例えば2の「イン」についてときに、右コーナーでは対向車がセンターラインをはみ出してきた場合、左コーナーでは停車している車両などが存在していた場合、接触するリスクがあるのです。

また、思ったよりカーブの先が曲がりこんでいた場合には、行き場がなくオーバーラン(右コーナーはコースアウト、左コーナーは反対車線へはみ出し)してしまうことになります。

さらに、コーナリング速度が高いため、万が一の転倒の際のダメージが大きくなります。

それに比べ青の実線で描かれている、

「1. ミドル」⇒「2. アウト」⇒「3. イン」のライン取りの場合、

カーブの半径に比べ、コーナリングの回転半径が小さくなります。

図を見てお分かりのように、2. の地点での接触リスクは避けられる可能性が大きくなります。(ただし左コーナーでは対向車がセンターラインを割って来る場合があるのでほどほどに)

そして、3. でのオーバーランのリスクはなくなります。

その他に比べていただきたいのが、コーナリング距離が「1. ミドル」⇒「2. アウト」⇒「3. イン」の方が圧倒的に短いということです。

公道ではコーナリングで速度を高めるにしても、前述のようなリスクも高まるため限界がありますし、コーナリング中に過激な加速もできません。

ですから、コーナリング距離が短い事により、たとえコーナリングスピードが遅くなくても、コーナリング時間を短くすることができるのです。

そして、より早く加速体勢に入れるのです。

総じてコーナリング時間を短縮することで、安全な、「ミドル」⇒「アウト」⇒「イン」のライン取りを取り入れてみてはいかがでしょうか。

セルフステアリングについては、とにかく低速で感じ取ってみてください。

例えば、交差点での右左折などです。

この時に状態を残すリーンアウトにならぬよう、上体主導で肩から倒しこんでいってください。

ハンドルには絶対に無駄な力をかけずに、特に曲がる方向の腕でハンドルの切れ込みを抑えつけないように気をつけてください。

出来ればゆっくりでいいので、以上の点を留意しながら、右手一本で試してみるとさらにセルフステアリングが良く実感できるはずです。

Q: 他の方の質問にもよくあると思うのですが、カーブにもよりますが大体何キロぐらいまで速度を落として倒しこみに入るとよいのでしょうか。

今の走りでは減速して旋回をせずにアクセルオンしている感じです。

DVDにある例ではだいたい何キロぐらいで旋回にはいっていますか？

A: 正直、私自身コーナリング速度を意識したことはありません。

意識したところで、コーナリング中に速度メーターを見ることは、私の技術ではできないからです。

レーシングマシンにタコメーターはあれど、速度メーターがついていないのを見れば、コーナリング速度を知るの意味があまりないことがわかるでしょう。

私のコーナリング速度の基準は、“安全にできるだけ小さい旋回でライン取りが可能な速度”です。

その速度まで減速し、適切なギヤ選択までシフトダウンし、そして倒しこみに入ります。

これは何度もお話しさせていただいていることなのですが、多くのライダーがコーナリング速度にこだわります。

しかしコーナリング中、つまりバンク中に速度を上げれば、物理の法則から、速度の2乗でリスクが高まります。

リスクと引き換えの速いコーナリング速度に意味はありません。

少なくとも私たちが目指す「いつまでも安全で幸せな大人のライディング」とは、違った方向にあるライディングです。

ですから、いかに速度を上げずに小さく安全に旋回できるライン取りを研究し、それを見つけ出してみてください。

先日購入者様とのツーリングで、私のコーナリングのライン取りをお見せしたときのこと、「コーナリングスピードは全然速くないのですね」と驚いていました。

そのとおり、私のコーナリング速度は、全然速くありません。

むしろみなさんより遅いかもしれません。

でも、だから私のコーナリングは安全なんです。

タシロの走りはきっと豪快だろう・・・と思っていたらごめんなさい。

見ればとっても地味なもんです。

私とて、物理の法則に逆らった走りはできませんので。

そして、その方が続けて言われたのは、

「でも、ライン取りと、ブレーキングのタイミングが自分とまったく違う。」

その通りで、私はライン取りを工夫することで、またブレーキング技術を高めることで、コーナリングが速度が大して変わらない人より速く安全にコーナーを走りぬけることができるのです。

後ろについていただくと良くわかるので、一度機会がありましたらぜひ一緒にしましょう。

以上、参考にされ、コーナリングの練習に励んでみてください。

特に8の字走行は、特に中低速コーナーでの向き変えやライン取りにとっても役立ちますよ。

Q: 私のブレーキは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ませんし、下りだと目線も見下げの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せ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うので、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。

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と、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、または気がつくまで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: 古いバイクですが同じバイクでみんなと走るとコーナーでいつも最後尾です。同じ速度で走れません。

A: コーナーを速く走れる人とそうでない人の違いは、コーナリング速度だけではありません。

コーナリング速度は技量によってそれほど差が出ないだけでなく、速度を増すことでリスクがそれ以上に増大するため、コーナリング速度を追求するのはあまり感心しません。

コーナーを速くクリヤする人の違いはズバリ、ブレーキングの上手さにあります。短い距離で安定して車体を減速します。

そして、コーナリングで短時間で車体の向きを変えてしまい、圧倒的に早いタイミングで加速していつてしまうのです。

つまり、コーナリング速度は速くなくとも、トータルでコーナーを早く駆け抜けてしまうのです。

ともすると、速度を高めたコーナリングは、回転半径が大きくなり、なかなかバイクの向きを変えることができません。

ですから、コーナーでアクセルを開ける練習をするよりも、徹底的にブレーキの練習と、8の字走行などの小旋回(短時間で小さくバイクの向きを変える)練習をしていただきたいのです。

特に旧車の場合には、この走り方で安全に最近のバイクに迫る走りができるはずです。

私自身、旧車を所有していますので、自信を持ってお勧めできる走り方です。

Q: 前からの悩みなのですが、ツーリングで峠道を走っている時に、大体午後になると、なぜかバイクのフロントサスの沈み込み？（上下動）が多くなるような感じがして、コーナーでのタイヤの接地感が無く、フロントから滑りそうな気がするのはなぜでしょうか？

（腹筋とかもキツくなるので体がついていけないせいでしょうか？）

A: 走り方やバイクの特性を確認しないと何とも言えませんが、フロントタイヤの上下動に対しては、疲労による集中力の減少などから、運転操作の変化が影響しているのかもしれませんが。

ブレーキやアクセル操作の程度については、上級になるほど細かい区別で調整できるようになるわけですが、疲れてくると「ON」「OFF」的な大雑把な操作区別になってしまいます。

バイクの挙動は、あらゆる操作部位の微妙なバランスの上に成り立っているので、常にこれらの細かい操作が求められるわけです。

特にフロントブレーキとアクセルについては、上級者は両方を同時に操作しますし、脱中級の次のステップとしてぜひチャレンジしてもらいたい点です。

フルブレーキングからブレーキレバーを離さずに、中指などで引き続きフロントブレーキを引きずりながら、アクセルを開くとともにゆっくりブレーキをリリースしていきます。

文章で表現するのは難しいのですが、実際にライディング中にチャレンジしていただくことで、習得して頂けるとライディングの深みが増してきます。

それから、フロントの接地感ですが、確かに前後方向の荷重変動によりフロントフォークは上下し、設置感が変化します。

ですから、できるだけ前述のブレーキ操作でこの挙動を小さくしていただきたいのですが、シートを通じリヤタイヤにしっかり荷重をかける、後輪の「一輪車感覚」を感じてコーナリングしていただくと、仮にフロント荷重が抜けても大きくバランスを崩し、フロントから転ぶことはありません。

一方、フロントに荷重をかけている状態で、フロントが滑ると転び安い状況になりますので、基本的にしっかり後輪荷重を意識して走ってください。

Q: ワインディングで気持ちよく走りたいのですが、心と体は裏腹で、ヘナチョコライディングになってしまいます。

特に、腕に力が入ってしまっているのが自分でも分かるのですが、上半身をリラックスさせることができません。

コースの取り方や、進入速度、ブレーキングポイントなど、イメージとはかけ離れた走りになってしまっています。

A: バイクは加速、減速、左右へのコーナリングで、常に全身を動かしてライディングします。

しかし、バイクとの接点は、下半身と両手の平だけであり、バイクの動きに合わせて、ライダーの身体の慣性をこのどこかの部分で支えてあげる必要があります。

正解を先に言うと、ライディング中のライダーの慣性(特に上体の)は、全て下半身で受け止めなくてはなりません。

つまり、ニーグリップが必要になってくるのです。

一般的に、多くのライダーが行っているニーグリップは弱すぎます。

ヒザで軽く挟んでいるだけだからです。

街中をゆっくりしたペースで流すような走り方であれば、ニーグリップはあまり必要でないのかもしれませんが、バイクをライダーの意思で操り、ライディングをより安全で楽しいものにするには、本当のニーグリップを身につけなければなりません。

それにより、長距離のツーリングでも、

上半身の疲労が少なく、リラックスしたライディングが可能となるのです。

まず「ニーグリップ」とは字のごとくヒザだけで行うと考えている方が大勢います。

本当の「ニーグリップ」とは、下半身全体で行うべきもので、ヒザだけではなく、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモと、下半身全てを使って行うものです。

よくつま先を逆ハの字に開いて乗っている方がいますが、これでは完全なニーグリップは難しくなります。

床に直立して、逆ハの字につま先を開き、ひざを曲げしゃがみこんで見てください。

きっとヒザは外に開こうとするはずですが。

逆に、内股(正ハの字)で同じ事を行うと、ヒザは自然と内側に締まってきます。

これがニーグリップなのです。

下半身のシートの座面から遠い位置、すなわち、つま先やくるぶしで車体をホールドすると、上半身がより安定し、人車一体感を出すことができるのも覚えておいてください。

特に鋭い加速や、ワインディングなどでの急制動では、上体に強烈な前後方向の慣性が発生します。これに耐え、人車一体になり、ステアリングに悪影響を出さないためには、想像以上に強いニーグリップが必要となります。

下半身で、タンクを潰すぐらいの力で締め付けて構いません。

私は今でもワインディングなどを走った後は、必ず内モモに強い筋肉痛が残ります。

それだけハードに筋肉を使っているということです。

このニーグリップの習得に最も効果的なのは、急制動の練習です。

必ずしも停止する必要はないので、前後や周囲の安全が確保できる直線走行時に、できるだけ短い距離で一定の減速を行う練習を、日頃のライディングの中で繰り返し行ってください。

できれば左手を離し、右手だけでこの減速・制動ができれば、完全に下半身でライダーの荷重を支えていると言えるでしょう。

Q: コーナーの途中でバイクが一番深くバンクしている瞬間に、たまにフラッ！と倒れすぎて、このままこけてしまうんじゃないか・・・という場面があります。

A: 原因はいくつか考えられます。

まず、車体との一体感、ニーグリップが十分でないこと。

コーナリング中は、強力なニーグリップは必要ありませんが、ヒザだけでなく、下半身全体を使って車体を挟み込み人車一体感をとる必要があります。

また、リーンウィズのフォームを取ること。

ほとんどのライダーは、リーンアウトのフォームを取っています。

リーンアウトで荷重が抜けるため、車体がふらついてしまうのです。

しっかり肩を動かすことで上半身主導の体重移動を行います。

曲がりたい方向のブレーキ及びクラッチのマスターシリンダーより頭を内側に入れてください。

それでやっとリーンウィズになると思ってください。

最後に車輪にしっかり荷重をかけるために、低めのギヤを選択し、アクセルを若干開け気味に、そしてリヤブレーキを時折引きずりながらコーナリングしてみてください。

車輪をしっかり路面に押し付けることで、ずっと安定してコーナリングできるはずですよ。

Q: 当たり前の事かもしれないんですけど、コーナーの途中で鉄の溝蓋が道路を横断しているような場所ではやはりあまりバンクさせず通過した方がいいですよね？

A: もちろんです。

コーナリングでは出来るだけ先の路面情報を得ることができるラインを選択し(これは対向車対策にも重要です)、常に走行ラインを変化させられるマージンを持って走ってください。

そして、やむを得ず悪路や鉄製の繋ぎ目、マンホール、排水溝などを通過する際には、できるだけ車体を起こし、徐行します。

Q: 中低速時の R が小さいコーナーにおける、リヤブレーキの使いかたやライン取りは、イメージできてきたのですが、高速時の R が大きいコーナーでも、ラインは、ミドル・アウト・インが好ましいのでしょうか？

また、リヤブレーキを滑らせて、安定させたほうがいいのでしょうか？

私の個人的な感覚では、高速時の R が大きいコーナーでは、道路のラインに沿ったミドル・ミドル・ミドルのイメージなのですが、いかがでしょうか？

ブレーキはかけなく、アクセルを少し入れて、後輪に駆動力を与えて走っているのですが、いかがでしょうか？

R が小さいコーナーでは、クイックな向き変えが理想的なことは理解ができましたが、

R が大きいコーナーでの理想的なイメージは、どのようなものなのでしょうか？

A: ミドル・アウト・インを提唱する意味は、タイトなコーナーで、より安全マージンを高めたコーナリングをすることが目的であります。

ですからミドル-アウト-インをすることが“目的”ではありません。

R の大きなコーナーは、視界も開け、先の安全も見渡せるうえ、ある程度の速度域でもクリヤできるものです。

安全は確認できているわけですから、そこにあえてミドル-アウト-インでさらに安全を確保する必要はありません。

つまり〇〇さんのおっしゃる通り、ミドル-ミドル-ミドルで良いのです。

大きな R コーナーでは、クイックな向き変えは必要ありません。

そんな R の大きなコーナーでは、バイクが持つ軽快なコーナリングを存分に楽しみましょう。

あっ、もちろん過度な速度は NG ですよ。

あくまで、安全マージンを確保した速度域でね！！

Q: バンクが怖くてなかなかカーブをうまく走れません。

特に雨天は、ちょっとでも傾けるときちんとグリップしてくれるかという気になります。

昔、雨天のマンホールや鉄板等で転倒や怖い思いをしたので、このような状態を克服・上達する有効な方法・練習はどういったものがあるのでしょうか。

A: 恐怖感は一リスクへのリミッターとなります。

怖いからうまく走れないのではなく、うまく走る技術がないから怖く感じるのです。

正しくコーナリングする方法を知り、その技術を持てば怖く感じなくなります。

雨の走り方を知り、技術を習得すれば、自信を持ってコーナリングできます。

多くのライダーのコーナリングを速く走るための間違いは、バイクをたくさん傾けてコーナリング速度を上げようとする事です。

このような走り方は、恐怖感を大きくするだけで、一方でリスクも増大させます。

私が理想とする上手で安全(そして速い)コーナリングとは、コーナリングの直前の直線部分で減速を短距離で行い、小さな回転半径で一気に短時間に向きを変え、素早く直線的に加速していくコーナリングです。

コーナリングスピードは決して速くなく、派手なコーナリングではありませんが、コーナリングのアプローチから脱出までのトータルでは、決して遅いわけではありません。

特に雨の日は、このようなメリハリのある走りを行うことが、安全で快適な走りを実現します。

Q: Q&A 集を読んで 1 点気になったのがコーナリング中の視線。

目や頭の向きだけでなく肩のラインも目指す方向へ向けるような記載がありました。

以前、他の雑誌か何かで体が開くのはよくないと読んだ記憶があり意識していました。

肩を進行方向へ向けるのが、この体が開いてしまうということと反することにならないのか少々疑問に感じました。

A: 他の雑誌での「身体が開く」という意味・主旨が良くわかりませんが、それは曲がる方向の下半身が、バイクから離れてしまい、いわゆるニーグリップが外れてしまうことを言っているのでしょうか。

私の言っている「肩を目指す方向に向けるとは」、上半身のことであって、下半身は強力なニーグリップのまま開かないことを意味します。

あらゆる回転計のスポーツは、野球のバッティングであれ、柔道の投げ技であれ、安定した下半身の状態で(バイクで言う強力なニーグリップ)、しっかり腰を入れて上体をひねります(バイクでは肩を回す)。

バイクも同じで、人車一体の強力なニーグリップ状態の下半身を、上体を旋回方向に移動しながら肩を捻転させることで、下半身を回しこみ、車体を倒しこんでいきます。

この動きを使ってセルフステアリングを誘発していくのです。

もちろん上半身の傾向だけでもセルフステアリングは機能させられますが、よりクイックで素早い小旋回では、このような積極的な上半身、下半身の使い方が必要になっています。

Q: 初心者ですが悩み聞いてください。

カーブ下りがよく話題になっていますが、私は下りよりも上りが苦手です。

苦手を乗り越えて、怖いくらいです。

ツーリングに行っても、上りカーブがあると前の人との合間がぐんと空いてしまいます。

自分なりに、なぜ下りに比べて苦手なのか考えました。(違っているかもしれませんが)

たぶん、

- ・上りはカーブの先が見えにくいので(上っているのに)スピードを落としている⇒失速ぎみになる
- ・スピードを上げると反対車線にでてしまう不安がありバイクを倒して走っている

ということなのかと思いました。

逆に下りは、

- ・多少減速しすぎても失速しないので安心できる
- ・バイクもさほど倒さないで曲がって行ける

ように感じます。

根本的に間違っているのでしょうか。。

なお、先日教えていただいたUターン

バイクは真っ直ぐ

&ハンドルはフルロック

&半クラッチで少しずつ足をつきながら回る

は安心して行うことができました。

道路はかまぼこ型なので、出だしはこころもちアクセルをあけることでうまくいきました。

出がけに道路が空いている日は、このUターン練習をすることで、慣れていこうと思っています。

A:さて、ご質問に回答する前に、人はなぜ恐怖心を抱くのでしょうか。

バイクを運転していて「怖い」と感じる時はどんな時ですか。

- ・スピードが出過ぎて、コントロールできなくなったとき。
- ・車体が「グラッ」ときて、転倒しそうになったとき。

色々な理由があるとは思いますが、ご質問をみて、私なりに判断したのは、過去に登り坂で「グラッ」ときて転倒しそうになったのではないのでしょうか。

それが、いわゆる「トラウマ」になっているのかもしれないね。

ご存じの通り、ふつうは「下りのコーナー」が怖いとおっしゃる方がほとんどです。

なぜなら、勝手に出てしまうスピードを制御する技術を持っていないからです。

ご質問からは、どの程度の勾配で、どの程度の曲率半径を持つカーブかはわからないのですが、お悩みなのはおそらく、左コーナー、しかもヘアピンに近いカーブで、勾配もかなりある山道(勾配 10%程度)なのではないでしょうか？

勾配がきつく、さらに曲率半径が小さいヘアピンカーブでは、確かに速度があげられません。

速度を上げると、車体が外側に膨らんでしまって、曲がりきれなくなるからです。

しかし、シチュエーションは上り坂。

速度を上げまいと、アクセルをもどした瞬間に失速し、今度は転倒のリスクが高まります。

すなわち、アクセルは開けたいけれど、曲がりきれないから開けられない。

その結果、車体が安定せず、ふらふらして、なんだか怖い・・・

こんな感じではないでしょうか？

もし違っていたら、また別の角度でお答えしますが、今回は上記の通りだったと仮定してお答えいたします。

まず、上り坂のヘアピンで一番怖いのは失速によるエンスト→転倒です。

上り坂こそ、アクセルは常に開けていなければなりません。

しかし、アクセルを開けると曲がりきれなくなる。

このジレンマを解決するのは、ズバリ「リヤブレーキ」です。

これは、なにも上り坂だけに通用する技術ではありません。

平地であっても下りであっても、旋回という旋回には、これから述べる内容を積極的に活用してください。

- ・アクセルは常に開(2～3000回転をキープ)
- ・速度はリヤブレーキで調整(アクセルで速度を調整しない)

こうすることで、

- ・エンジン回転数が上がっているので、エンストする心配がない
- ・アクセルによる微妙な速度コントロール難しいが、リヤブレーキによる速度調整は簡単。
- ・エンジン回転数が上がっているので、クランクシャフトが高回転でまわり、いわゆる「ジャイロ効果」を得ることで、車体が安定する。

※ジャイロ効果とは、コマが回転している時に正立する、あの現象です。

- ・「スクワット効果」によりリヤタイヤのグリップ感が増し、安定してコーナリングできる

※スクワット効果とは、車両が停止している時にリヤブレーキを強くかけたまま発進しようとする、リヤが沈む減少をいいます。

リヤが沈み、リヤサスペンションに積極的に仕事をさせることで、リヤタイヤに荷重をかけることができます。

きっと、上り坂が怖い理由は、アクセルが思うように開けられないからです。

だったら、積極的に開けて行きましょう。

開けて速度が増す分、リヤブレーキでしっかり押さえつけてあげます。
車体が驚くほど安定するのが、わかっただけだと思います。
是非、試してみてください。

それから、Uターン。

足をつきながらのターンができるようになったら、次は足をステップに乗せて、
垂直ターンを練習してみてください。

ハンドルフルロックは変わりません。

ただし、ちょっとでも速度が上がると、ハンドルフルロックが解除されてしまいます。

解除された途端、バイクの最少回転半径が大きくなり、曲がりきれなくなるでしょう。

ここでも、リヤブレーキを使っていきます。

上がり過ぎた速度はリヤブレーキで調整です。

決してアクセルのオン-オフで調整してはいけません。

バイクが「ギクシャク」して、転倒の原因になります。

アクセル一定、リヤブレーキで速度微調整です。

次は、フルロックバンクターンを練習していくことになります。

これができるようになると、バイクの性能(カタログ値)の最少回転半径以下で回転できるようになります。

いよいよ、バイクを操っている・・・と実感できるステージに入っていきます。

車は誰が乗っても「最少回転半径」は変わりませんが、バイクは「乗り手」によってその回転半径は変化します。

そのことを、是非身をもって学んでいただきたいと思います。

まずは、時間をかけて、じっくりと「足あげ垂直ターン」を完成させてください。

何度も言いますが、成功させるツボとコツは、

- ・アクセル一定
 - ・リヤブレーキによる速度微調整
- ですよ！！

Q:カーブで、対向車が気になり視線が対向車に向いてしまいます。
センター寄りになり、ヒヤッとしました。

A: バイクと言う乗り物は、とても素直な挙動を示します。

特に、目線というのは大事で、バイクは目線を向けた先に進んでいくという摩訶不思議な特性を持っているのです。

例えば、コーナリング最中に、路面上にマンホールや小石や木の枝などの障害物があってビックリしたことはありませんか？

それを避けよう、避けようとしているのに、結局その障害物を踏んでしまった経験をお持ちかもしれません。

避けようと思うほど避けられない原因は、実は目線にあったのです。

人は(と言うか動物は)、危険を感じるものに対し、凝視するクセを持っています。

障害物が路面にあると、「危険」と判断して凝視してしまうのです。

バイクは目線の先に向かって進む特性がありますから、結局それを踏んでしまう訳です。

ご質問の件も、対向車が気になり(危険と感じ)、目線が反対車線を向いてしまうため、結果としてセンターに寄って行ってしまうのです。

センターに寄るということは、ますます対向車に対するリスクが増大しますから、悪循環に陥ることになります。

センターラインに寄ってしまう(対向車が気になってしまう)のは、ライン取りに原因があります。

一般的なライテク教本に書かれている「アウト-イン-アウト」のライン取りをすると、得てしてセンターラインに寄っていきます。

この「アウト-イン-アウト」。

確かにより速いコーナリングスピードを実現しますが、対向車との接触リスクが増大します。

つまり、このラインは、あくまでサーキットで有効なものなのです。

私たちが目指すライディングとは、公道で安全に走ることです。

ですから、「アウト-イン-アウト」は、公道で走る限りお勧めしません。

私たちが提唱するライン取りは、ずばり「ミドル-アウト-イン」です。

以下ファイルをご覧ください。

<http://www.touringriders.com/raindori.pdf>

この図でお分かりの通り、青の実線で描かれている②のアウトまで行くと、コーナー出口の状況が見渡せません。

また、①ミドルから②アウトまで、②アウトから③インへは、直線となります。

つまりこの2つの直線を②アウトでUターンのごとくつなぐのです。

そして2つの直線でブレーキング、加速をします。

②アウトの時点では、Uターンのごとくですから、速度は非常に低くて構いません。

ですから、よりリスクの少ないコーナリングになります。

また、2つの直線でのブレーキング・加速は、あくまで直線で行っていますから、これまたリスクが低いのです。

このようなライン取りを是非試してみてください。

そして目線は、1点を凝視せず、周囲を漠然と見る見方でトライしてみてください。

Q: 私の友人(元白バイ隊員)はコーナリング時は外足ステップを思い切り踏ん張れと言います。

「スキーで斜面を真っすぐ横切り走るときは、谷川のステップに体重を掛けるよね、でなければ滑って落っこちるだろ。それと同じだよ」と。

またスーパースポーツ(SS)車に乗る場合等は、外側ステップ荷重がなかば常識のように言われます。

果たしてどの方法が最も理に適っているのでしょうか。

レプリカ、ビッグネイキッド、SS いずれも所有している私の最大の疑問です。

ちなみに私はビッグネイキッドでも SS でもハングオンはせずに軽めのリーンイン、シート内側入力をしながら 30 分で足がワラうほど外足を踏ん張っています。

それでもハイサイドおこしてしまいました。

A: それでは外足荷重に関する私の意見を述べさせていただきます。

ただ一つ事前に申し伝えたいのは、ライディングの手段には、特に感覚を伴ったものには、表現に個人差があるということです。

それは聞き手のレベルや受け取り方によっても、違って聞こえてしまうことがあるということです。

決してライディングのプロである方たちの理論を否定するものではなく、同じ理論を表現するにも異なって聞こえてしまうということを事前にお分かりいただきたいのです。

私自身は、外足荷重には字のごとくステップに荷重をかけるという意味と、外足によるマシンホールドと

いう2つの意味があると理解しています。

一般にこれらをごっちゃにして外足荷重というので、混乱してしまっているライダーも少なくありません。

外足によるマシンホールドとは、外側のステップを踏ん張ると同時に、外足ヒザ内側を押し付け、言うなればステップを踏みこみ車体を起しながら、ヒザで車体を抑えつけ、それで外足一本で車体とライダーの一体感を得る乗り方です。

