

オーバーフローパイプのハナシ (エンジン保護か火災防止優先か)

なぜかR100R(ロードスター)系のキャブ・フロートカップ(ボウルやケースと呼ばれることも)にはオーバーフローパイプがありません。コック・オンのままでオーバーフローを起こすと燃焼室、シリンダー内に燃料が侵入します。知らずにセルスタートするとテモいや～な感じでクランクロックを起こします。ちょうどセルモーターが逝ってしまったときにも似ています。事情を知らず無理やり押し掛けやキック始動(装備されていれば)を試みると最悪の場合、クランクシャフトが変形してオシャカになります。また火炎放射器の実演に、、、対応は空の油さし(オイル)の先端をプラグホールから突っ込み燃料を吸い出す方法があります。それまでのモデルには必ずオーバーフローパイプが装備されていてキャブレター外部に排出されるようになっていました。これはこれで問題があって、最悪なケースでは車両火災、ガレージ火災などに繋がります。メーカーとして考えればエンジンが壊れるより、火災や人的被害を防ぐ方が優先されるのでしょうか。カリフォルニア仕様は電磁コックが装備されていて火災やエンジン故障に繋がるオーバーフローは起こりません。その関係でパイプなしが標準になったのでしょうか。

BMWが遅れている(いた)分野のひとつがこの燃料コックです。いち早く、負圧コックを標準化させるべきだったと思います。スズキは20年以上前から負圧コックを採用していました。新型モデルがインジェクション装備になったので旧型コックは放置されたのでしょうか。未確認ですがオーバーフローパイプ付きのフロートボウルは入手できないのかもしれませんが。

翻訳の英語、日本語版パーツリストは翻訳できない(職務怠慢)単語や略語はそのまま転記されているケースが散見されます。オーバーフローパイプの件では O.ROHR と記載されています。これはドイツ語でOHNE ROHRです。英語ならWITHOUT PIPEで“パイプなし”と記載されているべきです。ちなみにCRはCHROME PLATEDでクロームメッキ部品のことです。