

## 電子デバイスで乗り方も進化する

2018年10月からABSが義務化される(継続生産車は2021年10月から)。DCTやトルクコントロールなど、二輪にも電子デバイスがますます増えている。

### リヤブレーキは制動でなく コントロールのために

ホンダがDCT(デュアルクラッチトランスミッション)を推し進めている。簡単にいえば、クラッチを2組使ったオートマチックだ。今回DCTのNC750Xに試乗したが、なるほどよくできている。安楽なだけのオートマではなく、ちゃんとスポーツ車らしい走りもこなす。アドベンチャーモデルのアフリカツインに搭載したのもうなずける。DCTは、一度試乗してみるといい。

ABSは「アンチロックブレーキシステム」の略。クルマではおなじみの、ブレーキ時のロックを防ぐ機構だ。初期には違和感のあったABSも開発が進み、完成度が上がった。義務化についての問題点といえば、価格と重量ぐらいだろう。

ホンダの「コンバインドABS」、BMWの「インテグラルブレーキ」といった機構は、前後連動ブレーキ

のこと。ブレーキレバー、もしくはブレーキペダルを操作すると、前後輪が制動されるシステムだ。

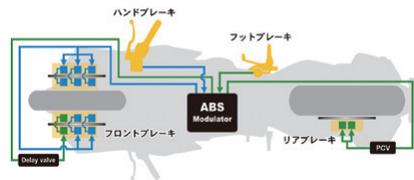
これも初期は動きが気になった。後輪ブレーキは制動よりもコントロールのために使うことが多いが、コーナリング中にブレーキペダルを踏むと前輪にもブレーキが掛かり、車体が起き上がってしまう。乗りにくいし、危険だと感じた。ブレーキレバー(フロント)は元々制動で使うからブレーキを連動させる意味がある。しかしブレーキペダルで連動するモデルは避けたほうがいい。

しかし、メーカーもわかっているようで、BMWはブレーキレバーのみで連動させる「パーシャルインテグラルブレーキ」を開発し、さらに進化した「RACE ABS」を搭載した。ホンダのコンバインドABSも、最新のCBR1000RR/600RRではリヤブレーキだけ効かせることが可能になった。電子デバイスは日々進化している。



### ○DCT(デュアルクラッチトランスミッション)

2つのクラッチを備え、自動的にシフトチェンジを行なう機構。バイクで使われている常時噛合式のトランスミッションと相性がいい。青い部分と赤い部分で受け持ちが分かれている。



### ○前後連動ブレーキ

「コンバインドABS」と呼ばれるホンダの前後連動ブレーキシステム。連動させるだけでなく、ABS(アンチロック機能)も同時にコントロールしている。図はVFR1200Fのものだが、より新しいCBR1000RR/600RRでは電子制御化され、リヤブレーキだけ効かせることも可能になった。



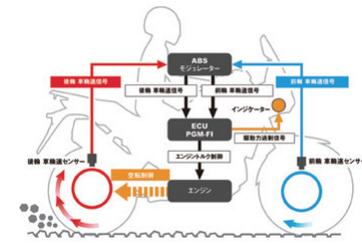
### ○RACE ABS

BMWは「インテグラルブレーキ」の名で連動ブレーキを開発している。その最新機構が「RACE ABS」。連動ブレーキながら後輪だけ効かせられるのももちろん、ブレーキングドリフトも可能。



### ○アドベンチャーモデルにもDCT

アドベンチャーモデルであるアフリカツインにもDCTを搭載したバージョンが用意される。今後、スポーツモデルにもDCTの採用が増えていく可能性が高い。



### ○トルクコントロールシステム

クルマでいうトラクションコントロール。前後の回転差を検知し、設定以上になるとエンジンの燃焼をコントロールして後輪の駆動力を制御する。VFR1200Xやアフリカツインに搭載される。

## バイクのジャンルは多様化している

昔はロードバイク／オフロードバイクのように、分類が単純だった。ここでは複雑化しているバイクのジャンルを整理してみた。

### 見た目だけでは判断できないこともある

通常のスポーツバイクから最初に派生したのは80年代のスーパースポーツ群。いわゆるレーサーレプリカだ。その反動としてカウルのないネイキッドや、ゆったり走れるアメリカンなどが人気を得て、ネイキッドはよりクラシカルに進化した。

オフロードモデル、通称オフ車もレプリカと同じように過激になり、その後、数を減らした。走れる林道

が減ったためもあるだろう。ちなみにこの「オフロード」は舗装されていない道のこと。基本的に道路以外には走ってはいけない。そしてオフ車にロードタイヤを履かせたモーターや、それを専用設計にしたストリートファイターが生まれた。

アドベンチャーは、本来アフリカツインのような長距離オフロードモデルなのだが、そのイメージをロードモデルに載せたモデルが増えてきた。これが日本でのツーリングにちょうどいい。



