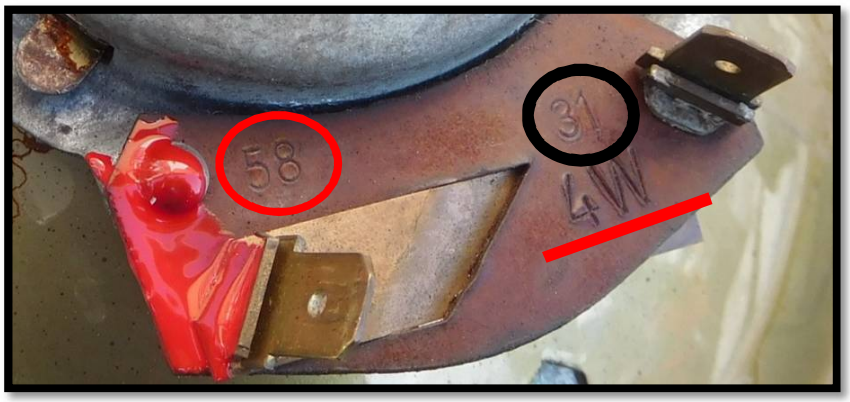
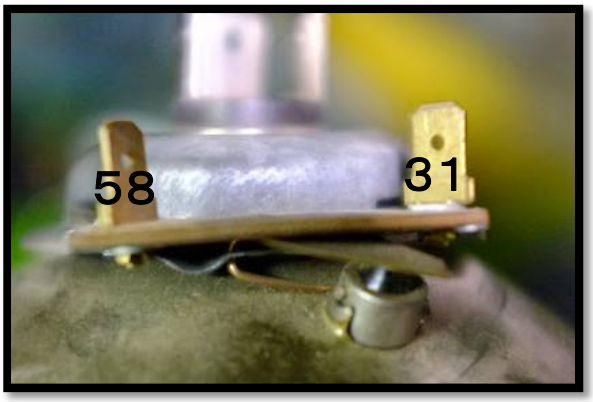
ショート・トラップ　配線の焼損　煙と臭い発生に注意！

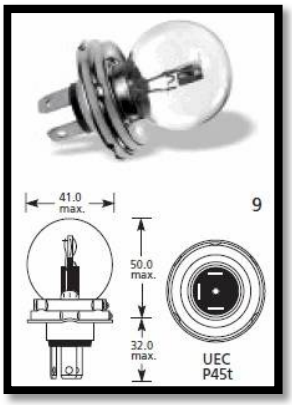
世の中には機械操作などで間違いが起こらないよう安全対策が行われていて
フェイルセーフやフールプルーフなどの考え方があります。
新型車両、新規採用機構などメーカー側の使用想定が実際の作業者の行動を読めなくトラブルを起こすことがあります。マイナーチェンジでチャッカリ改良されることもありますし、大きな問題が起こる恐れのある場合はキチンとリコールになったりします。
今回ご紹介するトラブルは１９６９年にリリースされたＲ７５／５を旗艦とする５シリーズの例です。
レンズ外径が１６０ミリとＲ５０－６９Ｓと同じなためレトロフィット可能で流用されていることがあります。
先行モデルＲ５０－６９ＳにはＢＡ２０Ｄと呼ばれる口金を持ったヘッドライトバルブが使われていましたが最大３５Ｗまでの規格のためメアリヒト「もっと光を」ということで１８０Ｗのオルタネーターにふさわしい上位規格のＰ４５Ｔを採用しました。この規格は多くの欧州四輪車にも使われているバルブで４５Ｗとなっています。口金が大径のため電球もグローブと呼ばれる大きな球状で黒ずみも起き難く長寿命設計品です。

