

クラッチレバーの自作

H28. 10. 2



修理に修理を重ねて使い込んできた初代の5馬力船外機がついに引退した。2代目としてトーハツ同モデルの5馬力を購入した。

基本スペックは初代と同じだが変更点が2箇所ある。1点目はアクセルレバーが10cmほど長くなったことと2点目はクラッチレバーが操作しやすいようにと手前してきたことである。(左写真)

レバーを手前にもってきたことで操作性は確かに向上するかに思えた。しかし、実際に使ってみると切り替え位置が不明確で中立にしようとしても勢い余って後進に入ったりその逆があったりして使い勝手は決して良くない。レバーを手前にもってきたことで動作点に余計な「てこ」をかますことになり切り替えが固くて不明瞭になってしまったのである。

そこで初代のようなサイドクラッチレバーにもどすことにした。初めは初代のレバーをはずして2代目に付け替えようと思ったが、メーカーが構造的なモデルチェンジを行っていて初代のレバーの流用はできないことがわかった。

しかたがないので2代目専用のサイドクラッチレバーを自作することにした。



左がサイドレバーの取り付け部分である。本来はリモコン用に設置されているものだが、位置的には初代のものと同じなのでこれを使うことにした。

ステン金具を本体に接触しないようにカーブをつくり、取っ手の部分は木材で加工した。





取り付けを完了した自作のサイドレバーである。

実際に使ってみると手元のレバーより格段に切り替え位置が明瞭でしかもスムーズである。

切り替え時にはサイドまで手を伸ばさなければならないが安定した動作には大いに満足である。

特に必要ないので元のレバーははずした。



手前のレバーをはずしたことにより手元がすっきりしてチョーク操作は以前よりしやすくなった。

<感想>

モデルチェンジは必ずしも従来のものより使い勝手が良くなっているとは限らない。アクセルレバーにしても長くなった分だけ回転半径も長くなり操作性は決して良くなったとは言えない。加えてマイボートは座席と船外機との間隔がそれほどないため大きな方向転換ではアクセルレバーが座席の背もたれに干渉するという不都合があるが、さすがにアクセルレバーの自作は敷居が高すぎる。