

迂回路遮断 チョークトラブル VM型キャブレター R50/5-R60/7 R90S

キャブレターのセッティングは稼働温度基準で設定されています。

高温になった燃焼室に霧吹き状態で吸入された混合気はすぐ気化して設定の混合比となり適正に燃焼します。したがって、冷間時の始動には特別の方法が必要になります。

チョーク、ティクラー、エンリッチャーなどがあります。

1. チョーク（インテークシャッター）はマニフォールドを塞ぐことで強力な負圧を発生させて強制的に高濃度の混合気を作ります。始動してチョークを戻さないと空気不足でプラグが汚損して再始動不能となる致命的な欠点があります。
2. ティクラーは油面を調整しているフロートを棒で押し下げ強制的にオーバーフローさせ、溢れた燃料が燃焼室内に侵入し高濃度の混合気になり始動が容易になります。非常に効果的な方式なのですが燃料がキャブレターから漏れ出すことになるため火災の危険もあり淘汰される運命にありました。
3. チョーク（エンリッチャー）正式にはスターターと呼ぶのですがセルフスターターなどと混同するのでチョークの名称を継続して使っています。混合気を濃く（リッチ）するのでエンリッチャーなどとも呼ばれます。

チョークは始動を容易にする機構なのでトラブルがあると始動不能で走行できない致命的な故障です。

今回は1969年リリースの／5シリーズ以降で負圧式CV仕様以外のキャブレターの故障例を紹介します。

R50/5 R60/5-7 : BING53

R90S : DELLORTO PHM



BING 53 ティクラー式



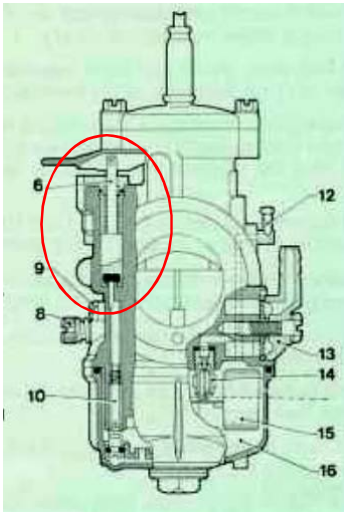
BING 53 スターター式



デロルト PHM 38 R90S

CRIMECA

このタイプのチョークはプランジャー式と呼ばれ、先端にラバーを組み込んだピストンをレバーやケーブルで開閉させる構造となっています。ケーブルのアソビ設定不良でピストンが底まで戻らないと始動経路が遮断されないため濃厚混合気が燃焼室に侵入してしまいます。また経年でゴムが硬くなったり、キズが入ったり、凹んでしまうと密閉が悪くなりパッキンの傷んだ蛇口からチョロチョロと漏水するかのように混合気が流れ不調になります。ピストンの戻る位置や角度で流入具合が変わるので不具合発生初期では日和見的に好調の日もあつたりします。



デロルト・チョーク部



BING53 チョークピストン



デロルト チョークピストン



ここまで凹むと密閉困難でチョークが効いた状態となる プラグかぶり 黒煙吐き アイドル不良
 大通りの交通規制をしても裏道に流れてしまえば何の効果もありません

CRIMECA