この外足によるマシンホールドは、特に慣性力のない低速旋回のふらつき防止、バランス確保に役立ちます。

外足によるニーグリップと言い換えてもいいでしょう。

尚、サーキット走行でのハングオンは、身体をバイクの内側に入れてしまっているため、必然的に外足でマシンホールドしなければならず、一般的にはヒザ、内モモとお尻で人車一体を図り、足の付け根でシート内側に荷重します。

これがSS車での外足荷重の正体です。

ハングオンで外ステップを踏ん張る事は、内傾し遠心力と釣り合おうとしているバランスに反するものであり、理にかなったライディング法ではありません。

次に純粋な外足荷重、ステップに体重をかける乗り方は、そもそもオフロードの乗り方です。

なぜなら、オフロードは路面のグリップが低いため、タイヤにしっかり荷重したグリップを前提としたライディングができません。

タイヤ(特に後輪)のグリップを減らし、滑らしながら、オーバーステア気味に曲がっていくライディングです。

また、この外足荷重の場合のフォームは、必然的にリーンアウトになります。

これはオフローダーのコーナリングフォームを見れば一目亮前です。

彼らがオフロードでのコーナリングで、リーンインやリーンウイズを取らないのは、身体の移動を少なくし垂直に保つことで、車体の滑りや動きをコントロールする理にかなったフォームだからです。

つまり、外足荷重とはリーンアウトを前提とした、意図的に車輪への荷重を減らしてしまう乗り方なのです。

このフォームをグリップを前提としたオンロードで行うと、車輪荷重が抜け十分なグリップを得られなくなります。

そして、リーンアウトのフォームが、バンク角を深くし、さらにグリップ限界を低くします。

一般のライダーの8割は、程度の差あれ、このリーンアウトのフォームを取っています。

その理由はここでは割愛しますが、それが外側のステップに荷重することが正しいと間違った理解をしたライダーが、わけもわからず転倒してしまう大きな理由なのです。

そもそもオンロードでの外足荷重とは、切り返しの先に積極的にバイクを引き起こしたり、コーナリング中にバランスを崩したり、一時的にグリップを失った車体バランスを、荷重を一瞬抜きリカバリーを取るためのテクニックであり、コーナリング中に常時必要なものではないのです。

コーナリング中はシート内側に荷重するとともに、外側ステップに荷重をすると、シート荷重を減らすだけでなく、必要以上にバンク角を深めてしまうため、低速旋回を除く、通常のワインディングでのコーナリングには必要ありません。

Q: 昨日、ワインディング(峠)に行きました。

一団が結構ハイペースで走っていて、それに合わせて走った訳です。

タイトなコーナーの手前でフロントとリヤブレーキで一気に減速していました。(そうしないとついていけなかったです)

その後は、「フロントブレーキはリリースし、リヤブレーキで制動する」というのが正解だと思いますが、それが正解かどうなのか。

実際には、フロントブレーキの効きの強さの信頼性から、フロントブレーキをわずかに残しながら曲がっていました。(フロントブレーキで微調整するといった感じです)

また、スリップダウンのリスクなど考えるとフロントブレーキをわずかでも残して使うのはやめたほうが良いのでしょうか？

A: コーナリングでフロントブレーキをリリースするのは基本となります。

ただし、リヤブレーキも含め、ブレーキはコーナリング中の制動目的では使いません。

制動目的で使うのは、フロントブレーキ同様手前の直線減速部分となります。

コーナリング中のリヤブレーキの目的は、後輪荷重を高め安定したコーナリングを行うことにあります。

また、特に低速コーナリング中に安易に開けられないアクセルに代わって、駆動力を制御して加速をコントロールする(速度調整)ために使います。

ただし制動目的ではないため、ブレーキを引きずるように使用するのが、制動目的で使う場合との大きな違いです。

また、フロントブレーキをコーナリング中に使いたい理由は何でしょうか？

先にも述べたように制動は、コーナリング前に終わらせることはフロントブレーキでも基本は同じです。

コーナリング中のフロントブレーキの利用は、よりデリケートでリヤブレーキ以上に高度な技術が必要であり、基本を習得している上級者向けの技術となりますが、前輪の荷重を高め、安定したタイヤグリップを確保することができます。

また、オーバースピードの微制御や、まわりこんでいるコーナーでステアリングをさらに切れこませるなどのライン変更に使える技術です。

特に下りコーナーでの前輪の安定と、旋回性の確保に有効です。

ですから、これらフロントブレーキの利用目的を十分に理解された上で、基本技術を身につけていることを前提に使われることは、良いことだと思います。

ただし、むやみにコーナリング中にフロントブレーキを使うことは、特に制動目的で使うことは、転倒原因になりますので避けてください。

制動はあくまで、コーナリングに入るまでに終了させておくのが原則です。

Q: 複合コーナーのライン取り、目線の移し方、それぞれのコーナーに適した進入速度の見極め方等で悩んでおります。

A: 複合コーナーで私が最も意識するのは、いかに直線部分をとるか、つまりコーナーとコーナーの間でしっかりとした加速区間を作るかということです。

連続したコーナーが続く複合コーナーや、S字コーナーは、何となく漠然と走ってしまうのではなく、メリハリをつけて、リズムカルに走る・・・

それがバイクのライディングの醍醐味です。

そのためにも、ターンは出来るだけ小さく、短い時間で鋭角的に向きを変えます。そう、8の字やUターンの要領です。

ですから、決してコーナリング速度はいりません。

常に安全に旋回できるマージンを持った速度でいいのです。

その代り、できるだけ短時間で一気に向きを変えるのです。

ここに、8の字練習の成果が表れてきます。

そして向きを変えたら、次のコーナーまでの短い直線でフル加速！

これで、先ほどゆっくり回ったコーナリングの遅れを補い、しっかりおつりが来ます!(笑)

視線はあまり先送りしないことです。

先送りすると、そちらにバイクが向かってしまい、取りたいラインが取れず、早くインに寄り過ぎてしまうからです。

基本的に視線は次にターンを開始する地点に向けます。

しかし、視野の中に漠然とそのコーナーの先を意識しておきます。

そして先にお話した鋭角なターンの直前に、加速先や例えば次のコーナーのターン地点に一気に向けしていくのです。

中々、言葉で表現するのは難しいのですが、基本は出来るだけ小さく短時間のターンを、出来るだけ長い直線で結ぶライン取りをすること、そして、コーナリングは遅くていいので、直線ではしっかり加速し、減速することです。

Q: マニュアルを見て週に1~2回ほど練習しているのですが上り坂でのカーブでブレーキをかけたほうが良いのかどうか分からずなんとなく曲がってしまいます。
上り坂のカーブではどのような手順で走れば良いのでしょうか？

A: アクセルもブレーキも、もっといえばバンクの角度なども含めた動作は、
「安全にコーナーを駆け抜ける」
という『結果』に向けての『手段』に過ぎません。

ご質問にあるように、上り坂では、程度の差はありますが、アクセルオフをすれば、勝手に失速していきます。
それを「ブレーキ」と仮定すれば良いのです。

要は、安全にそのコーナーをクリアできるのであれば、アレコレ難しいことは考えず、その時のカーブ曲率、速度、坂勾配、路面状況などを一瞬で察知して、
「そのコーナーをクリアするには、今はオーバースピードなのか否か」
だけを考えてみたらいかがでしょうか。

ただし、コーナリング最中に、「アクセルを完全にオフ」の状態や「クラッチを切ったニュートラル状態」には、絶対にしないでください。

コーナリング中は、「アクセルオン」状態で、リヤタイヤにトラクションを常に掛けておくことが理想です。

上り勾配だったり、曲率半径が大きいコーナーであれば、アクセルオンだけで良いでしょう。

しかし、曲率半径が小さいコーナーや、アクセルオンのままでは速度が上がって曲がりきれなくなるような場合には、リヤブレーキを引きずるように使って、速度を調整します。

アクセルオンによる加速をリヤブレーキで減速させるとは、なんとも勿体ない気がしないでもありませんが、これがバイクを安全に、そして安定させる基本中の基本だということを知っておいてください。

上級者は、理屈を知ってか知らずかは別として、かならずこの「アクセルオン、リヤブレーキ調整」を行って、車体を安定させています。

Q: 8字を練習したいのですが場所がなく、とりあえずセルステアとリヤブレーキを練習して久々峠にきました。

カーブの曲がり方として直線でブレーキを終え、まではわかるのですが、そのあとはブレーキをリリースしアクセルは戻した状態で倒しこみ、旋回とはいるのでしょうか？

A: 基本的にはこの手順でいいと思いますが、旋回に入る前に操作可能な最も低いギヤにしっかりシフトダウンしてください。

これがとても重要です。

なぜなら、コーナリング中に駆動力による荷重をしっかり後輪に伝えるために、低いギヤでエンジンを一定回転数まで保つ必要があるからです。

また、エンジン数を保つことで、エンジンのクランクシャフトの回転によるジャイロ効果で、コーナリング中の車体を安定させることができるからです。

Q: バイクを倒すのが怖いなと思っていますが、その恐怖心を少なくする方法や考え方があれば知りたいです

A: 倒す＝バンクする

という解釈でよろしいですか？

恐怖心の話は先にも述べたとおりなので、では今回はもう少し具体的な「ツボとコツ」をお伝えしましょう。

そうすることで、少しでもライテクが向上すれば、恐怖心が消えるのです。

まず、倒す＝バンクするということは、その時に発生している遠心力と求心力をつりあわせるために行っています。

この遠心力は速度とカーブの曲率半径によって決まるものですが、多くのライダーは、コーナリング中にアクセルで速度を調整してしまっているようです。

バイク、特に大型バイクにおいて、アクセルの微妙な速度加減は、上級者でも難しい技術です。

アクセルの開度をちょっと多めに開け過ぎただけで、バイクは加速し車体は起き上がります。

逆にアクセルをちょっと戻しただけで、バイクはバランスを失い、求心力に負けて倒れそうになります。

コーナリング中は、アクセル一定(少し多めに開けておく)にし、速度調整をリヤブレーキで行ないます。これは2つの利点が生みだします。

1つは、バイクのスクワット効果(リヤブレーキを強く踏んだまま発進しようとしてみてください。

バイクのリヤが沈みませんか?)を利用できます。

アクセルを開け、リヤブレーキで押さえつけてあげることで、上からの加重、すなわちスクワット効果を得ることができ、車体が大変安定します。

また、アクセルでの微妙な調整が不要ですから、ギクシャクしたり、エンストしたりなんていう心配もないわけです。

2つめの利点はバイクの「ジャイロ効果」を引き出すことにあります。

アクセルを開けると、クランクシャフトが高速で回ります。

回転物が回転すると安定する・・・そう、コマを思い出して下さい。

コマが回転すると、安定してまいすね。あれが「ジャイロ効果」です。

バイクでも「ジャイロ効果」を引き出すことで、車体は驚くほど安定します。

バイクが倒れそうで怖いのは、実はアクセルを開けていないから・・・ではないでしょうか。

一度確認してみてください。

とくにリヤブレーキでの押えこみ。

「目からウロコ」ですよ。

Q: 実際やってみると直線でブレーキを終えて倒しこみするときには、スピードはなくすぐアクセルをひねるような状態になってしまいます。
もう少しスピードがいるのでしょうか？

A: 前述のとおり、コーナリング時にはアクセルを完全に戻すことなく、回転数を保つためにアクセルを若干開けておく必要があります。
これを「パーシャル」と言います。

もし、適切なギヤにシフトダウンせずに、アクセルを戻した状態でコーナリングに入った場合、車体は非常に不安定になり、かつご指摘のように失速します。
ですから、〇〇さんの場合、速度不足の問題ではなく、適切なギヤ選択と一定の回転数をキープすることが必要です。

【右コーナー・下りコーナー】

Q: 臆病者のせいか、今まで、積極的な乗り方をした事が無く、一度も転倒した事がありません。
またコーナーの進入時〔特に下り〕コーナーの大きさなどの感覚がつかめず、恐怖感が取れず、ライディングがギクシャクし、リズム感が無く楽しさがあまり感じられません。
技術を磨いてバイク本来の操る楽しみを感じ、ワインディングを楽しみたいと思います。

A: 「下りのコーナーが怖い」と言うライダーは非常に多いです。
上りのコーナーはそれほどでもないのに、なぜ下りのコーナーは怖く感じるのでしょうか？
それは、ズバリ、ブレーキング技術が未熟だからです。
マニュアルでもお伝えしています通り、ワインディングでは、速く走りたければ、アクセルを開ける前にブレーキの練習を徹底的に練習すべきなのです。

多くのライダーは、バイクが持つブレーキ性能の半分も使いこなせていません。
思った以上にバイクのブレーキは良く効くにも関わらず、ライダーがその性能を持って余しているのですね。
下りは、スピードが乗りやすいのは説明するまでもありませんが、そのスピードをコントロールしきれないため、「怖さ」を感じるのです。

ところでこの「怖さ」を精神論で克服するべきではありません。
必ず事故につながるからです。
「怖さ」はライダーにとって、重要な「リミッター」の役目をしています。
ですから「怖さ」という感覚を大切に、ブレーキング技術を向上することで「リミッター」の基準を上げていきましょう。

ブレーキング技術の向上は、何はさておき「急制動」の練習です。
周囲の安全をしっかりと確認したのち、前方に赤信号を見つけたら、急制動レッスンのチャンスです。
徐々にで良いので、少しずつブレーキ力を高めて、なるべく少ない距離でとまれるよう練習を重ねてください。
最終目標は 60km/h の速度からでも、安定して急制動できるようになること。
(いきなりは危険ですから、徐々に速度を上げて行ってくださいね)

急制動に大切なことは、

- ・ニーグリップ
- ・前方慣性力に対抗する上体の姿勢

です。

「うまく走るためにはブレーキを学べ」

ツーリングライダーズでは、ブレーキの大切さを強くお伝えしております。

ぜひ、ブレーキング技術の上達で、ライディングの楽しさ、奥深さを感じてください。

Q: やはり、気になるのが下り右コーナーです。

リヤブレーキを使用しながらということですが、右足はステップ荷重できないように思います。

おしりの荷重移動で曲がれるのでしょうか？

もしかして、私がコーナリングスピードについて正しい認識をしてないのかもしれませんが。

今までの仲間が勢いよく曲がっていった背中を見つめすぎていたのでしょうか。

A: 必ずしもステップを荷重してコーナリングする必要はありません。

なぜなら、ステップ荷重は下半身主導の倒しこみになり、往々にリーンアウトになりやすいからです。

ライダーのほとんどは無意識にリーンアウトのフォームを取っています。

これはステップ荷重をはじめとした、下半身主導のライディングが起因しています。

質問に戻りますが、上半身主導つまり上体を傾けていくことで、シート内側への荷重移動を行えば、リヤブレーキの操作には影響ないでしょう。

それに、バイクのバンク角を抑えられるので、なおさらリヤブレーキ操作がやりやすくなるでしょう。

Q: 私は右コーナーが苦手です。

フォームもいろいろ左と同じように考えるのですが、うまくいきません。

特に、下りの右コーナーは最悪です。

ガードレールを意識してスピードを落としすぎて、コーナリング中にフラフラと不安定になります。

逆にある程度、速度を出そうと思いますが、緊張してリラックスできてない自分に気づきます。

もちろん、左コーナーも満足していません。

最近、ショックだったのは下りコーナーで90ccのスクーターに抜かれたことです。

昨年、2ヶ月も入院した事故の恐怖からくる後遺症？

自問自答して、悩んでおります。

A:特に恐怖心を持ってライディングすることは、悪いことではありません。

恐怖感はリミッターの役割をしてくれるからです。

事故は災難でしたが、それから得られた体験教訓は、これからのライディングにきっと役に立つはずで

です。ですから、恐怖心は精神論で克服するのではなく、正しい知識と技術を持って克服するべきと思います。

さて、コーナリング中の車体の安定について、速度を上げて車体を安定させることを考えず、リヤブレーキにより後輪荷重を使ってみたらいかがでしょう。

速度を上げることは、同時にリスクも高めます。

アクセルを多少開けながらリヤブレーキをなめるように使うと、驚くほど車体が安定するのがわかります。

これは、リヤブレーキによる後輪の「スクワット効果」によって、リヤサスペンションを沈ませ（縮ませ）、サスペンションのもつ性能を引き出しやすくするからです。

小型車にコーナリングで抜かれたとのことですが、加速の鈍い小型車は、コーナリング速度を上げることでしか、速くコーナーを抜けることしかできないからです。

大型車はその加速力を生かし、リスクなくトータルでコーナーを速く駆け抜ける方法を模索してください。

Q:最近頻繁に走っていると、フロントタイヤの右カーブで使う側が左に比べてけっこう極端に消耗して、ひどいところは溝がなくなっています。

比べて左側はちゃんと溝が残っており、全体的にそこまで消耗はしていません。

なぜか右だけなのです・・・ 右コーナーを走る機会がやたら多いからなのか、それとも乗り方が悪いのか・・・

どう思われますでしょうか？ 自分的には左コーナーより右コーナーのほうが楽で安心です。

A:ライディングフォームを直接拝見していないので、なんとも言えないのが事実なのですが、タイヤの片側(今回は右側)だけが摩耗するというのであれば、当然何らかの原因があります。

多くのライダーから「右側コーナーでステップが路面に当たる」という事象を良く耳にします。
右コーナーというのは、左コーナーに比べて苦手意識を持つ方多いのが現状です。

その代表的な理由として、

- ・対向車がふくらんできそうで怖い
- ・そもそも右回りが苦手

というのが考えられます。

「そもそも右回りが苦手」というのは、過去の体験から来ているもので、例えば、陸上競技のトラックがすべて左回りだったりすることからしても、人は左回りに慣れており、右回りは不慣れだということなのです。

さて、上記2点の代表的理由からくるライダーの心理としては、

- ①早くコーナーを抜きたい
- ②(怖いので)先を見通したい

ということでしょう。

その結果、

- ①速度が上がる(タイヤ右側に負担がかかる)
(日本では右回りは外回りなので、曲率半径が大きく速度が出やすい)
- ②先を見通せる「リーンアウト」になり、バンク角が深い
(その結果、右側だけがタイヤに高負荷をかけている)

というライディングになりがちです。

文面からだけで、断定してしまうのは危険ですが、右側だけステップをする・・・だったり、右側タイヤだけ摩耗が激しい・・・ということをお聞きすると、以上のような理由が考えられます。

また、「右コーナーの方が楽で安心」とおっしゃっていることから判断できることは以下2つあります。

- ①本当に右コーナーが得意
- ②潜在的には右コーナーは苦手だが、リーンアウトすることで簡単にコーナリングしてしまい、得意だと勘違いしている

①だったら問題ありませんね。

しかし、多くのライダーは②であることは、もう言うまでもありません。

以上はあくまで推測の範囲でお答していますが、ご自身でも一度客観的にライディングフォームを点検されてみてください。

一番良い方法は、知識・技量をもったお仲間に見ていただき講評してもらうことです。

ビデオを取ってもらい、自分で確認する方法も良いでしょう。

リーンアウトは理論理屈をしっかりわかった上で活用するには良いのですが、そうでなければ、絶対にやめましょう。

転倒リスクがとにかく高いからです。

基本はリーンウィズです。

そして、より安全にアグレッシブに走りを楽しむためには、リーンインを覚えてください。

白バイ隊員がすべて「リーンイン」のフォームを取っているにはそれなりの理由があるのです。

Q: 下りだとあまりヤクセルを開けなくてもスピードが落ちないですね。

イメージはなんとなく分かるのですが、

“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。”>

というところなんですけど、ヘアピンに近いコーナーの場合は一つの円を描くようにラインに沿って回り込むのではなく、真っ直ぐ、向き変え、真っ直ぐ、向き変え、真っ直ぐのように2回曲がるようなイメージでいけばいいんでしょうか？

丸くというよりカクカク曲がるような感じですか？

速く走るためには、コーナーでもバイクが立っている状態を多く作るということなんでしょうか？

A: コーナリングにおける理想のターンは、フルロックのUターンです。

なぜなら、最も遅い速度であるにもかかわらず、短い時間で向きを変えられるからです。

つまり、最も安全で効率良い旋回方法なのです。

Uターンほどコンパクトではなくとも、コーナーの半径より小さく旋回するライン取りをしてほしいのです。

ヘアピンなどは、もともと回転半径の小さな低速コーナーですので、理想のコーナリングの回転半径にそんな大きな違いはありません。

ですから、複数回の向き変えは必要なく、一回で向きを変えてしまってもいいのです。

逆に回転半径の大きな中速以上のコーナーで、先に行くほど曲がりこんでいる場合、車線幅を考えるとコーナリング中に直線をつくろうとすると、向き変えがどうしても複数回発生してしまいます。そのような場合、多角的にコーナリングしながら、そのつなぎの直線で加減速を行っていきます。つまり、バイクが立っている直線ラインを作ることで、コーナリング中でもメリハリよく、加速、減速ができるというわけです。

もっとも、路面が先まで見通せて、回転半径に変化がなく、路面状況が良好な場合には、車線なりに余裕を持ってコーナリングするのも気持ちがよく楽しいもので、否定はしませんが……。

Q: 下りのコーナーなどが怖く、安心して進入できません。
ツーリングでも付いていくのが必死で楽しくありません。
どうすればもっとリラックスしてスムーズかつ速やかに走り切れるのかを学びたいと思っています。

A: 「下りのコーナーが怖い」と言うライダーは非常に多いです。
上りのコーナーはそれほどでもないのに、なぜ下りのコーナーは怖く感じるのでしょうか？
それは、ズバリ、ブレーキング技術が未熟だからです。

