

## **トンネル・パニック もぐら叩きと点灯時エンジンストール R25-69S、/5**

走行中、スモール／ヘッドライト点灯操作で電源オフになりエンジン停止する事例  
最悪の場合、エンジブレーキ状態となり失速、転倒につながります。

KEYを点灯位置に回す際にKEYが浮き上がるためKEYを引き抜いた状態と同じになる。

原因はキーシリンダーの磨耗によるものでイグニッションKEY挿入時に手のひらで  
叩いたりするとキーシリンダーの溝が崩れてきて頻繁に症状が発生するようになります。

キーシリンダーは真鍮製でKEYは長期間磨耗しないよう合金でできています。

ちょうど木材にノミで溝を掘る行為と一緒です。路肩弱し注意です。

イグニッション・オンの際、KEYを叩き入れてはいけません。

根本的対策としてはキーシリンダーを交換すれば改善します。

しかし当該モデルはH・ライトハウジング内のイグニッションプレートを脱着する必要が  
あるのですがブリキのおもちゃの組み立て方法と同じ方法を採用しています。

金属の爪を曲げることでプレートを固定しています。交換には爪を伸ばしてプレートを取  
り外しますが、作業後、伸ばした爪を再度折り曲げると折れてしまうことが多く  
修理不能に陥る確率が高い作業です。近年、部品設定のなかったホルダー部分が  
流通していますが交換を前提としていないため交換は困難です。

結論 部品交換を前提としていない構造である。部品交換で症状は回復するが  
爪が折れて再起不能の恐れが大きい。

KEY点灯操作は引き上げられないよう頭を押さえながら行えばエンジンストールは  
起きません。またキーシリンダーの保護にもなるため寿命が長くなります。

イグニッション・オンをKEYの頭を叩いて行う方もいますが木材をノミで削ることと  
同じ行為なので光軸が変わる以外にロック磨耗など故障のリスクが高まります。

今日からあなたはKEYを優しく扱いたくなりますね。

ちなみにR35などの戦前モデルはネジ止めになっているので何度でも脱着可能である。

BOSCHがこのような構造で設計した意図がわかりません。

**CRIMECA**

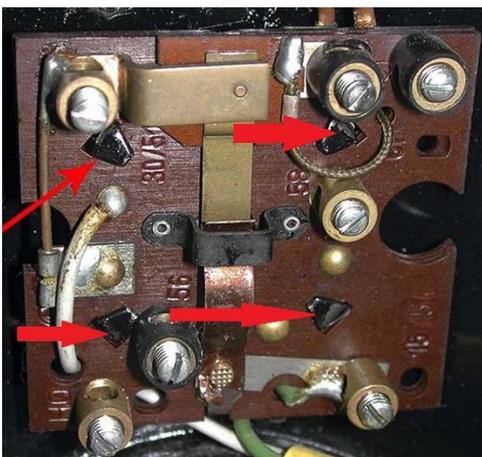
I Gスイッチ周辺



勘合部



爪曲げ固定法



キーシリンダー部



磨耗状態



左：除去部品／右：新品



**CRIMECA**