

スパークプラグの互換性

CRIMECA

URAL 650 / 750 (ケイヒンCVK32キャブ仕様)

指定プラグ **NGK BP7HS**

BP7HSのような標準プラグは定価も安く、適用車種も少なくなってきて儲からないためかカーショップでも在庫していないケースもあるようで代替品としてレジスタープラグを薦められることもあるようです。またメーカーのカタログにも互換性があるかのような記述があります。

しかし基礎設計の古い空冷大排気量（単気筒当たり）のウラルではアイドルリングなどの極低回転域においてレジスタープラグを使用していると完全燃焼を得るために必要な強力なスパークを得ることが出来ないようでカーボンが電極に付着することになります。特にまだ運転に慣れていないサイドカービギナーがゴーストストップの多い市街地走行をした場合にはカーボン堆積から加速時に失火を起こしやすいようです。

温度管理が容易な水冷多気筒エンジン、吸入ガスが充分攪拌されるバルブ配置、理想的燃焼効率を得られる燃焼室中央のスパークプラグ配置、また希薄ガスを強制的に燃焼させるような複数プラグ化、低回転でも強力なスパークを約束する高出力フルトランジスターイグナイターユニットなどが装備されていれば抵抗入りプラグでも何の問題も起こらないでしょうが電気モーターのようにつまらない乗り物になってしまう危険性もあります。

ノンレジスターの標準プラグがなくなるようなことはありませんので是非、指定のプラグをご利用ください。もしショップに在庫がなくても取り寄せ可能ですので予備用も含めて用意されるとよいでしょう。保管が良ければ何年経っても使えます。

旧車などではキャブレターフロートの浮力低下、フロートバルブの当たり不良などでアイドリングなどの極低回転域においてオーバーフロー現象が顕在化してアイドリング不能やプラグの燻りから加速不良の症状が現れます。これは燃料消費が少ないアイドリング時のみに現れる限定的症状なのでキャブレターの設定が悪いことにはなりません。プラグがカブるからとNGKの4番プラグなどに交換してしまうと高速巡航時にオーバーヒートを起こしてピストンに穴があいたりピストン抱き付きからコンロッド曲がり、クランクシャフト破壊などにつながります。旧車には良くありがちな間違いです。

アイドリングや低回転域で点火プラグが燻る症状が出ても燃料混合比が濃いとは限りません。プラグのスパークが弱ければ完全燃焼に至らないのでプラグにはカーボンが堆積して加速時には失火を起こしてギクシャクしてしまいます。



(スパークプラグの互換性)