マニュアルでもお伝えしている通り、ワインディングで速く走りたければ、アクセルを開ける前にブレーキの練習を徹底的に練習すべきなのです。

多くのライダーは、バイクが持つブレーキ性能の半分も使いこなせていません。
思った以上にバイクのブレーキは良く効くのに関わらず、ライダーがその性能を持て余しているのですね。

下りは、スピードが乗りやすいのは説明するまでもありませんが、そのスピードをコントロールしきれないため、「怖さ」を感じるのです。

ところでこの「怖さ」を精神論で克服するべきではありません。
必ず事故につながるからです。

「怖さ」はライダーにとって、重要な「リミッター」の役目をしています。
ですから「怖さ」という感覚を大切に、ブレーキング技術を向上することで「リミッター」の基準を上げていきましょう。

ブレーキング技術の向上は、何はさておき「急制動」の練習です。

周囲の安全をしっかりと確認したのち、前方に赤信号を見つけたら、急制動レッスンのチャンスです。

徐々にで良いので、少しずつブレーキ力を高めて、なるべく少ない距離でとまれるよう練習を重ねてください。

最終目標は 60km/h の速度からでも、安定して急制動できるようになること。

(いきなりは危険ですから、徐々に速度を上げて行ってくださいね)

急制動に大切なことは、

- ・ニーグリップ
- ・前方慣性力に対抗する上体の姿勢

です。

また、上記急制動練習と並行して、

リヤロックの練習もしておきましょう。

20km/h 程度のスピードから、まずはリヤを思いっきり踏んで、リヤロックをさせます。

時間にして1秒くらいでいいですから、ロックしてリヤが滑る感覚を身につけてください。

リヤロックは、車体が路面に対して垂直であり、直進している限り即転倒するようなことはありません。

(ただし万一のため装備を充実し、周囲の安全を確認したうえで、あくまで自己責任のもと、実践してくださいね。)

ロックの練習は、急制動中またはパニックブレーキ中でも心にゆとりを与え、冷静に状況を判断させる効果が生まれます。

それは、そのバイクの持つ、限界域での挙動を把握したからにほかなりません。

「うまく走るためにはブレーキを学べ」

ツーリングライダーズでは、ブレーキの大切さを強くお伝えしております。

Q: 左に比べて右回りは、スタンドがない側なので、ややぎこちなくなります。

とくに、体重をかけるのにやや不安が頭をよぎります。

A:これは、コーナリング中に右回りが苦手・・・という悩みでよろしいですか。

そもそも、人間は左回りに慣れています。

例えば、運動場のトラックを思い出して下さい。

必ず「左回り」です。

もし「右回りのトラック」があった場合、非常に走りづらいのではないのでしょうか。

また、特に日本のような「左車線走行」の国では、右コーナーの際、対向車がオーバーランしてくる可能性があるため、潜在的に恐怖感を感じ、その結果状態が硬直して、セルフステアリングを阻害し、総じて、左回りより右回りが苦手と感じてしまうのです。

ですから、「慣れ」と言えば、「慣れ」も必要ですし、その「慣れ」が苦手意識を克服してくれるでしょう。

ただ、「慣れ」で恐怖感は克服できるものではありません。

確かな理論と安全マージン、そしてそれを実践できるようになったとき、恐怖感はおのずと消え、次のステップへとレベルアップしていくでしょう。

例えば、右コーナーの対向車オーバーランのリスクを最小限にするには、何をしたらいいのでしょうか？

それは、公道に適したライン取りにあります。

良く巷に販売されているライテクマニュアルには、コーナリングのライン取りはアウト-イン-アウトと書かれていますね。

確かに間違っていないのですが、これは安全が担保されたサーキットでのライン取りです。

ブラインドの先から何が飛び出してくるかわからない、つまり安全が全く担保されていない公道で実践すべきライン取りではありません。

私たちが公道でこそ実践すべきライン取りは、

ミドル-アウト-イン

なのです。

詳しくはマニュアルにも書いてありますから、まずは復習されてみてください。

Q: 先日の下りコーナーについてネットで調べたら、下記のような記載がありました。

(以下抜粋)

下り坂でカーブが迫ってきたら、平坦な路面の感覚よりも多めに減速をかけます。

理想は、曲がり始めてすぐに加速をしても安心な進入速度。

そして加速し続けてもカーブの終わりで曲がり切れる余裕を考慮した減速スピードといえます。

バイクを傾けて旋回を始めたら、アクセルを大きめにジワッと開きます。

徐々に開けたのでは後輪が路面を蹴るトラクション効果、つまり安定して曲がれる特性を発揮できません。

このときのエンジンの回転域はアイドルよりやや上を意識してみましょう。

このくらい低い回転域であれば、エンジンを大きめに開けても急激に加速することはありません。

また低い回転域はエンジンの爆発感覚が明確で、これが後輪の回転を刻んだような駆動を伝えます。

こうして路面を噛むようなグリップ感が生まれるのです。

(以上抜粋)

こういうことも正しいのでしょうか？

頭ではなんとなく解るのですが・・・

A: 下りコーナーのライディングについての記述拝見させていただきました。

正しいかどうかの質問についてですが、決して間違った内容ではないです。

それは、筆者は、

「コーナーでは安全な速度で、後輪荷重をかけてコーナリングせよ。」

と言いたいからです。

これは我々の主張とまったく同じです。

つまり、ライディングの真理とは、地球上の物理の法則がどこでも同じに作用する限り同じなのです。

ただ付け加えたいのは、ライディングにおける最適効果を得るためのアプローチには様々な方法が存在し、多くの者が様々な理論でそれを表現しています。

これが、ライダーたちを迷わせます。

まるで、山の頂に登るのに、数えきれない登山道が存在するがごとくです。

しかし、ライディング理論の本質はそう複雑なものではありません。

ですから、ライディングを理解するには、ある程度それらの理論の本質を理解してみてください。

なぜ、下りのコーナリングで後輪荷重を高める目的ためにトラクションを増やす必要があるのか？

もしくは我々が言うリヤブレーキを引きずる必要があるのか？

そして、その目的を実現するために、最も効率の良いアプローチは何かと考えることを考えてみると良いでしょう。

このアプローチ方法は、目指すライディングスタイル、ライダーの技量やライディング状況、バイク車種や性能などによって異なるかもしれません。

その中から取捨選択されてみてください。

必ずしも我々の理論や方法が、全て〇〇さんに適切なものとは限りませんが、そのいくつかは、〇〇さんの目指すライディングスタイルに共感するものがあるのなら、ぜひ取り入れてみてください。

実際に一度知識として取り入れ、実際に体験を繰り返してみ、そして頭と体で感じてみていただければ、我々が伝えたい本質を理解していただけるはずです。

【シフトチェンジ】

Q: ギヤの入れ方でどのくらいで2速、3速と入れていけばよいのかわからない。

A: ギヤ選択は、道路や周囲の状況によって変わってきますので、一概に何速がベストとは言えません。

またそれが分かっていたとしても、現在のスポーツ車のように6速もギヤがあるバイクで、今何速に入っているかを意識して走ることのはかえって無理があります。

私の場合は、一番気持ちよく走れると思うギヤを選んでいきます。

趣味でバイクにで乗っているのであれば、難しく考えず、それでいいのではないのでしょうか？

ただ、バイクの機動性を感じるのならば、操作が可能な範囲で、できるだけ低いギヤを使われるのがいいでしょう。

特にコーナリングでは、十分な荷重を路面に伝え安全に走るためにも、これは重要なことです。

スーパースポーツ系であれば、公道のワインディングでのコーナリングでは、低速で2速、中速コーナーで3速を多用することになるでしょう。

Q: 信号待ちでギヤがNになかなか入らない。

A: これはギヤのかみ合わせでどのバイクにもある現象です。

クラッチをつなぎ気味にしている瞬間にギヤペダルを操作すると入りやすくなります。

ある程度エンジンが温まり、オイル粘度がやわらかくなると入りやすくなります。

私はオイル油種、粘度を変えたら改善されました。

Q: これまでスクーターしな乗ったことのないのでマニュアル車だと今ギヤが何速に入っているのかわからなくなることがよくあり、セカンド発進をしてみたり、走行中にニュートラルに入ってしまったりしてしまいます。

そこでギヤの練習をするため 125cc の小型のマニュアルバイクを中古で購入し、一昨日から近所の路

上を走り回っております。

昨日は教習所までこのバイクで1時間ほどかけて行ってみました。

交差点の中央でギヤがニュートラルに入っしまい焦ってしまったりもしましたが小型とはいえマニュアル車なので発進の度に緊張をしいられて、だいぶ練習にはなっているような気がします。

ギヤ選択は、現時点ではあまり気にする必要はないでしょう。

ある程度慣れが解決してくれる部分があるので、公道を走る頃には無意識に操作を行っているからです。

まして、現在のスポーツ車のように6速もギヤがあるバイクで、今何速に入っているかを意識して走ることのはかえって無理があります。

なかなか教習所という狭い空間の中では、なかなか自由なギヤ選択は出来ないかもしれませんが、公道では一番気持ちよく走れると思うギヤを選んで走ればいいのです。

趣味でバイクに乗っているのであれば、難しく考えず、それでいいのではないのでしょうか？

Q: 運転中に常にギヤが何速か考えていなければならないのでしょうか。

時々、既にトップに入っているのに気づかずシフトアップしようとしてしまうことがあります。

A: ギヤ選択については状況や車種、ライダーの技量に応じて異なるので、一概に正解はありません。ただ一つ言えることは、「操作可能な最も低いギヤを選択する」ということです。

バイクの最大の特徴は、その加速感や軽快感です。

ですから、高速道路を継続的に流す場合などは別にして、機械的にシフトアップしていくのではなく、白杉さんが気持ちよく加速できるギヤを選択されたら良いのです。

そしてできれば、しっかり後輪に荷重を与えられる低めのギヤの方が、楽しくかつ安全に走れることでしょう。

Q: コーナリング後の加速を得るために、シフトダウンをしたいのですが、コーナーに入るどの時点で行えばいいのか、またそのやり方がよくわかりません。

自分では、コーナーの手前リヤブレーキをかけると同時ぐらいに、アクセルで回転を合わせながらシフトダウンし、その後フロントブレーキをかける入り方をしていますが、間違っているでしょうか。

A:シフトダウンはコーナリングに入る直前に行います。

コーナー進入のブレーキングを終了させるまでに同時に適正ギヤに落としておいて、ブレーキング終了したと同時に、クラッチをつなぎながらエンジン回転数を後輪回転数に合わせていきます。

クラッチがつながったら、コーナリングへの倒しこみを始めます。

ですから、シフトダウンは〇〇さんの言われるブレーキングの前に行うのではなく、ブレーキングの後に行うのが正しい順番です。

コーナリングでは、このように基本的に低めのギヤを使用することで、十分な荷重を後輪に与えることで、車体の安定を図ります。

そしてコーナリング中は基本的に積極的に加速も減速もできませんので、回転数を維持しながら旋回し、加速に向かう後半にアクセルを徐々に開けていきます。

ギヤを低くしながらコーナリングしておくことで、コーナリングが終わってからのコーナーの脱出で、するどい加速が可能になります。

Q: 時速何キロで走っている状態からフルブレーキングの練習をするのが良いのでしょうか？

(もちろん後方の安全確認を取ってからですが)

A: はじめは、40km/h から始めてみてください。

現在、教習所では 40km/h にて 11m 以内で止まることとなっていますが、本来、バイクのブレーキング性能はもっともっと高いものです。

40km/h であれば、重いバイクであっても7～8m 以内で停止できるよう、ニーグリップをしっかりと練習してみてください。

なれてきたら、最終的には 60km/h 以上のスピードからでも安定した急制動ができるよう、練習を積んでください。

ほとんどのライダーは、バイクが持つ本来のブレーキ性能の半分も使いこなせていません。

思った以上にバイクという乗り物は、短い距離で止まれるのです。

安心して停止することができるから、安心してアクセルを開けることができる。

結果として、ライテクが向上し、ワインディングでも速く駆け抜けることができるようになります。

Q:シフトダウンの仕方がはっきり分からず、たまにガクツになってしまうので正しいシフトダウンの仕方を教えて欲しいです。

A:シフトダウン時は、ダウンした時のギヤ比とその時の速度、そしてエンジン回転数がマッチしていないため、クラッチをつなぐ時に、ガクツになってしまうでしょう。

上級者は、シフトダウンとクラッチ操作と、アクセルのあおりを同時に行い、エンジン回転数を強引に合わせてスムーズにつなぐことができますが、それは、もう少し先の話にしましょう。

また、最近のバイクでは、たとえば私の所有するバイクなどは、アクセルの急激な「開」に対し、コンピューターが勝手に「危険状態」と判断して燃料供給を一瞬ストップしてしまうようなバイクも多くなってきました。

このようなバイクでは、上記の「アクセルをあおる」つなぎ方が出来ないのです。

では、どのようにして、ガクツとにならないようにシフトダウンするのか。

もう、これは、「クラッチのデリケートなつなぎ」にかかってきます。

クラッチは本来、1ミリ単位の精度が要求されるものです。

この1ミリ単位の精度を覚えてください。

具体的な練習方法は、停止時、アクセルオフのまま、ギヤを一速にいれ、クラッチだけで発進させる練習を何度もします。

アクセルオフなので、微妙な半クラッチの位置を知ることができます。

その微妙な半クラッチの位置を確実にマスターしてください。

シフトダウン時の「ガクツ」は、ラフなクラッチ操作によるものです。

要は「つなぎ過ぎ」なのです。

ですから、微妙な半クラッチの位置をマスターすることは、スムーズなシフトチェンジを促してくれるものにつながっていくのです。

【ブレーキング】

Q: 停止線での急制動の練習では、前輪は停止線の上ですが、手前で止まらなくても大丈夫ですか。

A: 理想は停止線の手前で止まってください。

停止線などの白線は、非常に滑りやすく、万が一の時に危険です。

ですから練習は、周囲の安全を確認をした上で、まずは白線をまたがないようにしてください。

ちなみに、急制動のテクニックに自信がつかってきますと、たとえ白線のようなスリッピーな場所にタイヤが設置した状態で急制動をしても、反射的にブレーキを一瞬弱める動作を無意識に行うため、転倒するようなことはありません。

これは、慣れと経験・・・というところでしょうか。

Q: 低速直線でリヤブレーキを掛けて、リヤを沈ませて安定させる感覚や、リヤをロックさせてロックがかかる限界点を理解することができました。

リヤロックでは、かなり強く踏まないとロックがかからない感触はつかめました。

上記は低速直線における感覚なのですが。

低速コーナーの時にも、ロックがかかる限界点と言うものは、低速直線の時と同じくらいなのでしょうか？

A: リヤはフロントに比べれば、限界点が早く、ロックしやすいものだという事は、経験上何となくでもおわかりだと思います。

ところが、バイクによっては、リヤブレーキそのものが弱く、なかなかロックしない車種もあります。

〇〇さんの愛車で、ロックの感触をつかんだということは、今後のライテク向上にとっても役に立ちますよ。

まず、限界を知ったということは、安全マージンが格段に増したということです。

そして、限界を越えた練習は、万が一のパニック時にも冷静に対処できるようになります。

つまり、安全マージンの相乗効果ですね。

さて、コーナリング時のブレーキ踏力ですが、おっしゃる通り、直線でのそれより、限界が早くなります。パーセンテージでは表せませんが、とにかく直線時よりロックしやすく、バンクしている最中のロックはスリップダウン、つまり即転倒に繋がる、大変危険なものです。

コーナリング中のリヤブレーキは、「ナメル」ようにかけるのが理想的です。

「ナメル」とは「引きずる程度」という意味であり、非常に弱い踏力のブレーキング・・・ということです。

あくまでもリヤに荷重をかけ、車体を安定させることが目的であって、速度調整はコーナー手前の直線で終わらせておく必要があります。

Q: クラッチは使わず、アクセルを吹かして後ろブレーキだけで減速するというのは恐怖心が出て、なかなかできません。

何かコツのようなものとかありますか？

A: ギヤは一速、アクセル開度一定で、20km/h の速度を維持してください。

その状態から、リヤブレーキだけ強く踏みます。

すると速度が低下するとともに、エンジンの回転音も下がります。

エンジンから「カリカリ」という音がではじめたら（速度にしたら 10km/h以下）リヤブレーキを解除します。

アクセルはそのまま一定です。

すると速度はまた 20km/h まで回復します。

そしてまたリヤブレーキで 10km/h 未満までおとす・・・

これを、はじめは直線路で試してみてください。

駆動力をかけたまま、リヤブレーキで速度を調整する練習は、安全にコーナリングを駆け抜けるための必須テクニックです。

たとえば、停止中にリヤブレーキを目一杯踏みこみ、アクセルを少し開けてクラッチをつなごうとしてみてください。

リヤサスペンションが沈みこむ動作が見てとれると思います。

これが「スクワット効果」です。

つまり、駆動力を与えた状態でリヤブレーキを踏むと、リヤタイヤに荷重がかかります。

机の上を滑らせる消しゴムをイメージしてください。

消しゴムをただ滑らせるのと、指で上から押さえつけて(荷重をかけて)滑らせるのとでは、どちらが滑りにくい(グリップしている)ですか？

その通り。

荷重をかければグリップ力が増すのです。

バイクは意図的に荷重をかけることができます。

上級者は知ってか知らずか、この動作を必ず行い、安全マージンを高めながら、速い速度でコーナーを駆け抜けていくのです。

安全なのに速いライディングテクニック・・・

何となくわかりいただけましたか？

Q: 下りカーブが怖くて、カーブに入ってリヤブレーキを踏んでしまいます。

教習所では、カーブではブレーキをかけるなど、注意されていたのでカーブ手前で減速しても、半径の小さなカーブは見通しが悪く恐怖感が大きいです。

A: カーブに入ってから「減速」を目的としたブレーキングは危険です。

スリップダウンの可能性が高くなります。

一部オフロードのような車種では、わざとリヤをスライドさせて、ドリフトにより小さな回転半径を狙う場合もありますが、オンロード車では必要のないテクニックです。

ですから、教習所でも習った通り、カーブの前でキッチリ減速を終わらせておく必要があります。

ただし、コーナリング中にリヤブレーキを「なめる」程度にかけることは一つのテクニックとして覚えておいてください。

「なめる」とは、極端に減速をしない、だけどブレーキパッドがローターに擦れて仕事をしている状態です。

厳密にいうと、リヤブレーキを「なめ」つつ、アクセルをわずかに開けてトラクションをかけることで、サスペンションに仕事をさせていることになります。

この「なめる」ブレーキングをマスターすれば、コーナリングにおいて、驚くほど車体が安定します。

試してみてください。

そして半径の小さいカーブほど、しっかり減速し、「ミドル-アウト-イン」のライン取りで、コーナー出口の安全を確認しつつ、「なめた」リヤブレーキを除々に解除して加速に移ってください。

Q: ニーグリップとリヤブレーキは意識しているつもりですが、全然上手く出来ていないと思いますが、徐々にと考えています。

まだ頭でクラッチ、ブレーキ、ウインカー、目線、シフトダウン、後方目視、半クラッチなどと考えながらであり、身体が自然に動いていない状態です。

A: そうですね。

重要なのは、ひとつひとつ正しい知識を持って、意識してライディングすることです。

そうすればある時必ず、それぞれの技術が一つに融合する 때가 来ます。

その時、階段状に飛躍的に上達する瞬間があります。

そのためにも、ニーグリップと、リヤブレーキは必須で覚えておいてください。

ニーグリップはヒザだけでなく、内モモ、ふくらはぎ、くるぶし、つま先と、下半身全体を使います。

特にシート座点から遠い、くるぶし、つま先で、車体をホールドすると、上体がとても安定します。

リヤブレーキは、ローギヤ、時速20~30km程度速度で直線走行し、アクセルを戻さずにリヤブレーキだけで速度調整する練習を行ってください。

大型マルチ車であれば、歩くほどに速度を落としても、エンストしないことを体感してください。

そして、無意識にリヤブレーキが使えるようになるまで、繰り返し行ってください。

この練習は、街中での右左折や、Uターン、低速コーナーなどの低速の小旋回時に必要な、リヤブレーキ操作を転倒の恐怖なしで覚える練習法です。

ぜひ街中のライディングで、取り入れてみてください。

【8の字走行】

Q: 日常の運転では常に練習になるように色々意識するようにしているのですが、やはり8の字が色々な要素を含んでいて一番効果的だと思います。

そこで、8の字の練習ができそうなところを探しているのですがなかなか見つかりません。

他に効果的な練習方法はないでしょうか。

A: 確かに8の字練習が自由な場所はあまりありません。

私の場合は近所のスーパーの駐車場ですが、早朝に忍び込み練習していました。

8時ごろに店員やら、商品搬入のトラックが入ってきていたので、遅くとも7時半には退却していましたが。

ちょうど、駐車整理用にパイロンコーンがいくつかあったので、これも拝借していました。

早朝なので、できれば近隣に住宅がない場所がよいでしょうね。

また、8の字走行にかわる練習方法として、定常円旋回があります。

パイロンコーンを1本用意し、そこを右回り、または左回りで回るので。

同じ方向にまわり続けるので、フォーム固めができます。

アクセルは一定にして、リヤブレーキだけで速度を調整します。

リヤブレーキを踏みこむほどに、セルフステアリングが高まり、回転半径が小さくなる感覚を身につけてください。

次に、パイロンコーンを2本用意し、これも同方向にオーバル(楕円)走行します。

パイロンを旋回するときは、8の字走行と同じように大きく遠くから進入し、パイロン近くから小さく脱出します。

速度は定常円走行と同様にアクセル一定でリヤブレーキだけで速度調整する方法と、アクセルと前後ブレーキ両方を使った加減速での両方を練習します。パイロン幅は10～15m程度でいいでしょう。

Q: 8の字走行の練習していたときに疑問に思ったのは、曲がっている時はアクセルは全閉しておくものなのでしょうか？

それとも、少し、空けておく(パーシャル?)べきでしょうか？

自分は曲がり終わるぐらいの時、スピードが無くなり、たまにバランスを崩し、曲がる方の足をついてしまうことあるので、曲がっているときでも、ほんの少し、アクセルを開けています。

でもたまに空けすぎて大回りになることがあります。

基本的な質問ですが曲がる時のスピードは、どれぐらいがいいのでしょうか？

8の字をして感じたことは曲がるスピードが速いより、遅い方が難しく感じます。

A:「8の字」練習は、ライディングにおけるすべての技術が凝縮された、大変有意義な練習方法です。初心者は初心者なりの、中級者は中級者なりの、上級者は上級者なりの「8の字」練習により、それぞれの段階で得るものがあります。

是非、今後とも正しい「8の字」を描き続けてください。

さて、ご質問の「旋回中のアクセル開度」についてお答えいたします。

もうすでに経験されているように、バイクによる旋回とは、

- ・バンクによるもの
- ・タイヤのプロファイル(タイヤ断面)によるもの
- ・ステアリング(後輪駆動力)によるもの

の3つに大別されます。

ここで「タイヤのプロファイルによるもの？」と疑問に思われるかもしれません。

例えば、十円玉を机の上で転がしてみてください。

十円玉が垂直の時は、まっすぐ転がっていきませんが、

一度傾いてしまうと、傾いた方向に曲がっていきますね。

原理はこれと一緒にです。

さて、旋回中は上記3つのコーナリング原理を用い、

絶妙なバランス、すなわち遠心力と求心力の吊り合いをもって、安定させます。

このバランスが崩れた時、

- ・遠心力が勝れば、コースアウト
- ・求心力が勝れば、内側へ転倒

ということになります。

先に正解を言えば、旋回中においては、

- ・アクセル開(2~3000回転を保つ)
- ・速度調整はリヤブレーキ

にて行います。

これには多くの利点が働きます。

- ・アクセル開なので、エンストによる駆動力不能に陥ることがない。
- ・エンジン回転数を上げると、クランクシャフトの回転による「ジャイロ効果」により、車体が安定する。
- ・アクセルの ON-OFF では難しい微妙な速度調整をリヤブレーキにより簡単にする。
- ・アクセル ON,リヤブレーキ ON による「スクワット効果」により、リヤサスペンションに積極的に仕事をさせ、リヤの荷重を増すことでグリップ力を高める。

