

## 時代の流れと始動方法の変遷 R26-27 ティクラからチョーク、そしてスターター

国産、外車問わず昔の車両にはティクラが標準で装備され始動性に問題はありませんでした。

構造上、燃料が垂れるため火災の危険性が伴っていました。

そんな関係でティクラからチョーク、そしてスターターと呼ばれる機能に変遷しました。

チョークは文字通り首を絞めることでインテークシャッターとも呼ばれます。

始動に失敗するとプラグが燃料で濡れ、始動不能となり評判は良くありません。

そこで登場したのが始動系を別に設けたスターター式です。チョークでは無いのですが便宜上、同じ機能なのでチョークの名称を継承しています。

チョークと比較してアクセルワークでプラグがかぶることが少ないのでキック始動でも失敗は少ないです。

ただレバーの戻し忘れがあると走行不能になるのは他の方式と同様です。

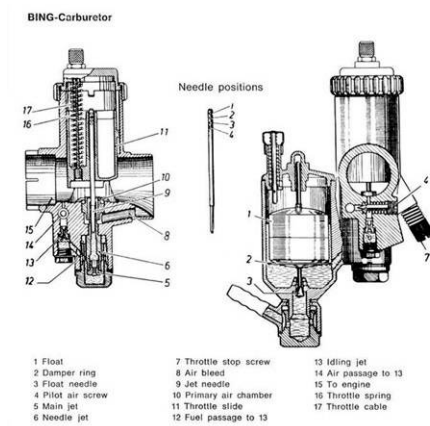
アメリカなどではエンリッチャーなどと呼んでいます。

R27のBINGが入手不可になり、シリンダー当たりの排気量が同じR50/5のキャブが代替品として流用されましたが当初のティクラ装備からティクラとスターター併用、最後にはスターターのみ装備（R60/7）と時代の要請で変遷しました。

キック始動は一回のキックでせいぜい2-3回転のクランキングなのでセルフスターター式（セルモーター）と比較して始動チャンスが少なく、慣れないともたつくこともあるかと思えます。

始動のヒントとしては強いキックとスロットルワークが重要です。

R26-27純正キャブ



フロート下部から燃料供給  
ティクラ式

R50/5タイプ代替品



底部突起は加速ポンプ  
スターター式

クリメカ特選キャブレターKIT



始動性向上 加速向上 アイドル安定  
スターター式

**CRIMECA**