

圧縮比左右相違傾向 その原因の考察と対策

シリンダー磨耗

現在まで相当数のシリンダーを見てきましたが右側よりも左側の磨耗が激しいように感じます。磨耗の原因については現在まで有力な情報にお目に掛かっておりません。しかし可能性としてはサイドスタンドの使用、または保管場所の傾斜などと関係があるようにも思います。サイドスタンドを掛けた場合、燃料コックがオフになっていてもフロート室に残った燃料が傾斜で燃焼室に侵入します。シリンダー頭部下側側面に流入して油膜を融解させます。揮発性の高いガソリンは数時間で蒸発しますが洗い流されたシリンダーの油膜は回復しません。(この状態で長期間保管していると油膜のない部分のみ腐食が進み“謎のパミュダ海域”が出現します。)次回始動する場合はオイル潤滑の無い状態でクランキングさせることになり、オイルが回ってくるまでの間は無給油で稼動することになります。いわゆる、ドライスタートと呼ばれる状態になります。エンジン始動前にキックペダルで数回から十回程度の空キックを励行すればシリンダー部油膜の再形成と混合気吸入による始動性向上につながります。

好調を長く維持するためには

- サイドスタンドで長時間の停車、駐車・保管は避ける。

- 始動前の空キックを心掛ける。(初回始動時)

- エンジン停止時の燃料コック・オフの習慣付け

- エンジン停止時のキャブレター内残留燃料の消費励行など考えられます。

またバルブクリアランスの点検・調整や粘度の高いエンジンオイルの使用なども良い結果を得られる可能性があります。

オーバーフロー傾向

キャブレターの油面を調整している部品はフロートとフロートバルブです。

水洗トイレの貯水タンクのバルブと同じく、時間がたつと油面管理ができなくなります。

つまり凍結防止の水道蛇口の如く、24時間いつでもチョロチョロしています。

燃料が規定量フロート室に溜まって燃料流入を止めることができなくなり、

オーバーフロー傾向になります。つまり燃料消費量が少ないアイドリング状態や

極低速域において油面が上昇して燃料が直接シリンダーに流入する事態になります。

混合気は濃くなりアイドリングは下がってきます。当然、不完全燃焼になるため

カーボンが多量に発生してバルブフェースに堆積することになり圧縮低下を招きます。

点火燃焼したガスはバルブからも抜けるためバルブステムからシリンダーヘッドを

経由してクランクケースにまわり、クランク室の温度が上昇、エンジンオイルの酸化促進

などに進みエンジンオイルの劣化を早め、金属摺道面の磨耗を促進します。

燃焼温度を上げて、バルブ周りに堆積したカーボンを焼き切るようにすれば圧縮は一定レベルまで回復します。市街地をチョロチョロ走行するよりは定期的に高速道などで巡航すればエンジンの調子は維持されます。

(オーバーフロー傾向でも走行中は燃料消費量の方が供給量より大きいため不調傾向は現れません。欧米の走行環境ではアイドル不調や早期のエンジン磨耗などは起こり難いようになっています。)

サイドスタンド考察

／5シリーズの前モデルであるR 6 9 Sなどの旧タイプではサイドスタンドはオプション設定です。

／5シリーズ以降のモデルもサイドスタンドの強度が十分とは思えません。

また強度面、安定性、操作性も満足いくものではありません。穿った見方をすればサイドスタンドで長時間駐車をさせないための設定とも思えます。