※「スクワット効果」とは、例えば停車中にリヤブレーキを強く踏んだ状態で、走り出そうとすると、リヤが沈み込む現象です。

この作用により、リヤタイヤに荷重をかけることができます。

考えてみてください。

消しゴムを机の上でただ滑らせるのと、指で上から強く押さえつけた状態で滑らせるのとでは、どちらがよりグリップ感を得られるでしょうか。

その通り、上から荷重をかけた時です。

この、「スクワット効果」を効率よく発生させることで、タイヤのグリップ力は増し、安定してコーナリングすることができるのです。

旋回中にアクセルを開けているとのことですから、そこまでは正解です。

次に、アクセルはもう少し大きく開けてみましょう。

そして、出過ぎるスピードをリヤブレーキで押さえつけてあげましょう。

先にも書いたとおりアクセルだけの速度調整は、大変難しく、「ギクシャク」してしまいます。

この「ギクシャク」した時、バランスを崩して転倒してしまうのです。

なお、8の字旋回のスピードは、8の字の大きさにもよるので一概には言えません。

また、私自身、8の字練習中にスピードメーターを見たことがないので(そんな余裕はありません)はっきりと何キロとはお答えできません。

車体が膨らまず、かと言って、内側に倒れこまない微妙な速度が正しい速度です。

確かに速度が低下すると、操作が難しくなりますが、そんな時ほど

- ・アクセル一定
- ・リヤブレーキで速度調整

を試してみてください。

Q: 帰宅中に下り(8%)の直角コーナーがあったのですが、ここでは荷重をかけることが出来ず恐ろしくなって(しかも向こう側はダム湖)速度30km/h位で曲がりました。

以来下りのコーナーが怖くなってしまいました。

どうしましょう？

A: 荷重を意識すると、バイクの動きや特性、そしてその時の状態が色々わかってきます。

要はバイクのライディングとは、いかに的確に、効率よく荷重をかけるかなんですね。

そのためには、体重移動だけでなく、ブレーキや駆動力などを駆使して、荷重を発生させればいいわけです。

では、下りコーナーでいかに荷重を発生すればいいのか？

特にご指摘のようなタイトな低速コーナーの場合には・・・。

積極的にリヤブレーキを利用すればいいのです。

下りでは減速時に後輪荷重が抜けやすくなります。

フロントブレーキを使うとなおのことこの傾向が強まります。

ですからしっかりリヤブレーキを引きずって、リヤブレーキによる「スクワット効果」により後輪のサスペンションを沈ませ、後輪荷重を高めて、前輪に移動しようとしている荷重を相殺してあげる必要があります。

極力ロックさせぬよう、丁寧に、しっかりとリヤブレーキを踏みこみます。

そして、ブレーキングのリリースの際に、リヤブレーキを引きずったままでコーナリングに入れば、下り坂の重力で加速しようとする速度を抑制し、さらに後輪荷重を確保できることとなります。

この時、若干アクセルを開け気味にして、かつリヤブレーキで駆動力を抑制しておけば、必要以上の失速を防ぐことができます。

また、一気に向きを変えたい地点に向かってリヤブレーキを踏みこんでいくと、減速がバイクの傾斜を深め、セルフステアリングを誘発してくれるようになります。

つまり、リヤブレーキで、セルフステアリングの程度を調整することができるのです。

これができると、コーナリング中にリヤブレーキで思いのままにラインが変えられるようになります。

まさに、ラインディングが最高にエキサイティングで、真に楽しいものになります。

このリヤブレーキ術を身につけられるのが、次の8の字走行の練習です。

Q: 8の字走行練習ですけど、時系列で具体的にご教授してもらえませんか？

A: 8の字走行の練習での操作を順を追って説明すると、

- ・しっかり直線部分を確保するライン取りをすること、そして、その直線で、加速、減速を行うことです。
- ・減速では、できるだけリヤブレーキに加えフロントブレーキを使用すること。
- ・コーナーの進入は大きく入り、パイロンがあれば、少なくとも3~4m外側から進入します。
アクセルは若干開けた状態のままとします。
- ・直線最後にパイロン横を通過したら、素早く上体をパイロン方向に傾けていきます。
リヤブレーキは軽く引きずったままで。
- ・ここが最も重要な点ですが、旋回の前半で90°でそれ以上バイクの向きを変えてしまうことです。
コーナリングの中間地点(90°の位置)でバイクが出口方向を向いていることが理想です。
これはリヤブレーキでセルフステアリングを誘発し、一気に向きを変えてしまうのです。
そして回転半径は出来るだけ小さくすること。
- ・向きを変えたら、目線と上体をもう一つのパイロン方向に向け、リヤブレーキを少しずつリリースし、
加速体勢に入ります。
- ・コーナリング後半にパイロンに最も近づき(1m以内)、ここから完全にリヤブレーキをリリースし加速
していきます。

以上が、8の字走行の手順となりますが、短い時間の中でやるのがたくさんありますね。

ひとつひとつ練習しながら実践してもらえないですが、ただ8の字走行を行うのではなく、この要領で練習していただくと、ワインディングで、特に公道に多くある中低速コーナーがとても安全で快適に、そしてエキサイティングに走ることができるようになります。

なかなか言葉ではお伝えすることは難しいのですが、ぜひこれをマスターされてみてください。

きっと、ワインディングのコーナリングが一変するはずです！

Q: 今は2速で練習していますが、1速でもできるようになった方がよいのでしょうか？

1速の方がエンブレキが利き、アクセルの解放が不適切だとすぐにバランスが崩れます。

左回りは1速でも問題ありませんが、右回りは2速のときよりさらにぎこちないです。

A: 練習は1速で行ってください。

おっしゃる通り、1速というギヤ比は、アクセル調整も難しいですし、ギクシャクしがちです。

ですが、メリハリを覚える上では1速での練習が最適ですし、アクセルワークも過敏なぶん、それを押える技術を覚えることもできます。

2速では、ラフな動作(つまり好ましくない動作)をバイク自身が干渉してしまうのです。

1速でギクシャクしてしまうのは、アクセルで速度を調整しようとするからです。

低速バランスでは、アクセル一定、クラッチ一定、リヤブレーキのみの調整にします。

人間、なかなか3つのことを同時にはできません。

でも速度調整をリヤブレーキだけにした途端、バイクのギクシャク感も消え、しかも、バイクが持つ「スクワット効果」で、ますますバイク自身が安定してきます。

是非この、

1速、アクセル一定、クラッチ一定、リヤブレーキ調整
を練習してください。

まずは、直線でアクセル一定(20km/h)、クラッチは完全につなぎ(半クラではない)リヤブレーキだけで速度を5km/hまで落とします。

そして、リヤブレーキを解除して、また20km/hまで速度をあげます。

また、リヤブレーキで5km/hまで……

これを繰り返してください。

エンジンから「カリカリ」というノッキング音が聞こえてくるまで速度を落とします。

この練習は、やがて、苦手な右回りを克服していくためにも、重要な基礎練習となりますので、だまされたと思って練習を繰り返して下さい。

【メンテナンス】

Q: 自分で完璧なメンテナンスができるのが一番よいと思います。
しかし、あまり詳しくないので、一般的にどの程度まで自分でメンテナンスをしたらよいのでしょうか。

A: なんでもいいから、自分でできることからひとつずつ増やしていけばいいのです。
いきなり、なんでもできるようにはなりません。

まずは可動部やチェーンの掃除や注油から初めてみてください。
そこからいろいろと発見することが出てくると思います。
そして、オイル交換や、チェーン張り(調整)、ブレーキパッドの交換あたりができれば、もう立派なものです。

そこでメンテナンスに欠かせないお勧めの書籍を紹介します。
それは、サービスマニュアルです。
これはメーカーが、車種ごとに販売店のメカニック向けに発行している冊子で、図や写真を多用して、バイクの全ての部分の点検・分解・整備を一冊にまとめ解説しています。
素人にもとてもわかりやすく、ましてや自分のバイクの図や写真付きなので、これ以上の参考書はありません。

少々値段は張りますが、怖がらずに初めてチャレンジする個所のメンテナンスでも可能になります。
部品注文のために、パーツリストと合わせて持っておきたい一冊です。

Q: ライディングに関してではないのですが、バイクのミッション系から異音がしています。
主人に『お前のクラッチの使い方が悪いから壊れた』と言われました。
回転を合わせるのが確かに上手くないためなのと、クラッチを繋ぐ時にすばやくできないから、この先どんなバイクに乗っても壊す！と言われましたがどうなのでしょう？

A: 日本車の場合、その多くは湿式多板クラッチ方式が多く採用されています。
これは、複数の板状のクラッチいたが(多板)、潤滑油に浸されている(湿式)構造になっています。
〇〇さんのバイクもこのクラッチ構造にあたりますが、このクラッチの特徴は、耐久性や安定性に優れています。

そして耐久性は高く、日本車の場合、そうそう雑に扱っても壊れることはありませんので、安心してください。

恐らく異音は別の原因が考えられるので、一度バイク車つぶに見てもらってはいかがでしょうか？

Q: 単独でツーリングに出掛けていますので、パンクなどにしたら大変なパニックになるような気がします。

まさか、250kgの車体を押して、修理屋まで運ぶことなど無理……！

そこで仮にパンクタイヤを修理(普通車のように、ボトルタイプのパンク修理スプレー?)できるような物は売られてますでしょうか？

もし、タシロさん、ジョーさんがリコメンドできる製品がありましたら教えていただきたい。

A: パンク修理剤は、スリーボンドで出している「パンドー」という瞬間修理剤が有名です。

恐らく、ご指摘の製品で、バイク用も用品量販店などに行けば手に入ります。

一時的な補修には、絶対ではないですがこれで対応できるかと思います。

以前、チューブタイヤのバイクに乗っていた時のこと、奥多摩の山道で前輪がパンクし、パンドーで仮復旧、麓までとりあえずその状態で戻って来られました。

(ただし、そこで再び空気が完全に抜けましたが。)

現在はチューブレスタイヤなので、運行前や休憩時に、頻りにタイヤをチェックしているため、特に修理剤は持っていません。

もし点検時に異物が刺さっているのを発見したら、すぐに最寄りのバイク屋やガソリンスタンドに立ち寄るようにしています。

現在は、おおよそ日本全国、トラブルで駆けつけてくれる体勢があるので、いざとなったらそれを利用する手もあります。

恐らく長くても数時間で引き上げてもらえるでしょう。

たとえば、『ツーリングマップルバイクロードサービス』というのがあります。

資料請求 <http://www.jbr-m.co.jp> 0120-819-549(10:00-19:00)

JAFや、メーカー系のサービス(要登録)で対応可能です。

また、レッドバロンなどの全国チェーンでも有名なサービスですね。

ホンダであれば、ドリームカード会員になれば、特典を受けられますよ。

<http://www.honda.co.jp/DREAMNETWORK/community/card/index.html>

緊急修理剤は絶対ではないので、また万が一の他のトラブルに備えて、これらのサービスを利用されたいかがでしょう。

Q: 私の住んでいる所は東北地方でバイクに乗る時間が少なくシーズンの半分はガレージで寝ている状態です。

冬場の保管方法を教えてください。

A: 冬場バイクに乗れないのは、大変残念なことです、雪が相手ではどうしようもありませんね。

以下にバイクの冬眠(保管)方法と冬眠からの目覚め方法を列記します。

参考になさってください。

お持ちのバイクがインジェクション車の場合は、③キャブレター項は飛ばしてください。

【冬眠の方法】

①洗車と注油

洗車をしっかりしておきましょう。路面には錆の原因となる物質が結構ありますし、海岸沿いを走行した場合は、かなりの「潮」が付着しています。

また、洗車の後は、必要な場所に注油をしておきましょう。

②ガソリン満タン

タンク内はガソリン満タンにしておきます。空間があると結露によりタンク内が錆びてしまうからです。

③キャブレター

キャブレター内に残ったガソリンは、酸化・腐敗により「ドロドロ」になって、キャブレター内部やそれにつながるホース類を詰まらせます。

ガソリンコックをOFFにした状態で、キャブレタードレンからガソリンを抜くか、エンジンをかけてキャブレター内のガソリンを消費してしまいましょう。

④バッテリー

バッテリーはバイクから外して、屋内保管してください。
また、自然放電しますから、時には充電することも必要です。

⑤サスペンション&タイヤ

長期保管時はメインスタンド(ハーレーのようにメインスタンドがなければ、メンテナンススタンド)で保管します。

こうすることで、サスペンションを無負荷状態に保ち、へたりを防止します。

また、タイヤ一箇所に車重がかかると、タイヤが変形しますので、それを防止する意味でも有効です。

そして、タイヤは適正空気圧にして保管しましょう。

⑥オイル

オイルは交換しておくことをおすすめします。

劣化したオイルは低温時に凍結(というか粘度が極端に上がり変質する)しやすくなります。

⑦保管状態

できれば屋内保管、ムリであれば屋外保管になりますが、その場合は出来るだけ新しいバイクカバーもしくは防水性能が劣化していないバイクカバーを使用します。

屋外保管で雪の重みでバイクカバーが沈み、そこから水分が浸透しやすくなりますから、バイクの上一枚、薄い板でも置いておくと、よいかも知れません。

【冬眠からの目覚め】

①バッテリー

バッテリーはしっかり充電をして、バイクに装着します。

配線はプラスから行ない、ショートしないように注意してください。

ターミナルをドライバーで締めている最中に、ドライバーの金属部分が車体に触れるとショートする場合がありますから、十分気をつけて！！

②ガソリンコック

ガソリンコックを ON にします。

バイクの下部にオイル漏れやガソリン漏れの跡がないかも合わせて確認しておきましょう。

③キャブレター

冬眠時にキャブレタードレンを開放した場合は、確実に閉めてあるか確認します。

④タイヤ

空気圧が抜けていることと思います。適正空気圧に調整してください。

⑤オイル

オイルはエンジン内部に下がっていることと思います。

十分に暖気して、各部にオイルをまわしてください。

オイルがまわっていない状態で発進すると、エンジンシリンダーなどを傷つけます。

⑥ブレーキ・クラッチ

発進前には、ブレーキの効き、クラッチの遊びなど、それぞれが正常に働くことを確認します。

ブレーキローターとキャリパーの隙間に水が浸入していた場合、ローターの錆びやブレーキダストが固着して、車体が動かない場合があります。

そんな時は、あわてずバイクをゆっくり前後させて、固着部分を切り離してあげます。

固着がひどいと中々動き出しますが、あわてず対処してみてください。

⑦灯火類・ホーン類

正常に作動するか、必ず確認します。

⑧各部の点検

ネジなどゆるみがないか、必ず点検しておきます。

特にハーレーなどの振動が大きいバイクは、ブレーキペダルやギヤペダルなども確認しておきましょう。

以上、簡単ではありますが、冬眠と目覚め方法を記しました。

出来ることならば、冬眠中であっても天気の良い日などに、アイドリングしてあげるほうが、良いと思います。

目覚め時は、挨拶もかねて、ショップへ点検依頼をするのも良いですね。

【その他】

Q: 任意保険のかけ方(得する方法)があれば教えてください。

A: 任意保険には大きく分類して

- ・対人
- ・対物
- ・搭乗者障害
- ・車両

の4つがあると考えられます。

得する方法かどうかはわかりませんが、補償内容をよく確認して、不要な補償は省いてしまう方法があります。

まず、絶対に外せない内容としては、対人(出来れば無制限)ですね。

つぎに、対物保険も重要ですが、補償金額をいくらにするかで、多少ですが掛金に変化がきます。

たとえば、0-100の事故(こちらが100)の場合で相手がベンツだったと仮定しましょう。

どんな大きな事故であっても、こちらがバイクで相手がベンツだった場合、ベンツを全損させるまでの衝撃は中々与えられるものではありません。

仮に全損5000万円の相手車両であっても、部分修理が関の山だと思いますので、例えば2000万円上限の対物保険にしても良いわけです。

ただし、これはご本人の考え方一つなので、一概におススメできるものではありません。

また、前述の通り、バイクが相手(それが家屋のようなものであったとしても)を全損させるほどの事故というのは、非常に低い可能性であるため、補償額が2000万円の時と無制限の時との掛金を比較した時に、数百円から数千円程度しか変わらないことも事実です。(だったら始めから無制限に設定しておいても良いわけですね)

さて、搭乗者保険にうつります。

バイクは体むき出しで走行しているため、万が一の時の体へのダメージは大変大きいものです。

ですから、保険会社も搭乗者保険部分においては、補償額と掛金の関係が非常に大きくなります。

たとえば搭乗者保険300万円の保証と1000万円の保証では、実に数万円以上の掛金の違いが出てきます。

(逆に4輪車での保険は、車体で守られているため、体を与える損傷の確率が低くなり補償額の違いによる掛金の違いは小さく設定されます)

つまり、車用に比してバイク用の任意保険で一番掛金が左右されるのは、実はこの搭乗者保険の部分となるわけです。

ところで、もし〇〇さんが別途生命保険や損害保険に加入していたとしたら、その保険の補償内容をもう一度調べてみましょう。

例えば生命保険には医療保障や入院特約はついていませんか？

交通事故にも対応していませんか？

もしこれらが対応しているのであれば、搭乗者保険の補償を薄くすることだって可能ですね。

そうすることで、数万円の保険料が削減できることになります。

(もちろん、万が一の場合の補償額も低くなりますが、そこは〇〇さんのお考えに寄るところだと思います)

最後に車両保険ですが、こればかりはご本人のお考え次第でしょう。

事故で突然バイクが乗れない状態になってしまうわけですが、上記3つの補償内容(対人・対物・搭乗者)に比べて、緊急性は極めて低いわけです。

車両保険をかけておいたほうが安心であることは言うまでもありませんが、その為に毎年、数万円から数十万円の出費となります。

ご自身のフトコロとライフスタイルを考えて、車両保険に加入されてはいかがでしょうか。

Q: 今後、近場にツーリング行く機会もあると思いますが、お勧めの地図などありますか？

私は、バイクに乗るときに鞆やリックなど持ちたくありませんので、ポケットサイズのものが理想です。

A: やはりおススメは「ツーリングマップル」ですね。

A5サイズなので、ポケットの中に納まる大きさではありませんが、バイクに特化した内容になっていますので、バイクが走って楽しい道や、バイク乗りならではの観光地などの情報が満載で、眺めているだけで楽しいです。

タンクバックさえ装着すれば、ツーリングマップルは携帯可能ですから、検討の一つに加えてみてはいかがでしょうか？

Q: 初歩的な質問ですが、ヘルメットの選び方。。。

ちなみに、今現在はジェット型で、シールドがついてます。

メーカー品ではなく、ずばり安物です！

やはりメーカー(Arai or SHOEI など。。。)のフルフェイスがよいのでしょうか？

また、お勧めのものなどありますか？

ヘルメットを選ぶときのポイントなどはありますか？

A: ヘルメットは大事な頭部を守る装備です。

しっかりとした製品を使われることをお願いします。

値段はともかくとして、JIS 規格や SNELL 規格に準拠したものであることが、最低条件ですので、一度ご自身のヘルメットをご確認ください。

また、サーキット走行をするのでなければ、絶対にフルフェイスじゃなければならないことはありません。

実際、私もジェット型の方が好みで、普段から愛用しています。

お勧めはご自身の頭部の形状に合ったもの、サイズを選ぶことです。

購入当初は、少々きつめのものが良いかもしれません。

以前外国製のものを購入したことがありますが、自分の頭に合わずに、長時間被ると耳が痛くなりました。

ですから、ショップでいろいろと試着してから決められるのが良いでしょう。

Q: ショップの若い店員に相談したところ、シートを高くするアンコ盛？とか云うものがあるらしいのですが、それはどんなものなのかイメージが出来なくて。

長時間乗ることはまだ先のことだと考え、今しばらくはこのままで乗っていようかと思っていますが。

A: アンコ盛とは、シートの表皮を一度外し、内部のクッション材(ウレタン)を貼り増すことを言います。

表皮を元に戻せば、見た目わからなくなります。

効果として、シートの座点を挙げることでライディングポジションが変わり、長伸の方であれば、ヒザの曲がり量が少なくなり、下半身に余裕ができます。

逆に小柄なライダーの場合、アンコ抜きでシートのウレタンを削ることで、足着き性を良くします。

私の場合は足着き性の改善目的ではなく、自分の好みのライディングポジションを確保するため、アンコ抜きでシート形状を変えています。

Q: 夏用のメッシュジャケットについてです。

今年の春夏モデルでメッシュジャケットを買って着用したのですが、プロテクションがしっかりしすぎているうえ、とても暑いです・・・厚すぎです・・・。

今日もメッシュジャケットをネットで物色していたのですが、なかなかどれが的確なのかわかりません。近隣地域にショップもないため確認もできずです・・・

比較的かるくて涼しいもので、ここは一つおすすめのメーカーなどご存知であれば教えて頂けないでしょうか？

A: 今年の夏も、例年に比べ冷夏とは言われていますが、やはり暑いですね。

メッシュジャケットは生地に微細な穴を設け、風に勢いと流れをつけることによって、肌に冷涼感を与える我々真夏もバイクに乗るライダーにとって、いわば救世主のようなジャケットですね。

ですから、プロテクションの“ゴツさ”によっては、風の勢いが制止され、ジャケットと肌の間が風が流れなくなることにより、暑さを感じてしまうのです。

しかしながら、メッシュジャケットそのものは、非常に薄い生地で作られており、万が一の時の安全性を考えると、しっかりしたプロテクションがライダー自身の身を守ってくれます。

バイク特有の悩みどころ・・・といっはそれまでなのですが、快適性を取るか、安全性を取るか、のトレードオフ(相反性)となるわけです。

ウェアというものは一般的に、

- ・レーサーやバイクに対し硬派に接する人向け
(イエローコーン、シンプソン、クシタニなど)
- ・ツーリング主体の趣味に徹する人向け

(ゴールドウィン、RS タイチ、ラフ&ロードなど)

の2つに分かれると思います。

前者は、たいてい大きく派手なデカールとともに、高速域での転倒にも考慮した、ゴツイプロテクションが装備されています。

一方後者は、デザインはおとなしめ、シンプルで軽い印象を与えますが、プロテクションは一応ついている程度のもので考えた方が無難です。

結局はデザインで決めると思うので、どれが良いかは一概には言えません。

近くにショップも無いとのことですので、商品選びもいわば「バクチ」に近くなってしまいますね。

あくまで私見ですが、

デザインの好き嫌いは別として、機能性として間違いないのは、やっぱりゴールドウィンです。

少々高いですし、デザインもかなり地味ですが、機能は本当に良く考えられており、耐久性もあります。

ところで・・・

周囲のバイク仲間を見回しますと、真夏はやはりみなさん「暑い、暑い……」を連発されながらバイクに乗っています。

それでもバイクが好きでたまらないのですね。

ハードプロテクションにより、汗をダラダラかきながらバイクに乗っている人も数多くみえました。

バイクとはそういう乗り物……と言ってしまえばカッコは良いのですが、やはり自然に対して、ある程度の我慢は必要になってくるようです。(灼熱、極寒、強風、雨……)

最後に、メッシュジャケットを選ぶ時は、必ず着脱式インナーがあるものを選ばれた方が良いでしょう。

メッシュジャケットの恩恵にあずかれるのは、時期的に7～9月上旬程度であり、高所へのツーリングともなれば、メッシュだけでは本当に寒さとの戦いになることもしばしばです。

インナーがあるだけで、5月後半～10月上旬くらいまで使用期間が延び、より経済的でもあります。

私も、数多くのメッシュジャケットを体験してきたわけではないので、あくまで概論しかお話することができませんでした。

ご理解のほどよろしく願いいたします。

Q: バイクの購入にあわせて、ライディングブーツ(ショート・レザー)を購入しました。

がっちりとしたもので底も厚く、特にシフトダウンがスムーズにできません。
おそらくシフトダウンした後、シフトを一旦完全に戻したつもりでも半分踏んだような状態になっているのだと思います。
足首を一定の角度でキープするのもなかなかつらい状態です。
ブーツを早く馴染ませる方法等あるのでしょうか。

