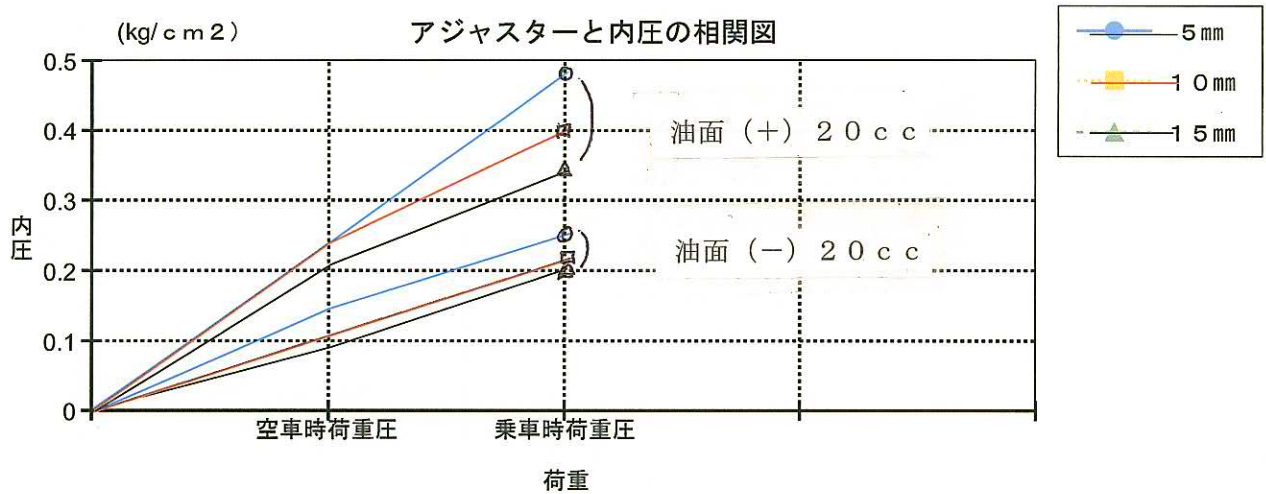


イニシャルアジャスター調整量と油面及びインナーチューブ内圧相関図 kg/cm^2

油面 (mm) / アジャスター突き出し量 (mm)	最大伸び時圧	直立時圧	乗車時圧
+20 / 0	0	0.25	0.48
5	0	0.25	0.40
10	0	0.22	0.35
15	0	0.20	0.35
-20 / 5	0	0.15	0.25
10	0	0.12	0.23
15	0	0.09	0.21

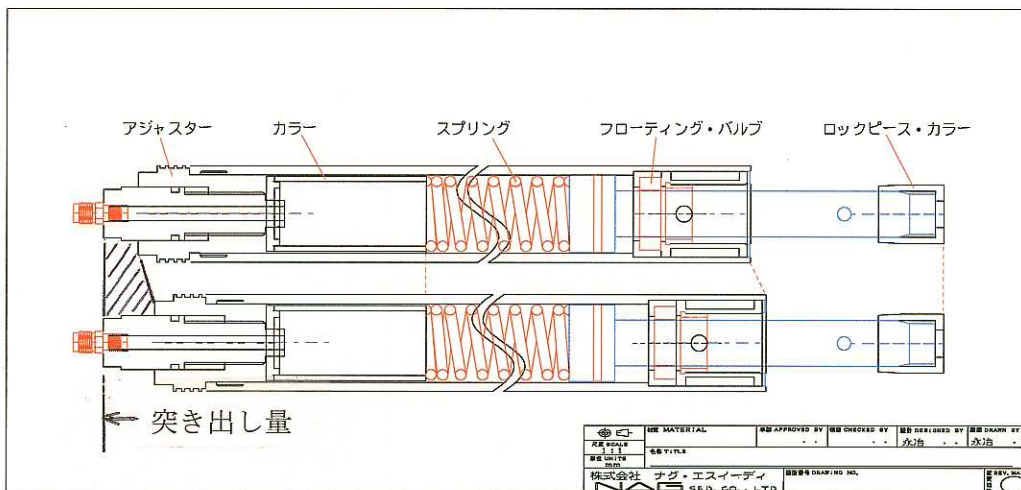
結論：

設定油面に依るインナーチューブ内圧変化は周知の事実であるが、イニシャルアジャスター調整位置によっても、内圧が変化することが解る。



内圧 $0.25 \text{ kg}/\text{cm}^2$ 以内ではギャップの走破性も良好であるが、それ以上の圧力になると一般路の比較的小さな継ぎ目でも、ゴツゴツ感を感じる様になる。

測定方法：トップキャップにエアバルブを設け、これに空気圧計を繋いだチューブを左右に繋いで測定した。空車時と乗車時の荷重が直線的になっているのは、乗車した人の体重に依る。乗車時の体重は 53 kg である。体重の重い人が乗れば、乗車荷重圧は更に大きくなる。



アジャスターを締め込む側に調整すると、上図のようにインナーチューブが引き上げられるだけで、他の部品位置は移動して無いのが解る。これが、「アジャスターは、車高調整」と、言われるゆえんです。しかし、持ち上がった分の容積は増えるため、空車時も乗車時も内圧は低くなる。