### ○スポーツバイク

ごく普通のロードバイク。高速道を使ったツーリングが多いなら、カウルがあったほうがラク。なぜか、こういった普通のスポーツバイクが減っている。写真はBMW F800GT。



### ○スーパースポーツ

スポーツを優先したロードバイク。乗りやすくなったとはいうものの、キツイポジションは相変わらず。申し訳ないが、この本では重視していない。写真はホンダ CBR600RR。



### ○ツアラー／アドベンチャー

ゴールドウイングのような大型ツアラーは日本では大きすぎる。いわゆるアドベンチャーモデルが増えてきて、これがツーリングにピッタリ。写真はスズキのVストローム650ABS。



### ○クルーザー／アメリカン

レイドバックしたポジションと独自のエンジンで、移動そのものが楽しめる。ハーレーがその代名詞。実はのんびりバイクではない。写真はハーレーのXL1200C。



### ○スクーター

オートマチックと収納スペース、ラクなポジションが特徴。しかしTMAX(写真)のようなスポーツスクーターもあり、簡単にひとくくりにはできない。可能性の高いジャンル。



### ○ストリートファイター／モタード

レスポンスがよく、バイクのコントロールを楽しむモデル。かっこよく乗るにはジャックナイフぐらいできる腕が必要。気持ちの若い人向け。写真はドウカティ ハイパーモタード。



### ○ネイキッド／クラシック

昔ながらのバイク然としたスタイルが特徴。ネイキッドといえば4気筒が多かったが、よりクラシックさを求めて2気筒モデルが増えてきた。写真はカワサキ W800。



### ○オフロードモデル

いわゆるオフ車。これも数が減った。長いサスペンションで走破性を優先したモデルが多い。のんびりオフツーリングが楽しめるとなると、写真のゼロ-250ぐらいが。

## 自由に動ける位置が最適ポジション

ここからはテクニックの話をしよう。といっても峠道を飛ばすためのものではない。より安全に、スムーズに走るためのものだ。まずはポジションから。

### ポジションは妥協しない 素早くスムーズに動けること

バイクを思いどおりに動かすため、最初に必要なのは、自由に動けるポジションだ。バイクのポジションという足着き云々の話がよく出てくるが、実は、安全のためには足着きはそれほど重要ではない。極論すれば、足が着かなくて転倒しても、たいしたケガはしないものだ。

私流の最適なポジションの探し方は、シートに跨がり、上下にバイクを揺らしてみる。それで前後のサスペンションが同じように上下する（ように感じる）ポジションを探す。これでお尻の位置が決まる。お尻の位置が2cm変わるだけで感覚は変化する。その位置からハンドルなどの操作が支障なく行なえることを確認する。どうにもフィットしないのなら、サスペンションの調整やハンドル交換、レバー交換も検討しよう（P148参照）。

昔はステップの上に立ってまっすぐ腰を下ろすという決め方があったが、忘れたほうがいい。クルーザーだと、タンクに座ることになる。

普段走っているときは、ニーグリップはあまり気にしないでいい。雨の日や一本橋のような狭い場所を走るときに、スッと挟み込めればいい。それより大切なのはくるぶしグリップ。くるぶしや踵でバイクをはさむようにする。特にハーレーのようにニーグリップが期待できないバイクでは、これが有効だ。

くるぶしグリップもできないスクーターなら、脚を前に投げ出し、前方のステップボードとシートで体を固定するように乗ると安定する。体重のほとんどがシートにかかるスクーターはお尻に意識を集中して乗ろう。コントロールしやすくなる。

最適ポジションといっても、ずっと同じところに座りっぱなしではない。Uターンやワインディングなど、状況によって微妙に変えるもの。街

乗りなら、いわゆる「プレス乗り」が有効だ。腰を引きぎみにしてステップにつま先を乗せ（ニーグリップしやすくなる）、上体は使わず下半身だけで瞬間的にバイクをコントロールする乗り方だ。できれば視線を高くして、歩行者や割り込んでくるクルマをチェックしやすくなるのがいい。



### ○ニーグリップは臨機応変に

教習所で教わるニーグリップだが、いつも締めつけている必要はない。滑りやすい路面になったら、急ブレーキのときにキュッと締められればOK。



### ○くるぶしグリップを覚える

ニーグリップよりもこちらを意識しよう。ステップの上でダンスを踊るような感覚になったらしめたもの。かなりコントロールが上手くなった証拠だ。



### ○正しいポジション

上下に揺すって前後のサスペンションが同じように動く位置が乗りやすい。といっても、ポジションには流儀があるので、一例として見てほしい。



### ○前すぎるポジション

前すぎるポジションは、とっさの場合にバイクが素早く動いてくれない。操作にも支障がある。ただし、Uターンでは前寄りに座る場合がある。



### ○後ろすぎるポジション

後ろに座るとバイクが軽く動くため、こういったポジションもよく見る。しかしマンホールに乗って滑った場合など、急な動きに対処できない。