A: 私が新車を買って真先に行くことは、シフトペダルと、ブレーキペダルの高さを微調整することです。
そもそもメーカーの出荷段階では、これらのペダルは高すぎる位置に設定されています。

ペダル類はレンチなどで簡単に微調整できますので、ぜひご自身で調整されてみてください。
これは、ブーツやシューズを変えたときにも必要です。
きっと驚くほど乗りやすくなることでしょう。

Q: 走る・止まる・曲がる の基本理論と操作を改めて習得したい訳ですが、加齢による運動/平衡感覚の低下等でどこまでスキルアップできるやら。
せめて恐怖感を払拭できるくらいが当面の目標です。

A: まず、もの事を成しえるときに、年齢は関係ないとお考えください。
もちろん、年齢による体力の低下や反射神経の低下は否めないものがあります。
ですが、年の取り方は、まさに人それぞれ。

私の知っている中では、50歳から免許を取得し、60歳を超えた今でもサーキットなどで素晴らしいライディングをされている方がいらっしゃいます。
また、やはり50代の身長150cm程度の小柄な女性ですが、750ccのバイクをまるで自転車のごとく操り、そのテクニクはまさしく白バイ隊員のような、それは華麗で見事なものです。

上記を見てもわかるように、バイクを操るには、もちろんある程度の体力は必要となりますが、それは最低限、小柄な女性でも出しえる程度のもので。
決して、人並み以上の腕力・体力は必要としないのです。

70歳でも若々しく人生を謳歌されていれば、50歳ですでに老人と言わざるを得ない方もいらっしゃいます。

安心してください。年齢は関係ありません。

年齢のせいにした瞬間、すべての物事の上達は阻まれてしまいます。

「出来ない」と思った瞬間、すべての物事は「出来ない」のです。

ちょっと「精神論」的になってしまいましたが、

ライディングテクニック上達のための土台として、お考えいただければ、嬉しく思います。

また、「恐怖心」は、あなたの身を守る「リミッター」の役目をしています。

ですから、「恐怖心」は素直に受け入れることが肝要です。

この恐怖心は、ライディングテクニックが上達するに従い、自然に消えていくものです。

「恐怖心」が芽生える時は、素直にそれに従いましょう。

決して恥ずかしいことではないのですから・・・。

Q: 雨の日の走り方は、もちろん急がつかず動作はしないことが原則ですが、コーナリングや交差点の曲がり方で結構気を遣いました。

雨や霧の中での走り方で、何かアドバイスがあれば教えてください。

A: まず、雨の日は装備が重要なのは言うまでもありません。

どのようなレインスーツをお持ちであるかはわかりませんが、最低でも、耐水圧 20000 mm、透湿量 10000g/m²・24h 程度の性能は欲しいですね。

耐水圧 20000 mm、透湿量 10000g/m²・24h クラスのレインスーツになると、大体 15000 円程度してしまいます。

しかし・・・たかが合羽、されど合羽です。

やはり値段に比例するもので、高いレインスーツほど、先にあげた性能のほかに、バタつき防止、ムレ防止など様々な工夫がされています。

すなわち、高性能なレインスーツは、視界や路面が悪化している危険な状態のなかで、例えば水が浸みて不快感や寒さを感じたり、むれて暑くてそちらに気を取られたり・・・なんてことを防止し、より安全に

快適に雨の日のライディングを楽しむための必須のアイテムと考えるべきでしょう。

ですから、レインスーツには、ぜひお金をかけていただきたいです。

ちなみにタシロもジョーも、上記性能を満足させるべく、耐水圧 20000 mm以上、透湿量 10000g/m²・24h の性能を持つ RS タイチ製 Dry Master X というレインスーツを着用しています。

これはレインスーツとしての性能は抜群であるほか、生地表面がいわゆる合羽のようなビニール素地ではないので、ちょっと肌寒い日や、高地でのツーリングで寒さを感じた時にでも合羽を感じさせることなく、羽織ることもできます。(合羽着用時特有の「シャカシャカ」といった擦過音もしません)

さて、次はライディングの注意事項ですが、これはもちろん、スピードの抑制は言うまでもありません。

そして、おっしゃるように、「急」の付く動作も絶対に NG です。

そのほか、白線、マンホール、道路の継ぎ目、浮砂、路肩などウェットになった瞬間に摩擦力が極端に低下するものは、道路にはたくさん存在しています。

さて、ウェットな路面において、バイクをまっすぐ走らせることは容易だと思います。

直進している限り、時速 100km を出すことも可能でしょう。

つまり、直進であればドライもウェットも、さほど変わらないことがわかると思います(タイヤが摩耗していたらダメですよ)

では、ライディングにおいて、ドライとウェット路面で特に注意しなくてはいけないことと言えば、ズバリ、バンク時ですね。

バンクを深めれば深めるほど、転倒のリスクが増大することはドライ路面でも変わりやりませんが、ウェット路面ではその許容値が極端に減少してしまい、いとも簡単に転倒してしまうのです。

では、どうすればリスクの軽減が図れるのか？

それはズバリ、「雨の日は乗らないこと」なのですが、それでは解決策になっていませんね。

ウェット路面のコーナリングでは、「極力、車体をバンクをさせないこと」につきます。

マニュアルでもご紹介しているように、一定速度、一定の曲率半径においてバンクさせる時、リーンアウト>リーンウィズ>リーンインの順番で、バンク角が浅くなります。

雨の日は視界が悪くなるので、先の見通しが効かず、本能的に体が起き気味になり、結果としてリーンアウトのフォームを取ってしまいがちです。

ドライな路面でさえ、リーンアウトはスリップダウンの危険性が最も高いフォームなのに、雨の日ではさ

らにその危険性が増します。

まずは、十分な速度調整、リーンアウトにならないような意識付け(これは、繰り返し反復すると、無意識にできるようになります)が必要です。

そして、マンホール、白線、道路の継ぎ目などはなるべく避けて通行することが重要です。

やむを得ず、コーナリングの最中に、道路の継ぎ目などに遭遇した時は、素早く車体を垂直に立て、まっすぐ通過します。

コーナリングの最中に、車体をまっすぐに立て直すのですから、やはり、ウェット路面ではこのようなりスクの存在を頭に入れ、十分な速度低下を持ってコーナーに侵入することが必要ですね。

Q: また、ヘルメットのシールドの雨対策で何か良い方法があればついでに教えてください。

A: 雨の日のシールドは厄介なのですが、タシロも私も、シールドの表面には、基本的に何も施しません。

撥水性を持たせるためのケミカルがありますが、施工直後は良いものの、すぐにその効果が落ちるばかりか、しその成分が残ってしまい、いわゆる「ギラギラ」とした逆に見えにくくなってしまふことがしばしばです。

私は、撥水剤ではありませんが、プレクスというケミカルで表面を磨いています。

<http://www.plexus.cc/>

これはプラスチック製品であれば、車体でもなんでも驚くほど輝きます。

決して長持ちしませんが、シールドに塗布すれば、多少の撥水効果も期待できます。

そして逆に雨の日の内面は、非常に曇りやすくなり、危険ですね。これには対処法があります。

それはズバリ、「マジックリンの薄め液」です。

100円ショップで購入した小さなスプレーボトルに、マジックリンを10倍くらいに薄めた液をいれ、シールドの内側に吹きかけます。

ポイントは、「吹きかけた薄め液は、軽くのばして、ふき取らないこと」です。

吹きかけてのばしたらそのまま乾燥させます。

持続時間は決して長くはないので、スプレーボトルは携帯し、休憩のたびに「シュツ」とひと吹きしてあげれば、また防曇機能は回復します。

とても安い方法なので、ぜひ試してみてください。

「シールド曇り止め」なんていって、ショップで 1000 円程度で売っていますが、要は中身は界面活性剤が入っているだけ。

それに 1000 円かけるなんて、馬鹿らしいです。

Q: 最近バイクに乗れる時間が極端に減り、久々に乗ると体がバイクを忘れて一日くらいでは感覚がなかなかもどきません。

体が固まってしまうといいますか、リラックスを心がけても硬直しているようです・・・

こんなときに効く体操というか、対処方法があれば教えて頂きたいです。

A: バイクに乗ってしばらくは、誰でも感覚を取り戻すのに時間がかかるものです。

ですから、あまりあせらず、徐々に馴らしていくしかありません。

その際、早く身体を慣らす意味での体操として、ストレッチを取り入れてみてください。

決して動きのある(反動をつけた)必要はなく、10秒ほど関節、筋肉を静止状態で伸ばしたストレッチで構いません。

これは万一の転倒の際の、関節のけがを防いでくれます。

例を挙げると、

- ・手首を内側外側に曲げる(もう片方の手で引っ張り押さえながら)
- ・首を前後左右に傾ける(両手で押さえながら)
- ・肩を前方・上方に引っ張る(もう片方の手で引っ張り押さえながら)
- ・上体の前屈・後伸・側倒
- ・股関節、背筋を伸ばす

(ヒザを90度に曲げ開き、ヒジ肘を伸ばしながらヒザに手を置き左右の肩を前方に入れる)

- ・アキレス腱を伸ばす

つまり、身体中のあらゆる関節を十分に伸ばしていくのです。

バイクライディングは、他のスポーツと比べライダーの動きが少なく、少しの身体の使い方がライディングに影響します。

ですから、その微妙な動きをコントロールできるよう、また万一のけがを防ぐ意味でも、十分な間接ストレッチを取り入れてみてください。

Q: まだ教習中の身で伺うのも変ですが、自分が近い将来(?)大型バイクを購入するにあたってアドバイスを頂ければありがたいです。

〇〇さんがバイクの乗ろうと思ったキッカケは何ですか？

それが、単なる移動手段(例えば車のような)としてなのであれば、乗りやすいエントリーモデルが良いでしょう。

しかし、本当の理由は

- ・趣味として
- ・日常を忘れるため
- ・風になってすべてを忘れたい
- ・バイクを通じた、新しい仲間を作りたい
- ・ライフスタイルをより良いものにしたい
- ・他のライダーにも自慢できるようなバイクに乗りたい

などではないですか？

だとしたら、私のアドバイスはただ一つ。

「乗りたいバイクに乗ること」です。

たとえそれが、車重 400kg もあるようなフラッグシップバイクであったとしてもです。

もちろん、〇〇さんの体格・体力ともじっくり相談しなくてははいけません。

万が一バイクを倒した時にでも、一人で起こせるものがその基準でしょう。

ですが、例えば私(ジョー)の場合、身長 168cm、体重 60kg と日本人の平均としても決して恵まれている体格ではありませんが、400kg を超えるバイクをひとりで起こすことができます。

それは、バイクを起こす「ツボとコツ」を知っているからです。

私のこれまでの経験から言いますが、エントリーモデルはすぐに飽きます。

もちろん人それぞれかもしれませんが、〇〇さんには是非、本当に乗りたいバイクに乗っていただきたい

いです。

それが上級モデルであったとしてもです。

最初は苦労されるかもしれませんが、結局は、体格の差はあっても同じ人間が、公道でそれなりに乗れるようにして販売されているバイクです。

もし乗りこなせないようなことがあれば、そのために私たち「ツーリングライダーズ」がいます。

安全で幸せなバイクライフを送っていただくことが、我々の使命です。

Q: 私の購入したいバイクなのですが、「逆輸入車なので盗難に遭いやすいよ」と言われました。なんでも、逆輸入車は海外でも人気があるのでプロの窃盗団にねられやすいというのです。以前知り合いが BMW を盗まれたという話を聞いたこともあるので、少々心配になってきました。

そこでお伺いしたいのですが、ツーリングライダーズのみなさんはセキュリティーについてはどのようにされているのでしょうか。

これまで私が所有していた 250cc スクーターでは市販の U 字ロックとワイヤーロックでつないでいたのですが、まだいたずらや盗難にはあったことはありません。(スクーターはあまり人気がないのかもしれませんが)

プロの窃盗団なら強力な油圧カッターなどを持っているので U 字ロックやワイヤーロックなどは簡単に切断してしまうというのです。

一応 1 年間は盗難保険には加入したのですが、やはり盗られないのが一番ですので、もしよい方法がありましたらお教えいただければ幸いです。

ちなみに私の住んでいるところは公団のマンションなので敷地内にある駐輪場に止めています。

このような場所なので多くの人の目にふれるため、これまでも多くの盗難やいたずらが発生しています。

A: 高価な大型バイクは常に盗難のリスクがつきまといます。

おっしゃるとおり、プロにかかるとどんなロックやワイヤーを使っても、時間の問題です。

これを防ぐには、物理的に誰も進入できない場所に駐輪するしかありません。

ただ、盗難のリスクを減らす方法はいくつかありますので紹介します。

それは、プロにとって盗むのにリスクのある状況を作り出すことです。

彼らは100%成功すると思った場合にしか事に及びません。

彼らが嫌うリスクある状況とは、作業に手間がかかることです。

頑丈なロックも、ワイヤーも、最強の道具を使えば壊すことができますが、手間や時間がかかれば、捕まる可能性が高まるためです。

もちろん、窃盗犯人側にリスクが高いということは、使用者にとってもバイクの管理、出し入れに手間がかかるということですが、これは大切な愛車を管理するためには仕方がないこと。

そのためには、

- ・ロックの数を増やす。
- ・頑丈で強固なロック・ワイヤーを使用する。
- ・ロック・ワイヤーは、駐輪場の固定物につなぐ。
- ・常にバイクカバーをかけておく。
- ・バイクの出し入れの進入路に、自転車などの障害物を置いておく。

などの対策を複数取っていくしかありません。

ちなみに私は自宅の敷地内ながら、

外部からの進入ができないわけではありません。

そこで、ロックは3重にし、フェンスやコンクリート土間に埋め込んだ金具に固定しています。

また、常にカバーを2重にかけて、かつ進入路の一部を車でふさいでいます。

それでも、特に車を出しているときには不安になりますが、常にそうした警戒対策をしておくことで、プロに隙を見せないようにしています。

盗難は、ほんの少しの時間、カバーやハンドルロックをせずに放置した状態で発生します。

盗まれるべくして盗まれるのです。

面倒でも、小さな対策を数多く行うしかありません。

最後に、盗難のプロは、行きあたりで仕事をしません。

必ず事前に下見をし、100%盗難が成功するかを確かめます。

そのためにも、カバーは常に必ずかけておき、一見車種がわからぬようにしておいてください。

まれにカバーにバイク買い取りなどのチラシが貼ってあることがあります。

これはプロが下見目的のために、バイクに近づく口実だったりします。

バイクに近づき、カバーの裾をめくり、車種や程度をそれとなく確認するのです。

この対策には、カバーを2重にすること。

ロープやひもでカバーがめくれないようにすること。

100円ショップなどで布団ばさみを購入し、カバーの上から前後タイヤを挟み、カバーがめくれにくいようにするのも有効です。

以上紹介した対策を施した車両が盗難にあったとの話はあまり聞いたことがありません。

大事な愛車の盗難で、楽しいはずのバイクライフが台無しにならぬよう、手間がかかりますが必要な対策を施すのは、今の時代のライダーの義務なのでしょう。

Q: マニュアルで基本から勉強し直し格好良く、安全に走れるライダーになりたいと思います。

そして、いつかは憧れのCB1300を自由自在に操ってみたいと思うのですが、自分は小柄なため少し諦めてしまうところもあります。

やはり自分の体格に見合ったバイクを選ぶのが良いのでしょうか？

職業柄、体力とパワーには、自信があります。

A: 結論から申しますと、その時に一番好きなバイクに乗るべきです。

そもそも私たちがバイクに求めているものは、移動の手段の道具としてではありません。

バイクに乗ることによって、所有することによって、趣味として人生を幸せに、そして豊かにするために乗るわけです。

〇〇さんがそうであるならば、憧れのバイクにぜひ乗ってほしいのです。

所詮、人が乗ることを前提で設計されたバイクです。

〇〇さんの体格を存じませんが、CB1300であっても決して乗れないことはないはずですよ。

そもそもCB1300はハンドルが近いので、傍で見るよりポジションは乗りやすいバイクです。

シートを低くする、またはハンドル位置を変更するなどで、さらに乗りやすくすることも可能です。

体力に自信があるということであれば、取り回しについても慣れの問題だけで大きな問題でもないでしょう。

その代わりと言っては、その大きなパワーや思い車重を乗りこなすには、体力、体格とは関係なく、一定量の練習が必要になります。

慣れるだけでは得られない、技術の上達には練習は不可欠なのです。

決して体力でねじ伏せるのではなく、バイクの原理を理解した上で、適切な操作入力方法をぜひ習得し

て頂きたいのです。

男性はなまじ力があるため、これを忘れてしまい、悪い癖のままのライディングを身につけてしまい、結果上達の遠回りしてしまうことが多いのです。

でも、憧れのバイクだからこそぜひ、楽しみながら憧れのバイクを乗りこなすチャレンジしていただきたいです。

そして、想いのままに操ったときの感動を手に入れて欲しいのです。

Q:「バイク乗れているノウハウ本」などでは、お尻をずらして、レーサーみたいな乗り方をすすめていますが、本当にそれでいいのか、という疑問が消えませんでした。

つまり、コーナリングはニーグリップをきかせて、リーンウィズの姿勢で重心をずらした方が現実的ではないのだろうか、

その方が初めて走るコーナーでは危険性が低いのではないかと

お尻をずらすライディングはサーキット向きではないかと、

こう考えると白バイの乗り方ノウハウが適しているのではないかと、

という結論に達しました。

この辺はどう思われますか。

ぜひ、この見解が知りたいものです。

A: 結局、ライディングスタイルの違いだと思うのです。

巷で市販の指南書類は、大方ワインディングでコーナリング速度を高めてスポーティーに走りたい中級から上級にステップアップしたいライダー向けに書かれています。

また、サーキットでの走行会でそこそこ走りたいライダー向けなどが多いと思います。

それは対象ライダーのニーズに焦点を当てて作られているために、とても反応が良く、売れるように書かれています。

ただ、サーキットの走りを公道にそのまま持って来ることには、私は異論を申します。

なぜなら公道には多くのリスクが存在するからです。

サーキットのように、コーナリングスピードを究極まで高める乗り方は、公道では向かないのです。

公道でのワインディングでは、コーナリング速度を上げずに、かつ結果速くコーナーを抜けることが理想だということです。

ライン取りや、加減速を工夫することで、公道のワインディングのリスクを低減しつつライディングを楽しむことは十分可能です。

でも、今までの指南書で、こんなことをうたっているものは皆無でした。

なぜなら、売れないからです。

ご存じのとおり、我々のマニュアルは、公道でのライディングにおいて、「いつまでも安全に大人のライディングを楽しむ」目的で作られています。

コーナリングスピードと引き換えに、リスクを増大させるライディングとは一線を置くものです。

おかげで、技量に関わらず、社会的責任があり、真面目にバイクに向き合っている方に購入していただいています。

お尻を大きくずらしたり、ヒザを擦ったりするライディングは、意味や目的があって行っている技術であり、それを理解せずに形だけを公道で真似をすることは、リスクを増大させるだけになります。

当然、私たちの目指すライディング目的のためには、それに適したライディングノウハウがあり、このマニュアルはそれを集約したものです。

公道に存在する多くのリスクに備えながら、最も安全かつ理にかなった方法で、かつ速く走る（「速い速度で走る」ではないことに注目ください）ことを念頭に、いかにコーナリング速度に依存せず、安全にかつコーナーをクリヤしていくことを一緒に考えていきましょう。

Q: 初心者が、バイクを購入するとき、新車と中古とどちらがお勧めですか？

A: 予算さえ許されるのであれば、もちろんおススメは新車です。

ですが、選球眼さえしっかり整っていれば、中古でも問題ないでしょう。

また、「この色限定」だとか「希望の社外アフターパーツがついている」などの車両がたまたま見つかった時などは、お買い得感がとても高いのも、中古車の魅力です。

（特に、何十万円もするようなアフターパーツがついていたとしても、中古車市場では、よほどのことがない限り査定の対象とはならず、従って売値にも影響してこないものなのです）

ところが・・・バイクの中古車を選ぶということは、意外と難しいものです。

できれば、経験豊かなお仲間がいれば、ショップなどへ同行してもらえると良いかも知れませんね。

もちろん、信頼のおけるショップであれば、それほど心配することもないのですが、ショップの中には、悪意を持ってかそうでないかは別として、「売る」ことを第一優先に、顧客(ライダー)のことを2番煎じとしてしまい、結果的に顧客が被害を感じてしまうことも少なくありません。

簡単ではありますが、以下に中古車選びのポイントを列記します。

①まず乗ってみたいバイクを絞り、ショップを決定しよう

・どんな時、どんな風にのりたいのか

例)通勤にも使いたい、ツーリングだけ、軽快に、ゆったり・・・など

・予算は？

・走行距離と年式(これについては重要なので、後で詳しく述べます)

・ショップの利便性(多少高くても近いショップが良いし、多少遠くても親身なショップが良いでしょう。

ショップ選びは今後のバイクライフに大きく影響します)

走行距離と年式は、極論を言えば「短走行、近年式」が良いに決まっています。

でも予算とは、たいてい合致しません。

ショップははっきり言って新車では儲けは望めません。

では、どこで利潤を得ているかというと、整備費用と中古車市場なのです。

ですから「短走行、近年式」は、ほぼ新車に近い値段で取引されています。

では、予算に見合った中古車両というと、たいていは「多走行、古年式」となります。

まず、この現実をしっかりと受け入れてください。

多走行ということは、いろいろな部品が摩耗しており、交換時期に来ている部品も多くあるということです。

これは、後々のランニングコスト(メンテ費用)に大きく影響してきます。

また古年式は、それ自体悪いことではありませんが、今後の部品供給にやや難を感じたり、やはり経年劣化しているパーツ類が多いため、後々のメンテ費用も考えておく必要があります。

最近は少なくなりましたが、いわゆる「メーター戻し」という違法行為をするショップも少なくありません。車検制度のある251cc以上のバイクでは、車検証に車検時点での走行距離が記載されるため、ごまかすことはできなくなりましたが、250cc以下のバイクでは車検がないため、まだまだそのようなインチキ事例を耳にします。

この点に関しても注意が必要です。

しかし、これを見極めるには、ある程度のバイク経験を持つ方でないと難しいと思われる。

この見極めについて、次から列記しましょう。

②中古バイク購入時の留意点

- ・2～3歩後ろから、バイク全体を傍観してみる
バイクという乗り物は、基本転倒するものです。多少の傷は目をつむりましょう。
- ・しゃがんだ上体で前、後からバイクを一直線にみて、前輪と後輪が同一線上にあるかを見る。
事故歴のあるバイクは車軸が歪んでいたたり、同一線上になかったりする。
- ・樹脂類、ゴム類の劣化を確認する
色褪せた樹脂やゴム類は破損しやすいものです。
タイヤのひび割れや、弾力性をみましょう(後述します)
スイッチ類の樹脂類が色あせているものは、屋外で保管されていた可能性が大変高いです。
(屋外保管自体が悪いということではありません)
- ・センタースタンドのあるバイクであれば、センタースタンドを出した状態でタイヤを手で回してみる。
異音や引っ掛かりがないかを調べてみましょう。
- ・実際にまたがって、車体の曲がりやハンドルの曲がり、クラッチやアクセル、スイッチ類のスムーズな作動状況を見る。
- ・エンジンの始動状況を確認する。
スムーズに始動するか？異音がないか？臭いは？
- ・出来れば、試乗させてもらう

タイヤについて。

走行距離により摩耗して交換されてしまうタイヤですが、場合によってはタイヤからその車両の保管状況や年数、使用状況がわかることがあります。

タイヤには製造年月日が4桁の数字で記されています。

例えば、1306という4桁の数字であらわされる製造年月は、2006年13週目ということです。(2006年4月初旬製造)

