

オーバーフロー簡単簡易解決法

多気筒モデルの場合はひとつの気筒のみオーバーフローしていると通常の走行ではいつまで経ってもより悪い状態に進み一向に改善する気配が現われません。オーバーフローが収まっても点火プラグも燃焼室内も湿っていて失火が続き改善しません。

上記の状態では出力低下していますがエンジン始動後、強制的に発進して一定速度になったら燃料コックをオフにします。油面が下がってガス欠になりますがその寸前に混合気が適度に薄くなるので燻っていたプラグは復活します。油面がもっと下がってガス欠になるとフロートバルブ部の燃料通路が最大限に開き、コックを再度オンにすることでフロートバルブ部に居座っていた錆びや塗装片などの異物が燃料で押し出されフロート室の底部に落ちます。一連の動作でプラグのクスブリが解決して、オーバーフローの原因になった異物の噛み込みも解決され不調も解決されます。

この方法のミソは走行中完全ガス欠になっても惰力で走行できるので燃料が降りてくるまでには停車することなく復活することです。オフ位置のない負圧コックの場合はホースピンチで燃料を止めたりします。

フロートのパンク、ジェットの脱落、性質の悪いオーバーフローの場合は解決されませんので分解清掃等の本格的な作業が必要です。

事前の点検

エンジンオイルの量が増えていないか？ オイルがガソリン臭くなっていないか？
クランキング不能になっていませんか？

解説

ガソリンが混入しているオイルでは潤滑性能が著しく低下しているので高負荷を掛けると焼き付きなど起こし易くなります。ガソリンが混入してオイルが増えている場合は無理して始動するとピストンに穴が開いたり、オイルシールが抜けたりします。燃焼室内に燃料が侵入していると圧縮行程でウォーターロックが起こりクランキング不能になります。キックペダルなどで強制的に負荷を掛けるとコンロッドやクランクシャフトに大きなダメージを与え、始動不能に陥ります。

ご注意

簡単な動作ではありますが走行中に燃料コック操作をしたり、ガス欠状態にしたりするので交通のある一般公道では危険が伴うためお奨めできません。