

燃料コック受難 KARCOMA製 R75/5-R100RS CVキャブレター

1969年に発表・発売されたR75/5には初めて負圧式のキャブレターが採用されました。先行モデルのR69Sまでは始動用のティクラがありましたが防災上の問題もありスターター式を採用しました。始動専用エア通路を設けて濃い混合気が燃焼室に吸入される構造です。アメリカではエンリッチャーなどとも呼ばれています。スターターだとセルフスターター（モーター）と混同することを避けたのかもしれませんが。後年、リターンスプリングを設置してフレキシブル・ケーブルを使うようになりましたが当該モデルには柔軟性の無いピアノ線が使われています。利便性のため左右を連動して作動するようになっています。

レイアウト上、左燃料コックの裏側にケーブルが接触することになります。燃料タンクはBMWに限らずエンジンや走行時の振動を受けないように浮動されていますがボクサーエンジンは加減速で身震いのような振動が出るためラバーマウントされたタンクが動きます。チョークケーブルにはビニール被膜がありますがこの振動で削れ、中の巻き線アウターが露出します。



チョーク装置レイアウトの関係で燃料コックの裏側にケーブルが接触する



チョークケーブルは経年劣化やコックとの接触で被覆が損傷する

走行距離が伸びるほど被覆が破れたケーブルはノコギリ状態となりじつくりと密やかに燃料コックを裏側から攻撃します。



ケーブルの跡が3段になっているのは歴代のケーブル接触位置である

ついにはアルミの壁を突き破りガソリン漏れに発展します。幸運なことに弁の後の経路なのでレバーをオフにすることで燃料は止まるので冷静でいられば撒き散らすような事態にはなりません。

画像のように燃料コックに穴が開いたら交換の選択肢しかありません。

チョークケーブルの被覆に破れを見つけたら厚肉のシュリンクチューブで保護いたしましょう。



ヒートガンで熱風を吹き掛けると収縮してピッタリと密着する

CRIMECA