極端に古い年式のタイヤが装着されていた場合(例えば1301とか)、つまり、そのタイヤは9年以上経過しているということです。

なのに、走行距離が極端に少なかったら、ちょっと疑う必要があります。

また古年式のタイヤは、ゴムがかなり劣化しています。

万が一、山がまだ残っていたとしても、絶対に交換することをおススメします。

ゴム劣化のチェック方法としては、爪をタイヤに押し付けて、爪痕を見えます。

劣化したタイヤであれば、爪痕すらつかないか、爪痕がついてもすぐには回復しません。

私が予算の関係上、多走行車を選ぼうとするならば、上記内容を踏まえるほか、

これまでキチンと整備されてきたかを証明する、「整備手帳」がある車両を選択します。

すこしでもリスクを減らすための、多走行車を選ぶ際の決め手としているのです。

Q: 中古(400CC)の場合いくら位が妥当ですか？

A: とても難しい質問です。

逆にお聞きしたいのは、いくら位予算があるか？ということです。

中古車市場はピンからキリまで様々な車両を取り扱っています。

〇〇さんが、バイクに望むものは何でしょうか？

そこをハッキリさせておかないと、間違った車両選びになりかねません。

また、車両を公道で安全に動かすためには、車両本体価格のほか、

- ・整備費用
- ・各種税金
- ・自賠責保険
- ・任意保険

など、いわゆる諸経費が最低でも5万円程度上乗せされることも考慮すべき点です。

特に整備費用は、「多走行車両」では当然高くなってきます。

ちなみに、車両本体価格にこれら諸経費を足したものを「乗り出し価格」といいます。

ですから、中古バイクのお見積りをショップに依頼する時は、「乗り出し価格はいくらですか？」と問い合わせてください。

さて、価格に関し、一例をあげますれば、CB400SFの場合ですとザックリと、

- ・～40万円 : 走行約2.5万km程度、登録10年以上または事故車の可能性
- ・40～50万円: 走行約1.5万km程度、登録～10年
- ・50～60万円: 走行約～1万km程度、登録～5年
- ・60万～ : 走行約0.5万km程度、登録～2年

こんな感じではないでしょうか。

中古車市場は、いわば人気市場であり、需要と供給により価格が「変動」します。

つまりオークションなのです。

同じ車種、年式、走行距離であっても、色が違えば値段が変わったりします。

ここが新車と違うところでもあります。

たまに、短走行低年式車が30万円以下で販売されていたりしますが、中古車市場はオンラインでつながっており、概ね値幅は決まっており、ある一個体だけが極端に値崩れするものではありません。すなわち、他と比べて極端に安い車両は、難があり売りにくい可能性があります。従ってそのような車両は「事故車」である可能性が大変高かったりします。そういう意味でも、中古車選びはある程度の経験が必要になってくるのです。

Q: 中古バイクの質の良いものは、走行距離がどのくらいのもの 5000KM 以下？10000km以下

A: 短走行車両が一概に良いとは言えません。

例えば、

- ① 走行距離 5000km、登録 10 年以上の車両
- ② 走行距離 12000km、登録 2 年の車両

であれば、私は迷わず②を選択するでしょう。

バイクも突き詰めれば機械であり、機械はある程度の頻度を持って使われなければ、劣化が進みます。

また、機械というものは不思議なもので、「動かさない機械」は「動かない機械」になりやすいものなのです。

①の車両の場合、押し並べれば、年間 500km しか走行していません。

いや、もしかしたら、登録初年で 5000km を走行し、あとの 9 年は全く乗っていなかったのかもしれませんが。

これを見極める一つの手段が、装着されているタイヤなどの摩耗具合と製造年式との比較だったりするわけです。

このような総合的な判断力が、失敗しない中古車選びには必要不可欠なのです。

ちなみに、ここでの私の判断基準は、年間走行が 5000km～7000km 程度、年式は 5 年以内でしょうか。もちろんこれは単純な判断基準であり、実際は総合的な目をもって選択します。

Q: バイクの保管はシートをかけ、屋外に駐車しようとしているが、盗難の可能性は高いのですか？

A:バイクの窃盗には、2種類あります。

- ①中高生レベルによる、いたずら・興味・自己満足目的の窃盗
- ②プロ窃盗団による、利益目的の窃盗

①はある程度の防犯措置(チェーンロックやバイクシート、保管場所など)で防げるものです。

②は残念ながら、狙われたら最後、何をしても盗難される時は盗難されます。

プロの窃盗団にかかれば、どんなに強力なチェーンロックを利用しても簡単に切断してしまいますし、防犯カメラで防備されたマンションの駐輪場からさえ、白昼堂々と持って行ってしまいます。

彼らは、バイク整備店の店員のような格好で、周囲の人たちの目をあざむき、あたかも「持ち主に依頼されて移動している」風な態を装い犯行に及ぶのです。

そういう意味では、いかなる防犯行為は無意味であると言わざるを得ません。

しかしながら、一つだけ防護策があるとすれば、「彼らに狙われないこと」です。

彼らは犯行に及ぶ前に、必ず下見をします。

バイクカバーが乱れていれば、その隙間から車両を特定したり、防犯状況を判断します。

すなわち、

- ・窃盗団が侵入(下見)できないところ(一番良いの屋内)に駐輪する
- ・窃盗団が下見しにくい構造とする
(私の場合はカバー3枚掛け、ふとんばさみでしっかりはさみ、強風であっても乱れないような工夫をしている)
- ・駐輪は簡易式でも良いから屋根のあるところ
(窃盗団はレッカーを使って、チェーンや障害物などお構いなしに、吊り上げて持って行ってしまふことも多い)

などが有効です。

突き詰めれば、有効な防護策にはお金が必要以上にかかるものであり、なかなか対応できないのが現状です。

そこで、バイクは盗まれるものという認識のもと、

- ・バイクに盗難保険をかける
- ・盗まれた時に在りかをすぐ見つける(ココセコム)などを活用する。

ココセコム: <http://www.855756.com/bike/>

というような対策もあり得るということですね。

まあ、何にせよ、お金ばかりかかる、世知辛い世の中になってしまったものです。

Q: 結局、4時間近くバイクに乗っていました。左肩は問題ないのですが、右肩は凝ったみたいです。ちょっと、張り切りすぎた？また、これもやはり、右回りの緊張のせい？

ちなみに、私のように初心者の場合、練習時間はどのくらいが妥当なのでしょう？

今は、バイクに乗るのが新鮮で、少し疲れたと感じてもつつい、張り切りすぎて乗りすぎる傾向があるようです。

A: 練習の内容にもよると思うのですが、低速でブレーキを多用しながらの練習ですと、ライダーにもバイクにもかなりの負担がかかります。

1時間も連続すれば「ヘトヘト」になるでしょう。

逆に、1時間で「ヘトヘト」にならなければ、あまり身のある練習ではないかもしれません。

私の場合、1時間練習したら、ニーグリップをしたモモが痙攣をおこし、翌日は筋肉痛が悩ませるくらいになります。

また、ツーリングなどでも、やはり2時間に一回は休憩をはさむようにしたいですね。

知らず知らずのうちに疲れは溜まっていくものですし、疲れると注意力が散漫になり、立ちゴケなどの発生率も高くなります。

立ちゴケならまだしも、事故なんておこしたら、せっかくの楽しいバイクライフが台無しになってしまいますものね。

Q: 速く走りたいという思いはあまりありません。

とにかく、転倒(立ちゴケなど)したくない、きっちりした技術を身につけて、早く上達したいと思っています。

乗る時間が週末、それも毎週末は難しい状況ですが、とにかく、安全に乗れるようになりたいです。

まだ、公道で走ったことがなく、背が低い私にはとにかく停止時の足の踏み替えなど、できるだけ負担にならないやり方はどんなやり方かといろいろと頭の中で考えている段階です。

購入したバイク店からは、「とにかく、左足なら左をつく、って決めておけ、でないと思っただけでこけるようにな

る。」とされています。

教習所でもそう教わったので、それに異論はないのですが、路上の左側って低くなっていることが多いので、こけないか心配です。

何かよい方法をご存知なら教えていただければうれしいです。

たくさん書いてしまいましたが、乗り始める前の多くの不安の中で一番大きなものは「立ちゴケ」です。

A:「立ちゴケ」はバイクという不安定な乗り物には、常に付きまとう悩みですね。

私もバイク歴 20 年以上ですが、今でも「立ちゴケ」には気をつけています。

さすがに今では、「立ちゴケ」することはなくなりましたが、過去何度か苦い経験もしてきました。

特にロングツーリングなどで、体力を消耗し、一瞬の気を許したスキに立ちゴケをすることが多かったように思います。

しかし、上にも書きましたように、私も過去には立ちゴケを経験してきましたが、今では全くなくなりました。

つまり、立ちゴケも、それをさせない「ツボとコツ」があるのですね。

まず、〇〇さんは女性であり、身長も大きくないようです。

教習所でも言われたように、停止時は「左」と決めてください。

そして、止まる瞬間まで「足を出さない」癖をつけてください。

立ちゴケをする理由の一つとして、「停止時に足を早く出し過ぎてしまい、足が半歩後ろへ下がってしまってバランスを崩し転倒」というケースをよく見てきています。

止まる瞬間まで足を出さない、そして足は半歩先へ出す。

これが第一のツボとコツです。

次は第二のツボとコツ。

それは、当り前のようですが、バイクを垂直に常に保つことです。

バイクはそれ自身で、大型であれば 200kg を軽く超えてきます。

グラッと来たときに、人間の力で支えられるものではありません。

そんな重いバイクですが、車体が垂直であれば、実は指一本で支えられるのです。

〇〇さんは背が大きくない。

ですから、確かに足つき性が悪く、立ちゴケしやすいといえましょう。

でも、停止瞬間に車体を垂直に保ちつつ、一瞬で腰を「ピュッ」と左側へズリ落とししてしまうのです。

「両足つま先ツンツン」より、「片足べったり」のほうが立ちゴケは回避しやすいものです。
これは、何度か練習をして、「コツ」をつかんでください。

上手な女性ライダーは、停止時にこの「ピュッ」と腰を落とすしぐさが華麗で、その止まる瞬間を見ただけで、「ああ、この女性ライダーはきっと上級レベルだな」と思わせてしまうくらい、体の使い方が機敏で上手です。

次に、第3のツボとコツ。

立ちゴケは何も、車両にまたがっている時だけに起きるわけではありません。

車両の押し歩きの時も、良くやってしまうシチュエーションでしょう。

特に、背の高くないライダーは、足つきが悪いため、またがったままでは車両が動かないことが多く、降りて取りまわすことが多くなります。

車両を押し歩くときは、腰が車体から離れないこと。

両手でハンドルを持ち、腰はシートに当てます。

そして、わずかに体側へ車両を傾けて(角度にすればほんの2~3° でしょうか)押し引きします。

腰は絶対に車体から離してはダメです。立ちゴケのもとになります。

第4のツボとコツ。

極低速で車両を走らせている時の転倒も、「立ちゴケ」に分類されます。

例えばUターンの時の立ちゴケ。

たいていは、Uターンの最中に前ブレーキを使ってしまい、「カクン」とフロントタイヤが切れ込んで転倒することが多いです。

極低速の取り回しは、フロントブレーキ厳禁で、リアブレーキのみの調整となります。

最後の手段として・・・

最後は、足つき性をよくしてしまいましょう。

まず、シートの「アンコ抜き」(シート内装材を削ること)をして、腰高(シート高)を数センチ低くすることができます。

購入されたバイクのシートが対応可能かは、購入したショップかシート専門ショップに問い合わせるてはいかがでしょうか。

「アンコ抜き」による数センチのシート高さの低下は、驚くほどの足つき性向上と、それに付随した安心感をもたらしてくれるでしょう。

また、厚底ブーツを履くというのも一つの手です。

女性ライダーの多くは、足つき性に悩んでいます。

“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』

そこで、

http://infotank-dpt.jp/index.php?main_page=product_info&products_id=210

この URL にあるような、厚底ブーツを採用してみるのも良いかもしれません。

さすがに私は使用したことないので、その使用感をお伝えすることはできませんが、一番簡単に試すことができるアイテムではないかと思い、ご紹介させていただきました。

【アメリカンバイク編】

Q: 私は3年前に夫婦で大型免許をとり、初めて乗った(買った)バイクがハーレーです。夫婦ともども楽しくこわごわツーリングを楽しんでいますが、いまいち運転に自信がないせいか思い切ったツーリングに行く事が出来ません。そこで、ハーレー(アメリカンバイク)に絞った乗り方(指導)を教えてくださいたいと思います。

A: さて、ハーレーの運転に自信がないとのことですが、具体的にはどのような場面で不安や怖さを感じますか？

- ・取り回しが重くてうまくできない
- ・低速時の操作が苦手(Uターンなど)
- ・コーナリングが怖い
- ・高速が怖い
- などなど……

そして、所有のハーレーはショベル、パンヘッドに代表されるような旧車タイプですか？

それとも 88 ツインカムエンジン以降の新車タイプですか？

ハーレーに乗ってから、どのくらいの頻度で距離はどの程度走行しましたか？

(ハーレーそのものの経験値はどの程度でしょうか)

上記のような質問をさせていただいたのには以下の理由があります。

まず、不安を抱く理由が何であれ、ハーレーも2つの車輪がついた「バイク」であるということ。

旧車であればいざ知らず、88 ツインカムエンジン以降の最新式ハーレーであれば、加速やブレーキも、コーナリングやハンドリングも、それほど特異な癖は持っておらず、万人向けに作られています。

ただし、アメリカンタイプとその他タイプ(ネイキッド、スポーツ、ツアラー、オフロード)で決定的に違うこと。

それは。。

- ・重量がかなり重い
- ・ニーグリップができない
- ・足を前に投げ出すライディングフォーム

- ・ほぼ直立から、やや後ろのめりな上体になりやすいフォーム
 - ・ハンドルが重い
 - ・バンク角が極端に小さい
- です。

これは、言い換えれば、その他タイプとの比較として、
「タイトなコーナーが連続するワインディングは苦手」
「街中での取り回しが苦手」
を意味します。

逆を返せば、
「直進安定性がよい」
ということになり、高速道路や北海道などの果てしなく続く直線路には
最適なバイクだということです。

「運転に自信がない」ということは、おそらく愛車にまだ慣れ親しんでいないのかもしれませんが。

文面から、ハーレーが人生初のバイクだということですので、やはり重量や旋回性の無さが、不安を感じさせてしまうのかも知れません。

具体的な不安要素を、詳しくご質問いただけましたら、よりの確なお話ができるかも知れません。

Q: 取り回しが重くてうまくできない。

A: ソフテイルシリーズ(に限らないかもしれませんが)は、バイクの中では超々重量車です。

ソフテイル・デラックスは 330kg を超える車両ということをご存じだと思います。
これは、女性はおろか、男性ですら手こずる重量です。

奥様の身長・体格・体力にもよりますが、平地であればまたがったままの取り回し、多少傾斜のついたところでは、旦那様のお手伝いが必須になると思われます。

小生もかつて、350kg を超えるアメリカンバイクにまたがっていましたが、平地であっても、未舗装路の駐車場での取り回しなどは、本当に苦労しました。

慣れもありますが、女性や、男性であっても非力な人にとっては慣れ以外の、根本的な問題として考えざるをえません。

もし、バイクを転倒させた状態から、ひとりで引き起こすことができないのであれば、それは明らかにその人に合ったバイクではありません。

しかし、絶対ダメ・・・ということなのではなく、常に旦那様のサポートが必要なのでは・・・と思います。

ご自分で引き起こすことのできない重量のバイクは、取り回しもかなり難しいと思います。

これはテクニクというよりも、物理的な話ですね。

ただご存じの通り、バイクというものは、垂直を保っていればそれほど力を必要としないのも、また事実です。

押し引きには力を要しますが、バイクを垂直に保つことに注力してみてください。

具体的には、バイクと対峙する際、腰が引けた状態では絶対にダメです。

腰、もしくは太ももをバイクのシートに密着させて、安定を図ったのち腰で押し引きするのです。

意外と、不整地でも簡単に動きだすことでしょう。

Q: 低速時の操作が苦手(Uターンなど)

A: Uターンが苦手な購入者様は、車種の如何に関わらず多いです。

まず、Uターンの練習を始めるにあたり、〇〇さんのバイクの最少回転半径を知るところから始めましょう。

日本車であればカタログなどに書かれていることが多いのですが、輸入車はあまり書いてあることはありませんね。

ハーレーもそうなのでしょうか？

私の予測ですが、ソフテイルシリーズならば、回転半径 3.2m 位ではないでしょうか？

これは、大型スポーツバイクと比べると、意外や意外、かなり小さな回転半径なのです。

(国産大型スポーツバイクの最少回転半径は約 3.4~3.5m です)

つまり、大型車のなかでは Uターンしやすいバイクと言えます。

これは、ハンドルの切れ角が大きいことが理由です。

さて、愛車の最少回転半径を知ったら、次は実際に練習してみましょう。

Uターンには大きく5パターン(分類したらもっとあるのですが・・・)があります。

- ①降りて押し歩いてUターン
- ②乗ったまま、足を付きながらのUターン
- ③足をステップに乗せて、車体を垂直に保ったままのUターン
- ④足をステップに乗せて、車体を傾けたUターン
- ⑤軸足をついた足つきUターン

まずは②乗ったまま足を付きながらのUターンを徹底的に練習してください。

これが一番リスクがなく、確実なUターンです。

道路幅のできる限り一番左側に車両を寄せ、前後の安全を確認したら、ハンドルを右一杯に切り、ゆっくりクラッチをつないで(アクセルはオフのまま)足をヨタヨタ付きながら回ってください。

慣れてきたら、合わせて③も練習してみてください。

車体は垂直を保ったままです。

これならば万が一エンストしても、転倒するリスクは低いでしょう。

ふらついたり、ハンドルのフルロックが保てないようであれば、明らかにスピードが速すぎます。

また、絶対にフロントブレーキは使わないでください。

間違いなく転倒につながります。

格好よく「クルっ」とUターンするのもあこがれますが、Uターンは確実性が一番です。

ゆっくりでいいので、②及び③をマスターしてみてください。

Uターンは練習あるのみです。

ちなみに、アメリカンであっても⑤の足つきターンはできます。

かなり小さく回転できるので、機動性が上がりますし、見た目も「乗りこなしている」ようでカッコ良いです。

いずれマスターしてみてください。

Q: コーナリングが怖い

A:コーナーが怖い最大の理由。

それは転倒のリスクが一番高いシチュエーションだからです。

コーナーはスピードを出す必要はありません。

恐怖感がなくなるまで十分にスピードを落とす必要があります。

ましてや愛車がソフトテイルなので、ステップボードですよね。

ステップボードはちょっとしたバンク角で路面と接触します。

つまり、コーナリングのことはほとんど考えられていないバイクなのです。

だからこそ、コーナー手前では十分に減速する必要があります。

マニュアルにもありました通り、減速は必ずコーナー手前、直線部分で終了しておく必要があります。

ほとんどのライダーは、ブレーキの掛け方が上手ではありません。

せっかくのブレーキの性能を半分も生かしていないのです。

ブレーキが使えるからスピードを出すこともできるし、ブレーキが使えるから安心して旋回することができるのです。

ブレーキなくして、ライディングテクニックの上達は『絶対に』あり得ません。

まずは、徹底してブレーキ(特に急制動)の練習をしてください。

これは本当に騙されたと思って、実践してください。

必ず、ワインディングでの恐怖感が薄れていきます。

余裕があれば、リヤロックの練習もしてみてください。

はじめは怖いかも知れませんが、次第にできるようになります。

この練習効果は、ブレーキング時に余裕が生まれます。

余裕は恐怖心を克服します。

つまり、ブレーキを制することができれば、おのずとコーナリングに余裕が生まれてきます。

ゆっくり、恐怖感のない速度でコーナーを終了し、コーナー出口でメリハリ良く、加速する。

こうすることで、安全マージンを取りつつ、周囲に決して迷惑をかけることのない、スマートなライディングができるのです。

Q: 高速が怖い

A: 恐怖心は、大切なリミッターです。

恐怖心を恥ずかしがることはなく、怖いことを真に受け止め、恐怖心を抱かないスピード域まで落とすことです。

恐怖心は精神論では克服できませんし、なにしろ危険です。

ちなみに高速道路は交差点や歩行者がない、きわめて安全が担保された道路です。

確かに速度が高いので、一度事故が起きると重大事故に発展することが多いですが、一般道と比べれば、事故発生率は極めて少ないのも事実です。

もともとハーレーは「ドッ、ドッ、ドッ・・・」と重低音を響かせながら、余裕をもって走るバイク。

怖さを感じない、ゆったりとした速度域で良いと思いますよ！！

Q: 体が小さく(身長 150、体重 41)、取り回しで苦労しています。

いろいろな本を見るのですが、斜めのバックに困っています。

取り回しとUターンです。

坂でもバックできるようになると、Uターンもチャレンジできるのですが。

A: 愛車がスポーツスター1200 とのことですが、一見、他のハーレーから見比べれば小さく見える「スポスタ」も実は車重は 260kg 以上あります。

260kg というと、数ある大型バイクの中でも重量級に属するものです。

(ちなみにタシロの所有バイクで 260kg、ジョーのもので 300kg です)

体格が小さいため、その取り回しには苦労されていると容易に想像できますが、平地であれば、ある程度の慣れによって意外と簡単にとりまわすこともできるようになります。

まず前進は、腰をバイクのシートに密着させ、バイクはライダー側にわずかに傾け、ライダーはバイク側にわずかに体重を預けるような体勢(お互いが寄り添うような感じ・・・といったらわかりますか?)で、腰で押し歩きます。

バイクから腰が離れていると、押し歩きは途端に「力技」に変化します。

力のない女性ほど、腰を使って押し歩きしてください。

バックも同じ要領なのですが、体が小さいと腰の位置も低くなり、腰を使った押し引きが難しくなると思
います。

その場合は、左手は左ハンドルのグリップに、右手はリヤシートに置いて、右手でリヤシートを押して後
進します。

車体と体の位置関係は「つかず離れず」です。

また、車体が 260kg もありますと、ちょっとした坂でも、もう動かなくなると思います。

これは力のある男性でも、傾斜でのバックとなると、かなりの労力を要するものであり、慣れとは無縁
のものです。

傾斜地では、バイクの止め方に常に注意を払い、「リヤを低いほうに常に向ける」ことを大原則としてく
ださい。

Uターンは「目線」「ニーグリップ」「上体の向き」「フルステア」「セルフステア」「リヤブレーキでの引きず
り」「半クラッチ」「アクセル一定」

これらのすべてが融合して、初めて綺麗に華麗にできるようになります。

これができるようになる最良の方法は「8の字」練習です。

また、Uターンを華麗に「くるっ」と決めるのは、とてもカッコいいし、

周りから見ても「あっ、あの人乗りこなしているな」

と一瞬で判断できる、一種「技」のようにも感じられますが、

Uターンとは、そもそも安全に、車体を 180°向きを変えられれば良いのですから、

初めのうちは、

- ①ハンドルを一杯切り、
- ②車体は路面に対して垂直
- ③足はついたまま
- ④速度は半クラのみで調整
- ⑤ゆっくり、ゆっくり、足をつきながら回る

ことから、はじめてください。

これを何度も何度も繰り返し、不安がなくなるころ、

自然と足をつかなくてもUターンができるようになります。

先にも書きましたが、Uターンにとどまらず、
ライディングテクニックのすべての原点は「8の字練習」にあると
言っても過言ではありません。

周囲の安全の取れるところで、ぜひ練習してみてください！！

Q: アメリカン全体に言えると思いますが、重心が低いため寝かせて曲がるということがあまりできません。

すぐサイドスタンドやマフラーを擦ってしまいます。

寝かせないでも曲がれるんだよ！とは聞きますが、なかなかできません。

セルフステアリングができてないのだと思います。

全体的にマニュアルにあるのと同じようでもいいのだと思いますが、もしアメリカンならではのコーナリングの上達方法が少しでもあれば教えてください。

A: 私(ジョー)もかつてアメリカンタイプのバイクを2台ほど乗り継いできた経験があります。

ツーリング仲間のなかで、アメリカンは私だけであり、他のメンバーはみな、ネイキッドやスポーツタイプのバイクでした。

当時の私は、スポーツバイクについて行けない理由をアメリカンバイクの性能の責にしていました。その方が自分自身に言い訳ができて、楽だったからです。

ところが、確かにスポーツバイクやネイキッドバイクに比べ、アメリカンバイクはその絶対性能は劣りますが、所詮2つのタイヤがついただけの乗り物であることには変わりはなく、結局は乗り手次第なのだ・・・ということに気が始めることとなります。

