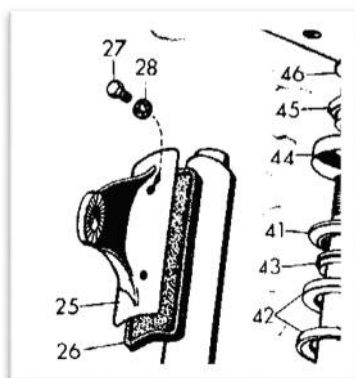


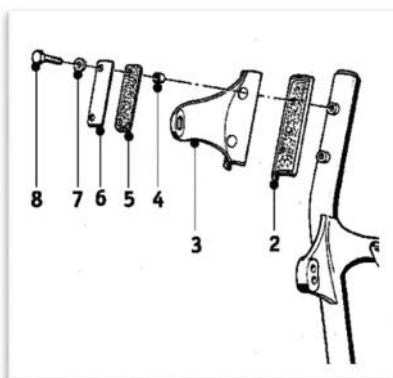
スピードメーターのアーシング BMW R25-R69S

1955年にR50がリリースされます。発売までに充分テストされているはずですが操作方法、走行環境などで事前に把握できないこともあるのでしょう。実際に市場に出した車両に問題点があれば改善します。大きな問題はリコールに、そうでないものや発生頻度が少ないものは残念ながらたぶん放置されます。

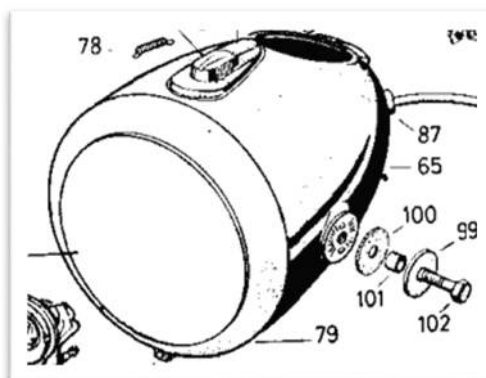
古い版のパーツリストを見るとヘッドライト・ブラケットはアースを取れる構造です。左右のM8ボルトもアースが取れるようになっています。走行中の振動でH・ライトのフィラメントが切れるとか、速度計が壊れるなどがあると新たに防振対策が取られます。ラバーダンパーでサンドイッチ状態にすると振動低減されますがアースが充分に取れません。速度計ケーブルが辛うじて遠回りでアースになっています。またメーター内部は回転物がありため静電気が発生します。スピードメーター・ケーブルもインナーケーブルがアウターと接触するので静電気発生装置のようなものです。夜間にメーター照明が点灯しますがVDOは当時の設計のままなのでバルブもBA7sと小型の6V1.2Wと暗いのですがアースが安定しないのでチラチラしてより見難いものとなっています。また静電気が逃げないと磁石のように埃や異物を呼び寄せるとか軸部のカジリにつながるようです。あらたにアース線を新設すれば夜間走行も安心してスピードメーターの寿命もアップするかも。



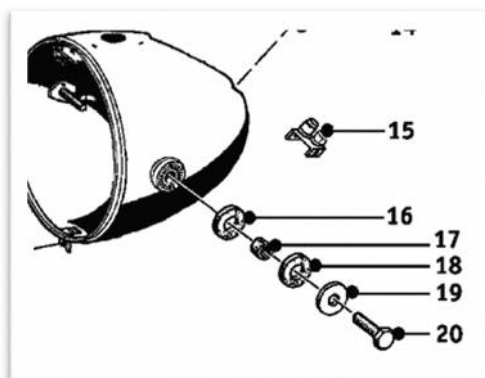
1956年のパーツリスト
アースが取れる構造



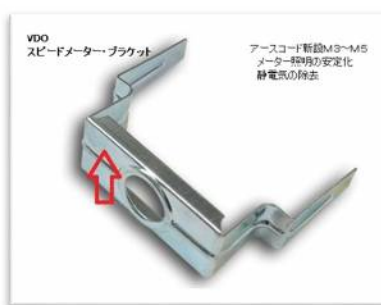
1961年のパーツリスト
フローティング構造でアースが取れない



1956年のパーツリスト #100はラバーワッシャー
#99/102経由でアースが取れる



後期型のH・ライトハウジング
#16/18とも同じ部品でラバーワッシャー
フローティングされているのでアースが取れない



ブラケットを外して加工できるのでハードが低い 赤矢印部にD3-5くらいの穴をあけアース線を付ける



目立たなく加工しやすい位置に穴をあける
メリットはウインカーのアースにもなる