

## 燃料コック オン・オフ作戦 フラグかぶり／オーバーフロー解消の裏技

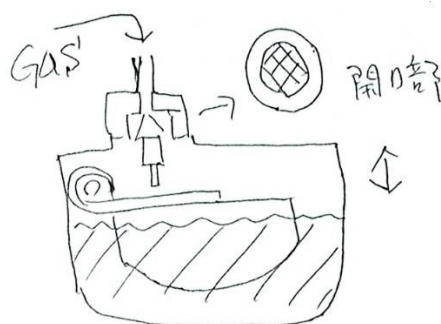
チョークを戻し忘れて走行してしまった。  
予備タンクに切り替えたなら不調になった。  
ガソリンスタンドで給油したらキャブレターから燃料漏れが、、、  
理由は様々ですが急にパワーがなくなったり、吹け上がらなくなったり、アイドリングが不調になったりなど旧車に限らずキャブレター仕様のオートバイでは結構起こるトラブルです。

また多気筒モデルの場合、ひとつの気筒のみオーバーフローしていると通常の走行ではいつまで経っても改善しないばかりか、より悪い状態に進んでいきます。仮にオーバーフローが収まっても点火プラグも燃焼室内も湿っていて失火が続き、快調になりません。

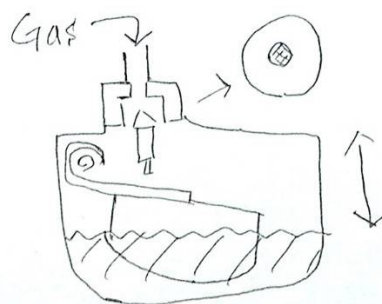
出先でこのような症状になっても本格的なオーバーホールなど出来ません。  
不調の原因がオーバーフローならば試す価値のある簡単な裏技があります。  
走行中にまたはエンジン始動後、強制的に発進して一定速度になったら燃料コックをオフにします。  
しばらくするとキャブレター内の油面が下がってガス欠症状になりますが、その寸前に混合気が適度に薄くなるので燃焼温度が上昇して燻っていたプラグは復活します。油面がもっと下がって本格的なガス欠になるとフロートバルブ部の燃料通路が最大限に開き、コックを再度オンにすることでフロートバルブ部に居座っていた水分、錆び、塗装片などの異物が大量に流入した燃料で押し出されフロート室の底部に落ちます。何度かオン・オフを繰り返しながら走行すると、一連の動作でプラグのクスブリが解決して、オーバーフローの原因になった異物の噛み込みも解決され不調も解決されます。

この方法のミソは走行中完全ガス欠になっても惰力で走行できるので燃料が降りてくるまでには停車することなく復活することです。オフ位置のない負圧コックの場合はホースピンチで燃料ホースを止めるかバキュームホースを挟み燃料を止めたりします。

フロートのパンク、ジェットの脱落、性質の悪いオーバーフローの場合は解決されませんので分解清掃等の本格的な作業が必要です。



適正油面維持のため開口部は小



フロートが下がるので開口部大

**CRIMECA**

### 事前の点検

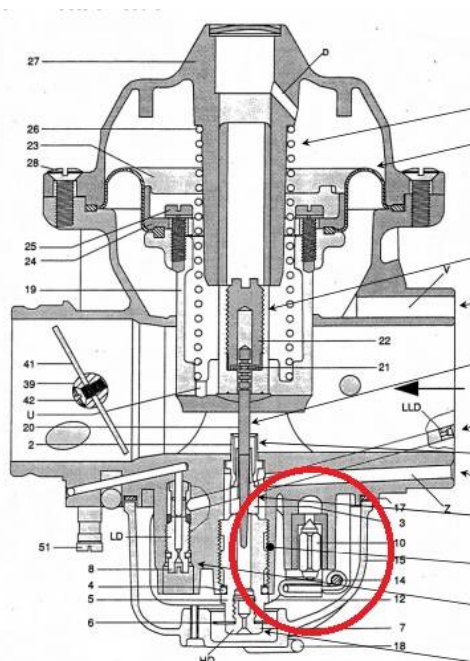
長期保管車両の場合はエンジンオイルの量が増えていないか？  
オイルがガソリン臭くなっていないか？  
クランキング不能になっていないかなど事前に点検します。

### 解説

ガソリンが混入しているオイルでは潤滑性能が著しく低下しているため高負荷を掛けると焼き付きなど起こし易くなります。ガソリンが混入してオイルが増えている場合は無理して始動するとピストンに穴が開いたり、オイルシールが抜けたりします。燃焼室内に燃料が大量に侵入していると圧縮行程で液圧縮状態となりクランキング不能になります。キックペダルなどで強制的に負荷を掛けるとコンロッドやクランクシャフトに大きなダメージを与え、始動不能に陥ります。

### ご注意

簡単な動作ではありますが走行中に燃料コック操作をしたり、ガス欠状態にしたりするので交通量のある一般公道では危険が伴うためお奨めできません。



赤丸:フロートバルブ モノサス用CVキャブレター