さて・・・アメリカンバイクに限ったことではないのですが、特にアメリカンバイクでワインディングを軽快に走るために重要なのは、「加減速のメリハリ」です。

お気づきのよう、アメリカンバイクはバンク角がありません。

ですから、他のスポーツバイクと同じような速度域でコーナーには進入できません。

従って、コーナリング中は、出来る限りスピードを押えた状態にする必要があります。

しかし、コーナリングでスピードを殺すということは、仲間から置いていかれる事となります。
それを補うため、「直線での加減速のメリハリ」が必要なのです。

とにかく、ブレーキングを磨いてください。

ほとんどのライダーは、愛車の持つブレーキ性能の半分も使いこなせていません。
バイクという乗り物は、実はもっと制動力の高い乗り物なのです。

ブレーキ力を高め、どんな状況でも急制動ができる技術が身につくと、「どんな場面でも止まれる安心感」から、直線(特にコーナー直前)での速度が自然と高まります。

「寝かせないでも曲がれるんだよ」というお仲間の言葉にヒントが隠されています。

すなわち、Uターンのような向き変えです。

ゆっくりコーナーに入り、まるでUターンのごとく車体の向き変えを終了し、直線が見えたら、ニーグリップをしっかりとフル加速。

こうすることで、アメリカンでも安全マージンを確保しつつ、ワインディングをより早く駆け抜けることができるようになります。

キーワードは、ブレーキング、急制動、Uターン、ニーグリップ、フル加速。

そして、これらを習得するために、地味ながらも8の字練習、加減速時の上体の使い方、ニーグリップの方法、急制動を学ぶことが重要であり、マニュアルでは特にハイライトしてきた項目です。

ただ、誤解していただきたいくないのは、やはりアメリカンはアメリカン。

もともと、アメリカのような広大な直線を、いかにゆったり快適に走れるかに注目して作られたバイクです。

やはり、他のスポーツバイクに比べれば、その限界性能は低いことは否めません。

お仲間のバイクがどのようなカテゴリーのバイクかはわかりませんが、ついていけないから・・・と躍起にならず、あくまでマイペースで自己のライテクを磨いていってください。

私の場合ですが、上記内容をトコトン練習したおかげで、アメリカンバイクでも、スポーツバイクを煽るほどのワインディングテクニックを習得することができました。

しかし、やはり限界は早いので、そこはわきまえた上でアメリカンを楽しんでいましたよ(^^)

Q: 5速(時速60キロ)で走っている状態からの減速だと、シフトダウンの目安は時速何キロでしょうか？

ギヤ毎の目安を教えてください。

⇒低速旋回: Harleyはアイドル調整が出来ません。

1速でアイドル走行はエンストしてしまいます。

A: シフトと速度の関係は、そのバイクが持つ特有のものなので、一概にどのギヤでどのくらいの速度・・・という回答はできません。

減速時はエンジブレーキを使用するのは当然なのですが、まずは、コーナー手前でブレーキによるしっかりとした減速をしたのち、コーナリング出口の加速に向けてギヤを準備しておきます。

減速で2~30km/hまで落ちるのであれば、2速ぐらいが理想でしょう。

まっすぐな道を走るのか、くねくねとした山道を走るのかで、

また少し違ってくるかと思いますが、概ねのギヤと速度の関係は、スポーツスターであれば、

0-20km/h : 1速

20-40km/h : 2速

30-60km/h : 3速

50-100km/h : 4速

60km/h以上 : 5速

とこんな感じで理解しておけば問題ないでしょう。

しかし、大切なのは、「何キロで何速」ではなく、「今最適なのは何速」かを愛車との相性、自身の快適と思われる感覚、リヤタイヤにかかる荷重などを経験から感じとっていただくことです。

一朝一夕にはいかないと思いますが、愛車にたくさん乗ってあげて、少しずつ理解してみてください。

また、アイドル調整ですが、本当にできませんか？

スポーツスター2000年式とのことですので、キャブ車ですね？

私はスポーツスターの構造については、あまり存じ上げませんが、例えばキジマからはこんなものが販売されています。

<http://harley-parts.jp/?pid=14609561>

これを装着することで、簡単にアイドル調整ができるようになるみたいです。

詳しくはショップなどに聞いてみてください。

アイドリング調整は必ずできる仕組みになっているはずですよ。

(特殊工具などが必要かもしれませんが、それを払拭したのがキジマの製品だと思います)

Q: ウルトラに乗る時(特にタンデム時)小回りしづらくスロー走行(渋滞時など)で不安定になる。相当の重量であるため仕方ないのかなと思っていましたが、このマニュアルで技術向上を期待しております。

A: さすがにハーレーの、いやバイク界のフラッグシップともいうべき、ウルトラは確かに大変重いですね。

400kgを超えてきますと、力だけではどうにもならない世界です。

しかし、「ツボとコツ」さえ押さえれば、意外と楽に扱えるようになってきます。

ウルトラで低速を華麗に操っていたら、それこそカッコいいですね。

私(ジョー)はかつて、ホンダオブアメリカ製のワルキューレに乗っていたことがあります。

重量にすると350kgでしたが、やはり重かったですし、低速は大変苦勞いたしました。

しかし、私はこのワルキューレに育ててもらったようなものです。

このバイクで、徹底的に低速技術を磨きました。

足つきUターン(白バイ隊員が良くやるアレです)も何度となく練習しました。

練習の後は筋肉痛になやまされながら、「筋肉痛になるなんて、まだまだバイクに対しナチュラルになっていない」といましめ、「とにかくこの筋肉痛が無くなったときが、一歩先に進んだ証」と信じ、練習しまくりました。

その結果・・・

ハッキリ言って、どんな大型バイクに乗っても軽く感じ、何の恐怖心も感じず低速を取りまわすことができます。

もちろん、そこまで至るには、ワルキューレを倒すのでは・・・というリスクも抱えながらではありましたが、そのリスクを越えたところに本当の成長があったのです。

考え方を換えれば、〇〇さんも、いきなり(ではないかもしれませんが)ウルトラというフラッグシップを手に入れられ、このウルトラに育ててもらえるかも知れません。

マニュアルには、上達になるべく遠回りをしないよう、「ツボとコツ」を載せておりますが、「わかる」を「できる」にするには、実践しかありません。

例えば九九も同じです。

「にさんが(2×3)?」と聞かれれば、「6」と即答できますよね。

ところが、「32×43は?」と聞かれたら、即答できないのではないのでしょうか?

解き方は知っています。

32を43回足せばいいのです。

これが「わかる」状態です。

しかし一瞬で(つまり考えなくても)「1376」と答えるには、繰り返し反復し練習をしなくてはなりません。

これが「できる」状態です。

私たちはこれまで、何をするにも「繰り返し反復」をし続けてきました。

その結果、「できる」ようになっていきます。

(自転車に乗れるようになったのも、まさしく同じ体験だったのではないのでしょうか)

Q: アメリカンタイプのバイクでもバンクさせる角度は同じでしょうか?

A: バンクをさせる目的は、コーナリング中において、車体にかかる遠心力を求心力で釣り合いさせるためです。

ですから、2台のバイクが同じ車重、同じ重心位置、同じ速度、同じ曲率半径、同じタイヤ形状であれば、車種が違って、バンク角は理論上同じになります。

ただし、アメリカンタイプは「ローアンドロング」なスタイルであり、ちょっとのバンク角でも、すぐにステップが接地してしまいます。

もともと、アメリカンタイプは、アメリカのような広大な大地を、まっすぐどこまでも突き進んでいくために生まれたスタイルです。

つまり、直進安定性が非常に高いのです。

逆を言えば、コーナリングには適にくいということです。

まずは、このことを受け入れてください。

そして、接地しやすいことを理解して、その分速度を十二分に落としてあげることが必要なのです。

では、アメリカンではコーナリングは楽しめないのか？ 仲間についていけないのか？

そんなことはありません。

アメリカンバイクにこそ、「ミドルアウトイン」のライン取りで、とにかくコーナー手前で速度を落としてしまふのです。

そして、少しでも直線が見えたら、思い切って加速してあげるのです。

減速と加速のメリハリ。

これが、アメリカンタイプこそがワインディングを楽しむための極意になります。

私(ジョー)も、まさにアメリカンタイプのバイクにライテクを教わりました。

アメリカンは曲がりにくいバイクです。

でも、それもテクニックによって克服できることを知りました。

曲がりにくいアメリカンタイプのバイクで曲げられるようになると、いかなるバイクも楽にライディングを楽しめるようになったのです。

つまり、2つの車輪が付いている乗り物である以上、それを操るテクニックは大同小異であり、難しい(乗りにくい)ものを克服してしまえば、後が楽になるわけです。

アメリカンであっても、メリハリある運転をすることが、きっとライテクを各段に向上させることでしょ。

Q: アメリカンでカーブやターンでステップをこすするため、傾斜角を大きくしたりニーグリップすることができないのと、車体が重いために切り返しが難しいことから、なるべく小回りしなければならないのですがうまくできません。

A: おっしゃる通り、アメリカンタイプのバイクはカーブやターンで、ステップを擦りやすいものです。

これは、アメリカンタイプのバイク特有の構造によるものです。

まずは、アメリカンタイプのバイクはコーナーやターン、そして低速バランスが大変苦手な車種なのだ・・・ということを認識してください。

では、アメリカンタイプではコーナリングやターンを楽しむことはできないのか？

いいえ、決してそうとは言えません。

何を隠そう、私(ジョー)もアメリカンバイクを何台か乗り継いできましたが、バンク角の少ないアメリカンだからこそ、学ぶことができたコーナリング手法がありました。

アメリカンに私の総合的なライディングテクニックを磨いてもらった…と言っても過言ではないかも知れません。

アメリカンはバンク角がありません。

ですから、コーナー最中は最も遅いスピードでターンをしなければ、すぐに接地してしまいます。

ところが、コーナーで極端にスピードを落とすので、仲間にはいつも置いていかれました。

そこで、コーナーでのスピードが遅いのなら、それ以外のシチュエーションで速度を上げれば良いと思ったのです。

つまり、コーナー手前寸前で急制動、ゆっくりと安全にコーナーを小さく旋回し、コーナー立ち上がりの直線が見えたら、一気にフル加速。

つまり、急制動と加速のメリハリある運転を心がけたのです。

もちろん、なるべくコーナーでの時間を少なく、そしてなるべく直線を多く稼ぐ必要があるため、必然的に進入ラインが決まってきます。

それが、ミドルアウトインのライン取りです。

通常、コーナリングでのライン取りは「アウトインアウト」と言われていますが、これは、ある程度安全が担保されたサーキットでの走りであり、公道では好ましくないと我々は考えています。

なにしろコーナースピードが高いため、万が一の場合のリスクは大変大きくなります。

そして、コーナーでのクリッピングポイントが「イン」に付いているため、特に右コーナーでは、対向車がオーバーランしてきた時に、どうにも対処できません。

「ミドルアウトイン」のライン取りこそ、いかなるバイクにおいても公道で安全にしかも思っている以上に速く走ることのできるライン取りなのです。

そして、アメリカンのようなバイクにこそ、このライン取りを活用してもらいたいと考えています。

もちろん、大切なのはライン取りだけではありません。

急制動に始まるブレーキング術の向上。

メリハリある加減速。

目線、体や腰の使い方。

乗車姿勢。

様々な要素が融合して初めて、アメリカンという超重量車でも自在に操る技量を手に入れることができます。

Q: ローダウンした車高を戻せと先輩に言われていますが、戻したほうがよいのか、今のままの車高でも十分速く走れるようになれるかがわかりません

A: ローダウンにした理由は何だったのでしょうか。

アメリカンですから、「ロー&ロング」のスタイルにカスタムしたのでしょうか。

それとも、足つき性を高めたのでしょうか。

そもそも、アメリカンタイプはノーマル車高であっても、ステップがすぐに接地してしまう、コーナリングを極めて苦手とするタイプのバイクです。

ですから、よりコーナリング性能を高めたいのであれば、先輩がおっしゃる通り、車高を上げたほうがよりバンク角が稼げて良いでしょう。

Q: 教習所ではCB750(4気筒)でスラローム、8の字は安定していました。

私は単気筒車が好きでSR400に乗っていましたが、スラローム練習中(大型免許取得にあたり)アクセルの加減でエンストする事があり、コケソウになった事がありました。

現在のハーレーは2気筒でトルクもあるのでエンストの心配無い様に感じていますが、アメリカンバイクの基本となる操作方法がありましたら教えて下さい。

低速走行でエンストし転倒してしまう原因はただ一つ。

アクセルを開けていないから・・・です(笑)

これは8の字練習時に限ったことではなく、すべての低速走行時(例えば U ターンなど)に言えることで、多くのライダーは低速旋回中に、アクセルで車速をコントロールしようとします。

アクセルでの車速調整は大変シビアで難しいことは、経験上お分かりでしょう。

私はバイク歴20年以上ですが、未だにアクセルだけの車速調整は難しいものを感じています。

では、どうするのか。

ズバリ「リヤブレーキ」を使うのです。

アクセルは2~3000回転で一定、クラッチは完全につないで置くか、半クラッチの状態を保つ(動かさない)、そして、車速をリヤブレーキだけで調整するのです。

アクセル・クラッチ一定、リヤブレーキのみの調整は、微妙な速度コントロールが極めて容易になるばかりか、車体の「スクワット効果」により、より車体が安定します。

例えば、リヤブレーキを強く踏んだ状態で、発進しようとしてみてください。

このとき、リヤが沈みこみませんか？

これが「スクワット効果」です。

消しゴムを机の上でただ滑らせるだけなのと、指で強く押し付けた状態で滑らせるのとでは、どちらがよりグリップしているでしょうか。

その通り、上から押し付けた状態のほうがよりグリップします。

バイクも同じです。

「スクワット効果」を利用して、リヤタイヤに荷重をかけ、グリップ感をますことで、より安全に安定して旋回することができるのです。

これは何も、低速旋回に限ったことではありません。

コーナリングの最中であっても、リヤブレーキは常に作動させ、アクセルを開け気味にすることで安定したコーナリングを実現するのです。

上級ライダーは、理屈を知ってか知らずか、このライテクを身に着けており、安定してかつ速くコーナーを駆け抜けることが出来ているのです。

Q: 運動神経と他の人より悪いことを気にしています。

また、上達が遅いかもとか、技術の限界が早いかもとか悩んでいます。

A: バイクは力で乗るものではありません。

ただ、確かに機敏さを要求されることはあるかもしれません。

私の知り合いに、身長 150cm に届くかどうかの小柄な 50 代の女性がいます。

彼女は CB750 を華麗に操り、男性顔負けのライディングを披露してくれます。

ところが彼女はなんと 50 歳になってから初めてバイクに乗ったとのこと。

運動神経が良いに越したことはないでしょうが、どうやらそれだけで人間の限界を押し量るわけにはいかなさそうです。

ということで、結論は「安心して下さい」と申し上げます。

上達の速度はひとそれぞれなるも、練習は嘘をつきません。

上手な人ほど、「練習」をしています。

センスがいい悪いは確かにあるかもしれませんが、「練習」なくして上達は、やっぱりあり得ないので

す。

アメリカンでも安全に速くはしる方法があります。

(もちろん車両の特性上、限界も早いことは承知しておいてください)

まずは、徹底的に「ブレーキ」を練習してください。

マニュアルで一番お伝えしたかったことが「ブレーキ」なのです。

ブレーキをマスターした途端、ライディングの幅が大きく広がります。

私たちが信じて、練習あるのみですよ！！

Q: 酷道や雨や横風など、状況が悪いと怖くなって、他の人よりすぐに(即行)頑張らなくなってしましますが、普通はどのこまで頑張れるものなのか、アメリカンはどこまで頑張れるものなのか知りたいです

A: 「頑張る」というのは、「酷な条件下でも、通常時と変わらずはしること」という意味でよろしかったですか。

まず、「恐怖感」というものは、是非大切にしておいてください。

恐怖心は命を守るための大切な「リミッター」の役目をしています。

恐怖心を感じる度合は人それぞれですが、概して上級者より初級者のほうが、恐怖心を感じるハードルは低いように思います。

それは、「バイクを意のままに操ることができるか否か」にかかっているのです。

今日免許を取った、全くの初心者ライダーでも、大型バイクを高速道路やサーキットで時速 200km/h で走ることができます。

それは、ライダーの力量ではなく、バイクの力量によるものだからです。

一方、減速というものは、ライダーの技量がモロに現れます。

つまり、恐怖心のリミッターとは、「そのライダーが、経験上安全に止まれる速度か否か」で決まってくるのです。

ちょっと話がそれましたが、もし酷道で怖さを感じてしまうのであれば、その理由は、酷道というシチュエーション(狭い、見通しが悪い、路面が荒れているなど)において、ある一定スピード以上は制御する技量を持ち得ていないからなのです。

恐怖心のレベルは人それぞれであり、その人の力量や技量に依存されることが多いです。すなわち、「精神論」で恐怖心を払拭すべきではないということです。

〇〇さんの技量が上がれば、自然と恐怖心のリミッターレベルも上がっていきます。今は、酷道や雨、風は怖いものとして素直に受け入れ、怖いと感じたら速度を落とすなどの対処(つまり頑張る必要はない)を試してみましょう。

「頑張る」のではないのです。「技量を上げる」ことで恐怖心はなくなります。

【BMW編】

Q：BMWは、インテグラルABSといってフロントブレーキをかけると前後の両方をブレーキングします。

また、テレレバーはブレーキングでホイールベースが伸びます。

さらに、デュオレバーはブレーキングでホイールベースが短くなります。

このような安全装置のついたBMWでもマニュアルの中でおっしゃっている方法でよいのでしょうか？

または、BMWのような車体は全く違う方法で扱う方がよいのでしょうか？

2輪車としては同じなので同様でよい気がしますが、フロント&リヤを100%ブレーキングすると、08年以降の車体からはリヤブレーキがインテグラルの関係で弾き返されてしまいリヤを100%かけることが出来ません。

A：私（ジョー）も2006年式 BMW K1200GTに乗っています。

デュオレバー（フロント）、パラレバー（リヤ）です。

結論から言いますと、通常のバイクと理論理屈は変わりません。

ですから、マニュアルの内容をそのまま練習してください。

ご承知の通り、インテグラルブレーキシステムは、フロントブレーキレバーで前後輪のブレーキング、リヤブレーキペダルで後輪のみのブレーキングとなります。

私のK1200GTに限って言えば、普通の国産バイクのブレーキングと大差・違和感なく使用できています。

ところで、私たちが提唱する「ブレーキは前後輪とも100%使用」には補足説明が必要かもしれません。

一般的にライテクマニュアルでは、「ブレーキは前70%、後30%」なんて言い方をしています。

私たちは、この教え方に少々疑問を感じているのです。

なぜなら、これでは誤解を招きます。

ご存じの通り、フロントブレーキはリヤブレーキに比べブレーキング能力は高いですね。

「ブレーキは前70%、後30%」とは、前後マスターシリンダーに同じ圧力をかけた時、同じ圧力であれば、前70後30の効き具合になるということです。

ですが、「ブレーキは前70%、後30%で使いなさい」なんて書き方をされてしまうと、ブレーキのかけ具合を前70後30にするものと勘違いをしてしまいませんか？

我々が提唱する「前後100%」とは、「前も後も、持ちうるブレーキ性能を100%引き出せるよう訓練をしておいてください」という意味です。

前後輪とも100%でブレーキをかけたとき、バイク全体のブレーキングとして初めて、前70後30のブレーキ配分になるわけです。

総じて多くのライダーは、バイクの持つブレーキ性能の半分も使いこなせていません。

本当はバイクとはもっと止まる能力を持っているのにも関わらず・・・です。

バイクを自在に止める能力をつけたら、ライディングに安心感と余裕が生まれ、結果的にワインディングでは早く駆け抜けることが可能になるわけです。

さて、話がそれましたが、BMW独自のインテグラルブレーキシステムは、フロントレバーを握るだけで、前後輪に最適のブレーキング圧力をかけます。

それは、前70後30の割合で圧力を分割するのではなく、フロントレバーを100握ったのなら、前100、後100で自動的に最高のブレーキを前後輪同時にかけてくれるということです。

ですから、もしフロントをかけてフットペダルがはじき返されるのであれば（私のK1200GTはそんなことはないのですが、年式の違いですかね？）、フットペダルは無視して、フロントレバーに集中してください。

また、マニュアルではリヤブレーキの有効性について多く紹介しています。

インテグラルブレーキはリヤはリヤで独立していますから、（BMWも当然、リヤブレーキの有効性を知りつくしているからこそ、そのようなシステムにしたのですが・・・）

リヤだけのブレーキング練習も欠かさず行ってください。

Q：仲間のビーマー（Rエンジンに限る）はコーナー手前でエンブレを使用し、うしろを走ると殆どテールランプがつかません。（ブレーキを使っていない）

タシロさんの解説どおりブレーキを利用する方が、車体が安定してエンブレ使用時より早くアクセルが開放できるのでしょうか？

A: エンブレブレーキはマイナス側のトラクションをかけるという意味でコーナリングの際は重要な役目を果たします。

私たちのマニュアルに関わらず、どのようなライテクマニュアルでもトラクションの重要性を説いています。

特にコーナリングの最中は、トラクションを抜いてしまう（クラッチを切ってしまう）とリヤタイヤの荷重が抜け、スリップダウンなど非常に危険な状態に陥ります。

コーナリングの最中は、決してトラクションを抜かないよう、注意が必要です。

ところが・・・です。

エンブレブレーキを減速の目的で使用するのは、ちょっといただけません。

過度のエンブレブレーキはリヤタイヤがホッピングしてしまい、操作不可能な状態に陥ることもあります。

コーナー手前の減速は、やはり前後ブレーキをしっかり使い、できれば直線で急制動に近い形で減速し、コーナーでは出来る限りゆっくりとした速度域で「クルッ」とUターンのように向き変えをし、コーナー出口の直線を使って一気に加速する・・・というメリハリ効かせた走り方が、結果的にコーナーを速く駆け抜けることができます。

ちなみに、コーナリング最中でも、アクセルは若干開けて、リヤブレーキで速度調整をするのが理想です。（私もタシロも、コーナリング中はリヤブレーキ踏みっぱなしです）

なぜかといいますと、バイクの特性である「スクワット効果」を最大限利用したいからです。

例えば、バイク停止中、リヤブレーキを思いっきり踏んだ状態でアクセルを吹かし、クラッチを少しつないでみてください。

リヤが沈み込むと思います。

これが「荷重」です。

机の上を、上からの力を加えずに消しゴムを滑らせるのと、上から押した状態で消しゴムを滑らせるのと、どちらがグリップしているのでしょうか。

もちろん後者です。

これが、リヤブレーキの効果的な使い方の一例です。

Q：このバイク（BMW K1200RS）は私が乗ったバイクの中で一番大きく、前傾ポジションなので30分位乗っていると腕と手がしびれてきます。
なにかいい策はありますか教えてください。

A：私（ジョー）は2006年式K1200GTに乗っていますから、エンジンの性格は多少違えど、ほぼ同じバイクに乗っていると言っても良さそうですね。

ところでK1200GTにたどり着くまでに、どのようなバイク歴がおありでしょうか。
K1200RSがこれまでのバイク歴で、一番大きく、重く、前傾がきつかったですか？

