

はじめにUSモデルあいき カラード・ダンジョン 非USモデルの罫

イグニション・スイッチのパーキング「P」位置は夜間や濃霧の際に路上で一時駐車する場合に追突されないよう駐車灯を点灯される機能です。キーは抜けるので乗り逃げされる危険はありません。このパーキングは駐車灯の点灯だけの機能なので前方ポジションライト、テールライト、メーター照明の薄暮回路でホーンもウインカーもパッシングも機能しません。

今回入庫のR100RS1982年製はこの「P」位置でライトスイッチをポジションライト位置（薄暮・スモール）に合わせるとメーターのインジケーターが点灯してホーンもウインカーも作動可能になり、エンジン始動もできる状態になってしまいます。最悪を想定すると、気付かず「P」+「薄暮」で走行していてトンネル遭遇でヘッドライトを点灯させると即刻エンジン停止で後輪はロックして転倒必至、点灯で転倒の憂き目に、、、

あらためて配線図を確認すると取扱説明書付属のもの、サービスマニュアルに掲載のもの、ヘインズ刊や電話帳のような分厚いクライマー刊もライトスイッチのないUSモデルだけしかありません。スイッチ本体もUSモデルはドイツのHELLA社製ですがライトスイッチの付いたモノ（※1）は名古屋発祥の東海理化社製です。

細かな話をするとウインカースイッチが右側にある1978年までのモデルはライトスイッチが装着された配線図は見付かりました。翌1979年モデルから国際標準ともいえる左ウインカースイッチに変更されましたが配線自体は同じなので配線図は有効です。トリガー式のポイントモデルになります。そうするとフルトランジスター点火、ブレノ前ブレーキの1981年モデルの非US仕様の配線図のみが存在しないことになります。当時一番のお得意様である合衆国では1977年からカリフォルニア州でデイライト規制が始まりました。常時点灯で車両の存在をアピールして事故を防ごうとする運動の一環です。他の州でも製造年によらず全オートバイにデイライトを要求しているところもあります。

主要設計陣をK100開発に取られた7マイナーチェンジ担当設計陣はマンパワー不足もあり、デイライト仕様をベースモデルとして、ライトスイッチが装着されたUK、JPN、EC仕様などを派生モデルの扱いにしてしまったようです。派生モデルなら専用の配線図が見付からないのも納得です。

15/30/31/56/58/85/87などの番号と共に配線色がドイツDIN規格で決まっていますがライトスイッチ付きモデルはもう主流ではなく特殊な回路となったため基本通りに結線すると思わぬトラブルに発展することとなります。「15・GN」は日中電源・緑（独：TAGESBRAUCH ターゲスブラウホ・グリュン）はイグニション・オンで12Vを出力する回路ですが非USモデルのライトスイッチ・ハーネスのグリーンは別回路になります。基本通りに結線すると電流の回り込みがおき奇妙奇天烈な現象と遭遇することになります。

あなたはカラード・ダンジョン（色彩迷宮）（※2）に迷い込まず、華麗にスルーしてください。

※1：ライトスイッチのないUSモデル用もその後生産しているようです。

※2：カラード・ダンジョン（色彩迷宮）は造語なので検索しても何も出てきません。

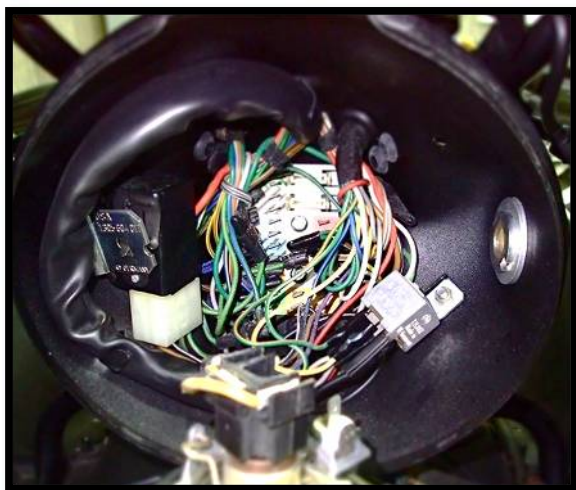
昼間

州によって、オートバイの照明、特に昼間のランニングライト、または昼間のライトを点灯したオートバイの運転に関して、異なる法律があります。例えば、カリフォルニア州では、1977年以降に製造されたオートバイを日中乗る人は誰でも、昼間のランニングライトを使用する必要があります。テキサス州では、1975年以降に製造されたオートバイにも昼間のランニングライトが必要です。ジョージア州のオートバイ法のガイドラインの下では、オートバイが製造された年に関係なく、昼間のランニングライトはすべてのオートバイライダーが使用しなければなりません。すべての州では、オートバイのライダーは、オフロードを運転しているかどうかにかかわらず、日没から日の出の間にヘッドライトを使用することを義務付けています。



アメリカのデイルイト事情を紹介した文章

ライトスイッチ付き東海理化社製ハンドルスイッチ

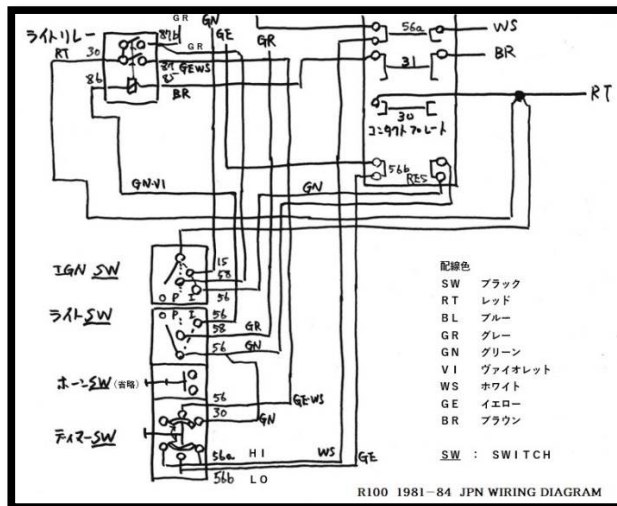
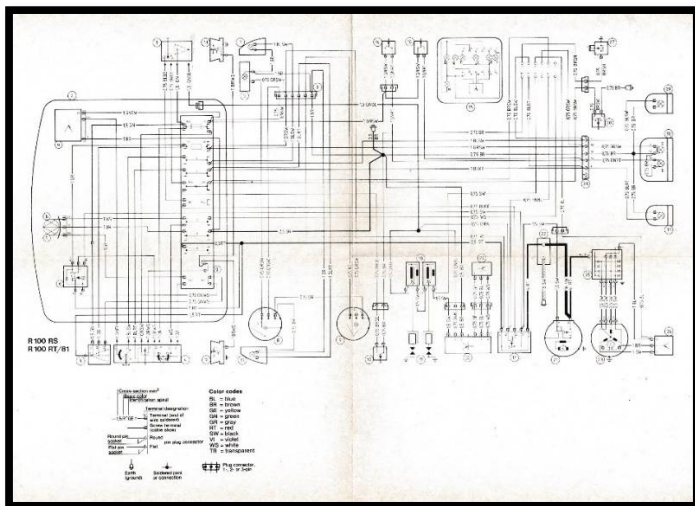


6113 1357 593 -> AUG. 1974

6113 1243 012 SEPT. 1974 ->

1984年までの2本サスモデルはヘッドライト裏が電装銀座

一番奥に鎮座しているのがコンタクトプレート(年式により2種類あり)



オーナーズハンドブックに付属していた配線図 日本語版ですがライトスイッチなし

非デイルイト仕様の回路図