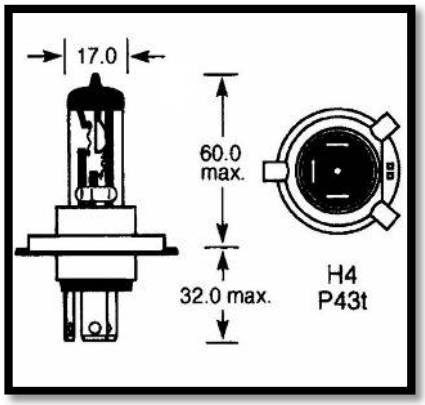
しかしポジション球端子が間違いやすくショートの危険があります。



P45Tソケット部　　**「58」は薄暮用　「31」はアース　バルブ真上の端子は掟破りのアースになっている**







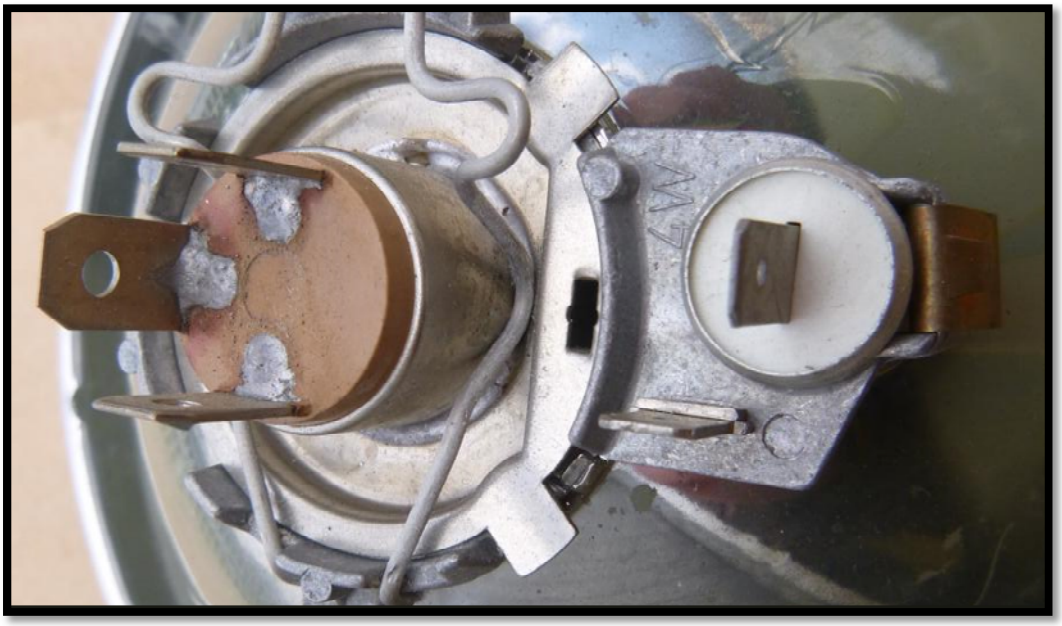
「58」は接点板がバルブまで伸びている　　**P45T**　　**P43Tハロゲン球**

アース線を間違って「５８」に差し込んでも日中は問題なく走行でき、ライトまたはスモール点灯させるとショートが発生、配線皮膜が溶けて接触する配線の皮膜も溶かし延焼の危険性も高くなります。
とんだ時限装置のようなトラップで／５シリーズ初期はフューズの設定がないためハーネス全体に広がる恐れもあります。ヘッドライトケース内にフューズがないモデルは電装保護のため後期型の配線図を参考にフューズを付加することをお勧めします。

／５から／６シリーズへ

／５シリーズで１８０Ｗと増強された電装は／６シリーズ旗艦のＲ９０Ｓの登場で一挙に２８０Ｗと強化されヘッドライトも上位規格のＰ４３ＴとなりＨ４ハロゲン球１２Ｖ６０／５５Ｗと４輪車と同じ仕様となりました。ポジションバルブも先行モデルの反省があるのかどうか解かりませんがシンプルで間違い難いレイアウトとなっています。不活性ガスのハロゲンを電球内に封入させたことで大電流がフィラメントに流れても燃焼しないため黒ずみも無く長寿命になり電球口金は４５ミリから４３ミリと小型になりました。

ヘッド・ライトユニット自体は先行モデルのレンズ外径１６０から１８５ミリと一段と大型となりました。



／6シリーズ以降のモデルに採用されたP43TのH4球　スモール・バルブ端子が「58」と解り易くなっている

焼損配線　この程度のダメージですめば修復も容易

CRIMECA