まず、大きさ、重さ、そして前傾は、無責任な回答になりますが、いつか必ず慣れます。
もちろん、体格、体力次第・・・ということなのですが、標準的な体格の持ち主であれば、あとは慣れで何とかなるものです。

BMWは本当によく出来たバイクです。

K1200RSはBMWの中では、ハイエンドなハイスpekマシンですが、それでも基本的には誰でも対応できるように仕上がっています。

K1200RS歴がどのくらいかはわかりませんが、まずはたくさん乗ってあげて、バイクの特性を理解してあげてください。

手や腕のしびれは、Kシリーズエンジン特有の振動によるものかもしれません。

私もK1200GTで、ワインディングを軽快に駆け抜けていると、腕こそ痺れませんが、手の平は「ジンジン」としびれることが良くあります。

こればかりは、Kシリーズ特有のものなので、慣れるか無視するかしかありません。

もうひとつは、前傾がきついことにより、上半身体重が腕にかかっている可能性があります。

体重が腕にかかるということは、自由なハンドリングを阻害し、セルフステアリングを押しこんでしまう結果となります。

ニーグリップをしっかりとし、背中を軽く猫背にして、背骨と背筋で上半身体重を支え、腕には体重や力がかからないようなフォームを是非心がけてください。

ひょっとしたら、それだけで、しびれが解消するか、そうでなくても軽減するかもしれません。

【スクーター編】

Q:ZZR-1400 からT-MAX-Rにバイクを乗り替えました。
スクーター特有のテクニク等があればお教え下さい。

A:スクーターの一般のバイクとのライディング上の大きな相違点は、ニーグリップができないことです。
これはコーナリング時の人車一体感や、特に加減速時の上体の固定、安定に影響があります。

コーナリング時の人車一体感は、しっかり内側シートに全体重(荷重)をかけることで、ロスなく荷重を
後輪に伝えるようにします。

気持ちステップフロアに置いた足を浮き気味にして、下半身の重さもシートにかけてみてください。
後輪の荷重感覚が感じられるはずです。

次に加減速に際してですが、基本はステアリング(ハンドル)に体重をかけないことです。

加速は上体をやや前傾にして伏せることで対応できるでしょう。

減速は脚でステップフロアを踏ん張ることで、極力下半身で体重を支えるステップ位置を検討してみ
てください。

最近のスクーターの運動性能、旋回は格段と高くなってきています。

基本を押さえたライディングを心がければ、一般のバイクに遜色ない走りができることでしょう。

Q:スクーターが大好きで、これで峠を走っているのですがギヤは無いですしニーグリップも出来ませ
ん。

コーナーの曲がり方は大変勉強になりましたが、なんせスクーター何かいいアドバイスをお願いします。
す。

A:スクーターの一般のバイクとのライディング上の大きな相違点は、ニーグリップができないことです。
これはコーナリング時の人車一体感や、特に加減速時の上体の固定、安定に影響があります。

コーナリング時の人車一体感は、しっかり内側シートに全体重(荷重)をかけることで、ロスなく荷重を
後輪に伝えるようにします。

気持ちステップフロアに置いた足を浮き気味にして、下半身の重さもシートにかけてみてください。

後輪の荷重感覚が感じられるはずですよ。

次に加減速に際してですが、基本はステアリング(ハンドル)に体重をかけないことです。

加速は上体をやや前傾にして伏せることで対応できるでしょう。

減速は脚でステップフロアを踏ん張ることで、極力下半身で体重を支えるステップ位置を検討してみてください。

最近のスクーターの運動性能、旋回は格段と高くなってきています。

基本を押さえたライディングを心がければ、一般のバイクに遜色ない走りができることでしょう。

【ただいま教習中！】

Q: まだまだ、教習中で低レベルな悩みですが。。。

- ・発進時にクラッチミートがキレイに行かない。。。
- ・8の字、スラローム時のアクセル、ブレーキ(後輪)、体重移動のタイミングがまだまだ。。。
- ・一本橋がまだ渡れません。。。

大型いけるのかなあ。。。

A: ○○さんは現在、教習何段階目でしょうか？

1段階目または2段階目でしたら、まだ焦る必要はないでしょう。

いえ、3段階目であったとしても、○○さんのように「このままで本当に免許がとれるのか？」と悩んでおられる方は、非常に多いです。

しかし、みなさん、ちゃんと免許を取得されています。

ですから、まずは安心して、教習に打ち込んでください。

発進時のクラッチミートは最初につまづく洗礼みたいなものです。

しかも同車種であっても、車体の個体差があって、微妙なクラッチミートの違いがあり、初級者には悩ましいかもしれません。

クラッチミートの位置は、数ミリ単位での精度が必要とされますが、人間の感覚は素晴らしいもので、この数ミリ単位を確実に動作させる能力を誰でも持っているのです。

まず、教習車にまたがったら、アクセルオフのままクラッチを握り、1速へ入れ、徐々にゆっくりとクラッチをつないでみてください。

その教習車のクラッチの癖というか、つながる位置がわかります。

その位置を何度か確かめたら、今度はアクセルを開けた状態で、クラッチをゆっくりつなぎます。

練習場ですから、気兼ねはいりません。

遠慮なく、エンジン回転数を3000回転くらいまであげて、ゆっくりクラッチをつないでみてください。

慣れてくれば、アクセル動作とクラッチ動作がシンクロしてきます。

この段階では、テクニックというよりは、ある程度の「慣れ」が必要なのです。

一本橋の極意を↓にまとめます。

- ・視線は遠く、ぼんやりと(下を見てはダメです)
- ・しっかりとしたニーグリップ
- ・橋に乗り上げる時にふらつきやすいので、多少速度を上げてでも一気に乗ってしまう
- ・後輪が橋に乗ったら、リヤブレーキで速度を落とす(フロントブレーキは絶対にダメ)
- ・アクセル 3000 回転程度、半クラッチを維持、速度はリヤブレーキで調整
- ・ふらつきそうになったら、リヤブレーキをちょっとだけ解除し、速度を上げる
- ・安定したら、またリヤブレーキで速度調整
- ・バランスはハンドルを左右に切ることで行なうため、状態に力が入っているのは絶対にダメ
- ・上体の力を抜くためにも、下半身(つまりニーグリップ)に力を入れる。
すると上体の力は勝手に抜けます。
- ・普通自動二輪の検定では、7秒で渡りきれば良いのですから、そこそこの速度でもOK。
- ・しかし、練習の時は途中で落ちて良いので、なるべく時間をかけて渡ってください(目安として、10秒以上)
- ・検定の時は落ちたら即終了ですから、7秒を切ってもよいので、少し早目に切り抜ける(1秒につき3点減点だが、他に大きなミスが続かなければ、十分合格する)

言葉で書くと、大変わかりづらいですが、まずは目線と上体の力とニーグリップだけに集中して練習してみてください。

Q: 教習所では、コーナーを曲がる時、スラローム、クランクの何れも、アクセル、「半クラッチ」、後輪ブレーキで調整しなさいと教えられました。

ところが、このテキスト、DVDを観ると速度の制御では、一定のアクセル開放とブレーキでの調整と記載されています。

アクセルとブレーキとは相反する気がしてやや抵抗を感じますが、そこが、実践の技術と言うことなのでしょうか？

自分自身は半クラッチにすることで、駆動力伝達を押さえ、また、エンジンが回転しているのでジャイロ効果で安定していると思っていたのですが。

いずれにせよ、体感してみないとわかりませんね

A: 教習所の教官がおっしゃっていることは、間違っていないです。

極低速域において有効なコントロールは、半クラ・アクセル・ブレーキです。

ただし、半クラは非常に微妙な操作を要求されるのは、もうおわかりだと思います。

わずかに1ミリの操作の違いで、駆動力の伝わり方は全く異なります。

そのような半クラを、たとえば低速でのハンドルフルロックの際は、左手が極端に体に近づいて窮屈になったり、反対に遠くなったりして、1ミリの微妙な操作が難しくなったりします。

このことは、フルロック時にタンクに干渉しやすいセパレートハンドル車、または、アメリカンバイクのようなハンドル幅が広いバイクにおいて、より顕著に感じることとなります。

〇〇さんの選択されようとしているネイキッド車であれば、あまり気にすることは無いのかもしれませんが、上記の理由で、初心者にとっては特に難しい操作です。

懸念されている、アクセルとブレーキの相反する動作を同時に行うことですが、抵抗を感じられることはよく理解できます。

なんだか、バイクが可哀そうですね。

しかし、アクセルを開けておくことは、極低速域においてエンストの危険性が低くなり、立ちゴケなどの心配がなくなります。

さらにここからが重要ポイントなのですが、常に駆動をかけつつ、リヤブレーキで押えこむことによって、リヤサスペンションが積極的に仕事をしてくれるのです。

例えば、リヤブレーキを思いっきり踏んだ状態で、バイクを発進させようとしてください。

リヤが沈みませんか？

これを「スクワット効果」と呼びます。

駆動をかけつつ、リヤブレーキをかけることで、この「スクワット効果」が働き、リヤサスペンションが沈みます。

こうすることで、リヤタイヤに荷重をかけることができ、グリップ感を得ることができます。

消しゴムを机の上で滑らせるイメージをしてください。

消しゴムをただ滑らせる動作と、消しゴムを強く机に押し付けて滑らせるのとどちらがグリップしているでしょうか？

答えは明白ですね。

リヤサスペンションに仕事をさせ、荷重をかけることでグリップ力を高めるということは、低速技術に関わらず、コーナリングにおいても非常に有効なテクニックになります。

上級者は、この「スクワット効果」を知ってか知らずかは別として、いわゆる「リヤを引きずる」というテクニックを多用し、コーナーを安定してクリヤさせていくのです。

半クラッチが駄目・・・と言っているわけではありません。

おっしゃるように、半クラッチの状態でアクセルを開け、エンジン回転数を高回転に維持することで得られる「ジャイロ効果」も、低速テクニックの一つとして知られています。

(もちろん、私も一本橋のような極々低速で安定させる時は多用する技術です)

ですが、半クラッチは先にも述べたように、繊細な操作が要求されるのと同時に、十分な駆動力を与えることができず、「スクワット効果」を十二分に発揮させづらくなるのです。

半クラッチ操作、アクセル操作、ブレーキ操作の3つを同時に操るよりは、クラッチ解放、アクセル一定、リヤブレーキ操作という、一つの操作に集中したほうが、より簡単にバイクを操ることができるのです。

Q: 教習所で教習中です。

ブレーキをかけるタイミングとシフトチェンジのタイミングがいまいちつかめていません。

例であげますと教習所コース内30km制限の中で信号前(信号までが約30mの直線)で停止しようとする際、私の場合、時速20kmで進んでいき手前10mほどでエンジンブレーキにて速度を落とし、3mぐらいで1速に落ちて停止線付近でブレーキを一気にかけてしまい、不安定な状態で足にて止まるといったことをやってしまいます。

この時のブレーキのタイミングとどの時点で1速に落すかよければ教えてください。

A: まず、物事には「本音と建前」がありますので、そのことをご了承のうえ、以下お聞きください。

教習所内での免許を取得するためのテクニックは、実は公道ではあまり意味をなさないものであったりするものが多々あるということです。

もちろん、教習所で教わる「バイクの基本的な乗り方」や低速バランス走行、急制動、スラロームなど、バイクを操る上で大変重要な要素も沢山含んでおり、とても練習になるものです。

さて、話をもどしまして、シフトダウンとブレーキのタイミングですが、教習所内で免許を取るためであれば、シフトダウンによるエンジンブレーキというものは、実はあまり必要ないのです。

30km/hで走行しているのであれば、教習所では3速ギヤを使用しているのでしょうか。

この3速のまま、アクセルオフすることで、教官は「エンジンブレーキを使用」と判断します。

すなわち、信号停止という目的において、2速、1速とシフトダウンする必要はないのです。

前方の信号が赤となり、30km/h、3速のままアクセルをオフにします。

そして、停止線で止まるためにブレーキを引きずるようにして、速度をゆるやかに調整します。(速度停止に使うのはブレーキだけで良い)

停止線直前で速度を調整(すなわち急にブレーキを強めるような「カックンブレーキ」)するのではなく、手前から余裕をもって、ゆるやかに速度を落としていくのです。

ブレーキというものは、同じ踏力であった場合、速い速度域よりも遅い速度域のほうが、効きが強くなります。

ですから、バランスを崩すような「カックンブレーキ」にならないよう、最後の停止直前では、すこし踏力を弱めるような工夫も必要になるでしょう。

(これは感覚の問題ですので、繰り返し実践をして感覚をつかんでください)

さて、ではシフトダウンはどうするかといいますと、シフトダウンは、完全に停止してから落ち着いて1速まで落とします。

ちなみにクラッチは停止直前まで握ってはいけません。

速い段階からクラッチを握ってしまうことは、教官(試験官)から見て、十分にエンジブレーキを利用していないと思われるからです。

(実際の公道においても、早い段階からクラッチを切ってしまうことはおススメしません。車体が不安定になり、大変危険な状態だからです)

まとめますと、

- ・3速(あるいは2速でも良いのだが)のまま、ゆるやかにブレーキ
- ・クラッチは停止寸前まで切らない(もちろんエンストはご法度ですよ)
- ・シフトダウンは停止してから

これが、教習所内での正しいシフトダウン方法です。

Q: 先日ライン取りについてメールをいただいて、よくわからなかったので、メールしました。

多くの本に「コーナリングはアウト-イン-アウト」と書かれていますが、教習所ではキープレフトで習います。

これは、「公道では、カーブを曲がる時には車線内の外側に移動する」ということなのでしょうか？

まだライン取りにまで頭が及ばず、アクセルの使い方ですばいすばいでコーナーを曲がっている状態ではあります。。。

A: まずご理解いただきたいのは、教習所で教わる乗り方とは、教習所を無難に卒業するための乗り方であって、数あるライディング技術のひとつの方法に過ぎないということです。

別の言い方をすれば、バイクを移動の手段としてとらえ、100%道路交通法を守って走るためのスキルの一部に過ぎないということです。

同じライディングでも、たとえば同じようなコーナーを曲がるにも、状況に応じ色々な技術があり、それらを目的やその時の状況に応じ、適材適所で使い分ける能力を持つことが理想です。

少なくとも、私達はバイクを移動の手段と言うよりも、バイクらしい軽快感、爽快感を感じながら、安全にライディングを楽しむためにバイクに乗るのではないのでしょうか？

移動の手段であれば、法定速度を必ず守って、無難に走ればいいのです。

教習所の中でのライディングのように・・・。

でもそれだけでは、バイク本来の楽しさも半減してしまいますね。

かといって、やたらと速度だけ出して走れと言っているわけではありません。

バイクらしいメリハリ、加速や減速、軽快なフットワークを織り交ぜながら、なおかつ安全に走れる方がいいに決まっています。

それを我々のマニュアルでは、またツーリング企画やレッスン会では、お伝えしようとしているのです。

話を質問に戻します。

「キープレフト」についてですが、これはライン取りとは異なるものです。

道路交通法上、走行車線の左寄りを走ることを規定したもので、これを教習所では踏襲しているだけのものです。

目的は、対向車との接触を防ぐための走行を意図しています。

街中を移動の手段で走る場合の一つの方法です。

とりあえず、今は教習所を無事に卒業することが優先しますので、「キープレフト」を意識して練習されればよいと思います。

今はとりあえず「キープレフト」とはライン取りとは別のものであるとい覚えておいてください。

そして、それは卒業してから覚えればよいことです。

Q: ギヤチェンジについてなのですが、

「ギヤはガチャンと蹴り込むのではなく、スコンと入るように」

という話を聞いたことがあります、いつもガチャンという感じで、力を入れているような状態です。

アクセルは少し戻してシフトアップしているのですが、何かコツがあるのでしょうか？

シフトダウンのときは、速度が落ちてから落としているのでいいのかな？と思って、そのまま下のギヤに入れています。

ギヤチェンジは慣れが解決してくれる部分もあります。

まして、自分の慣れた愛車ではないわけですし、あまり気にされることはないと思います。

ギヤチェンジの際には、しっかりクラッチを握って、ギクシャクしないようにアクセルで回転数を調整し、特にシフトダウンでは、クラッチをやさしく丁寧につないでいってください。

このアクセルワーク、クラッチワークを教習中にしっかり練習しておいてください。

シフトダウンはご指摘のように、まずはブレーキで減速してから適切なギヤに落していけばいいです。

Q: 曲線でスピードを出すのがとにかく怖くて、教官に毎回「もっとスピード出して！」と言われていきます。

それこそ、カーブ、Uターン、クランクに至るまで。

が、どこまでスピードを出して大丈夫なのか？まるでわかりません。

教官に言うとタンデムして体験させてくれるのですが、同じようにやろうとすると、カーブが曲がり切れず、ブレーキを踏む羽目になります。

経験値も必要だとは思いますが、的確なスピードをつかむ方法があったら教えてください。

A: 初心者の方に大変多い現象です。

カーブで十分に減速をすることは、安全にコーナリングをする上で重要です。

しかし、必要以上の減速は、バイクがそもそも失速をしたら転倒してしまう乗り物であること、周囲の交通の流れを乱してしまうことなどから、望ましくありません。

ただし、教官の言われている「もっとスピードを出して」は、コーナリング中(バンクさせている最中)のことではなく、コーナー終了時の立ちあがりでも、もっと加速させて・・・と言っているのです。

では質問にもあるように、「どのくらい？」と聞かれると、簡単に言葉では表せません。
その時の速度、路面状況、カーブの曲率半径など様々なファクターが重なってくるからです。

現在、教習所の教官に「もっとスピードを」と言われているということは、コーナリングに対して「メリハリ」が全くないのだと思います。

カーブでのコーナリングが怖いのは良くわかります。
これは、ある程度の経験が解決してくれるものなのです。
ですから、今はあせらずに、教習所内で教官の言わんとしていることを少しずつで良いので汲み取り、
勇気を持って実践してみてください。

また、教官と同じ速度でカーブすると曲がりきれない・・・というのは、上体に力が入ることでハンドルを
押えこんでしまい、セルフステアリングが有効に生かされていないからでしょう。
これも転倒に対する恐怖心がさせることですが、ハンドルを押えこむということは、曲がらない→速度を
落とす→車体がふらつく→転倒しそうになる→怖い→体が硬直する→ハンドルを押えこむ→セルフ
ステアが使えない→曲がらない・・・
という悪循環に陥るだけです。

まずは上体の力を抜き、目線は曲がりたい方向へ、そしてセルフステアを誘発させることで、バイクは
面白いほど曲がっていきます。
始めからうまくいくとは思いません。
少しずつで良いので、私の言っていることを体感してみてください。

最後に、カーブの最中で「曲がりきれない」と感じ、ブレーキをかけるのは転倒のリスクが非常に高くな
ります。
これは、公道にでてからの鉄則になってきます。

カーブの手前でしっかり減速し、コーナリング中は安全と思える速度でターンし、車体の向きが変わっ
たら、一気に加速・・・。
これが「メリハリある運転」ということなのだ、是非認識し、体得してください。

もう一度言います。
ブレーキ、そしてアクセル。そしてまたブレーキ。
「メリハリ」です。

Q: 教習所ではCB750なのですが、低速で左に曲がれません。

特に、一時停止後の左に曲がるやつ。

インストラクターからは、半クラッチで出て、すぐクラッチ握って曲がると指導を受けたのですが、、、クラッチ切ってハンドル左に切ると、左足付いてしまい倒れそうになります。

しかも、アクセル空ふかしになったりします。

なんで、半クラでやると、曲がるとふくらむ？

どうしたらいいのでしょうか。

CB750で小回りできません。

A: 大型教習中とのことですが、まず教習所で教えていることは、短い教習時間で無難に卒業させることであって、ライディングの本質ではなかったりします。

もちろん、教習課題はライディングの本質を身につけるものが存在しますが、決してそのような観点から、教えてくれなかったりします。

そのことを頭に入れて、この先を読み進めてください。

教習所で教える低速ターン中のクラッチ操作による速度調整についてですが、実はこれは上級者でも大変難しいテクニックです。

考えてみてください。

握力が必要なクラッチ操作を行いながら、体重をかけてはいけないステアリングの操作を行うわけです。

しかもクラッチ操作は繊細で、適切につなげないと失速したり、大回りしたりしてしまいます。

またこの速度調整をアクセルで行おうとすると、これもまたとてもギクシャクしてしまい、低速ターンやUターンどころの話ではなくなってしまいます。

しかし、決して教習所では教えない、低速ターンにおける速度調整を簡単に行う方法があります。

それは、リヤブレーキの利用です。

まず発進してクラッチを完全につなげたら、開けていたアクセルをそのまま一定で固定します。

大型車であれば、エンジン回転数2~3000回転ぐらいにします。

そのままリヤブレーキを使って速度を落としながら、左ターンであれば左方向に体重移動を行い車体を左に傾けています。

すると自然にハンドルが切れていきますが、これがセルフステアリングです。

そして交差点の左折であれば、歩くぐらいの速度までリヤブレーキだけで減速します。

このとき、クラッチ操作は不要、アクセルは相変わらず一定にしておきます。

ターンの最中にリヤブレーキを引きずることで、セルフステアリングがさらに効果的に働くのを感じていただけるはずですよ。

そしてターンが終了したら、リヤブレーキを戻せばそのまま加速していきます。

以上これだけです。

ターンの最中、難しいクラッチ操作やアクセル操作は不要ですよ。

リヤブレーキを使い、速度を調整するだけでいいんですよ。

恐らく次回の教習の際に実際に試してみれば、すぐにできてしまうかもしれません。

そのくらい簡単な技術ですよ。

それではなぜ、教習所ではこのことを教えてくれないのか？

それはコーナリングの最中はブレーキを使わないと教習所では教えますが、この前提で全てを説明しようとするから、実は実用的なリヤブレーキの使い方まで否定されてしまうんですよ。

確かにコーナリング中の安易なブレーキ利用は危険が伴います。

しかし、状況に応じた的確に利用する限りにおいては、とてもライディングの幅を広げてくれます。

特にリヤブレーキには、様々な効果があります。

大型バイクを乗りこなすには、リヤブレーキによる駆動力(エンジンパワー)の制御機能を覚えなければなりません。

なぜなら、大型バイクのビッグパワーをアクセル操作だけで的確に意のままに操作することは上級者にとっても難しいからです。

また、リヤブレーキの利用によってサスペンションを沈ませる「スクワット効果」を得ることができ、路面への荷重を増やすことができ、十分なタイヤグリップを得ることができます。

試しにコーナリング最中に、リヤブレーキを軽く引きずるように利用してみてください。

コーナリングがずっと安定するのを感じられることですよ。

Q:しかし、まだ上手くできないのは、やはりスラロームですよ。

教官からは「スキーのモーグルのように上半身を動かさず、下半身を使ってリズムカルに」と言われるのですが、実は私スキーを一度もやったことがないのでそのイメージがどうしてもつかめません。

昨日の教官は小柄な女性だったのですが、大型バイクを軽々と操っていて、スラロームの見本を何度も見せてもらいました。

いざ自分がやってみるとはじめての1~2本のパイロンはいいのですが、後ろにいけばいくほど、パイロン

に接触寸前といった状況です。

速度を落とせばいけるのですが、それではオーバータイムになってしまいます。

今回はスラロームを徹底的にやろうと思っているのですが、なにかコツがありましたらご教授いただけないでしょうか。

A: イロンスラロームは、両足でしっかり挟みこんだタンク(車体)を、上体を中心にヒザで左右に振り返すことでバンクさせ、パイロンをクリアしていきます。

つまり、下半身でバイクを左右に傾けていくことで、セルフステアリングを引き出していくのです。

この際に、ハンドルを意図的に切ったり、荷重(体重)移動を行う必要はありません。

スキーのように上半身を動かさずに、とはこういうことなのです。

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てはいけません。

あくまで下半身で右に左に車体を振ることで、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ても大丈夫です。

タイミングについては、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。

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すると遅れてラインが膨らんでしまうので、タイミングは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。