

スクリーンメッシュを通過してしまうタンク内の超微細な錆、塗装片、燃料ホース脱着の際に混入するゴム片、繊維のホツレなどがフロートバルブに引っ掛かると浮力でフロートが上昇してバルブの圧着圧力が上がっても異物の噛み込みで燃料が止まらず油面が上がり混合気は濃くなりアイドリングは下がります。(点火プラグもカブリます)

またフロートバルブのトップはラバー製になっていてフロートレベル(油面)の管理を確実なものにしていますが長期保管中にフロート内の燃料が無くなるため乾燥状態になっています。再始動後に燃料が乾燥したコック、ホース内を通過するため不純物が混じってくるが多く、乾燥したバルブとの相性も良くありません。またタンク最下部には結露などから出てくる水分が沈殿しているため不用意に予備に切り替えるとなかなりの確率でオーバーフローを引き起こします。(新車時と長期保管後の再始動時には注意が必要)

格言 : 一番絞りに気を付けましょう! (尿検査と同じです)

簡易対処方法

その1 蛇口をいっぱいに開けましょう。 コック・オフでアイドリングさせてフロート室の燃料を空にすることでフロートはさがるためバルブも下がり開口部が最大になります。コックをオンにすると燃料が勢い良く降りてきて微細なゴミは最大限に空いたバルブ口からフロート質に流されるのでオーバーフローは改善されます。

(フロートチャンバー部最下部のドレンから排出するのが正式ですが火気厳禁です)



その2 フロートチャンバー部を外部から叩き、フロート（とバルブ）を振動させバルブに活を入れる。バルブが微動することで異物が振り落とされる。



その3 西日の当たる場所を駐車スペースにしていたり、ポリタンクから燃料補給することがあったりするとタンクの底に水などの不純物が蓄積されて予備コック・オンで一斉にフロートに流れ込んできます。このケースでは上記の対応で解決しない場合があります。正式にはキャブレターの分解清掃が必要ですが騙しだまし走行して広くて安全なところで回転を上げて走れば燃料消費が上がり改善することがあります。（危険が伴うので絶対にお勧めできません）