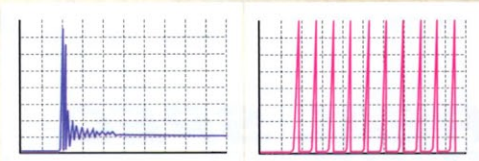
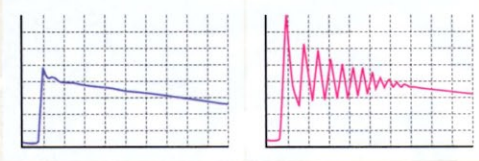


PICK UP!
WONDERFUL
ITEMS



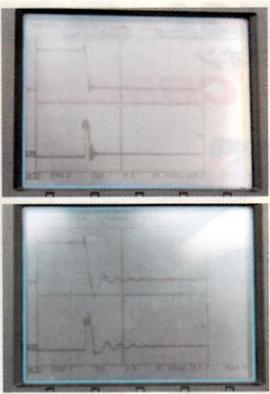
④ 点火回数を表すグラフで、左がノーマル、右がプラズマブースター装着状態だ。左は1回のスパークで、点火後にノイズが発生。右は複数回のスパークと、ノイズが発生していないのが見てとれる



⑤ こちらは電流を表しており、左(ノーマル)がグラフ中央まで立ち上がって減少していく。右(プラズマブースター)は純正よりも2倍ほどの電流が発生。これによりさまざまなメリットが得られるのだ

OKADA PROJECTS PLASMA BOOSTER

◎オカダプロジェクト ☎044-822-3341 🌐http://www.okadaprojects.com



③ プラズマブースターの筐体は一見すると同じだが、内部は車種ごとに異なる。1台1台測定し、ベストな仕様を見つけ出すのだ。他車種も装着することはできるが、効果は期待できない

“点火”の力を強化して さまざまな効果を生み出す

サイズ自体は小さいが
“いい”点火を導き出す

4ストロークエンジンが動く過程の一つに、燃焼がある。吸気システムから混合気がエンジン内部に送り込まれ、ピストンが上昇して圧縮。そのタイミングを見計らってバッテリーからイグニッションコイルへ電気が供給され、そこで点火可能な電圧に昇圧してプラグが着火。圧縮された混合気が燃焼して、ピストンが押し下げられる。これが簡単な点火の仕組みだ。

プラズマブースターはイグニッションコイルに働きかけ、発生する電流をノーマル比約2倍に増幅させ、かつ通常1回の点火を複数回にする。これにより着火性能が高まり、燃焼効率も向上。その結果としてパワーやトルクが

アップする。また火種も大きくなり、燃焼速度が上昇し、ノッキングの減少、完全燃焼を促進することでエンジン内部でのカーボン堆積が低減されるなどの効果が期待できるのだ。

こういった性能を向上させるパーツは、ある程度カスタムを進めた人が採用するモノ、と思う人が多いだろう。しかし、むしろカスタムをしていないノーマルでの採用をオススメしたい。というのも最近のモデルは排出ガス規制をクリアするために、出だしに当たる低回転域の混合気をセーフする傾向になっている。そこで、点火を強化することで、低回転域のトルクがアップするという効果がねらえるのだ。出力特性を向上させるパーツの中でも、リーズナブルな価格帯であることもオススメする理由である。

実際、取材時にCBR250RR(2017年)の製品チェックを行っていた。そこで実際にプラズマブースター装着/未装着の状態をインプレッションすることができた。そこで感じたのは出だしの力強さだ。未装着の

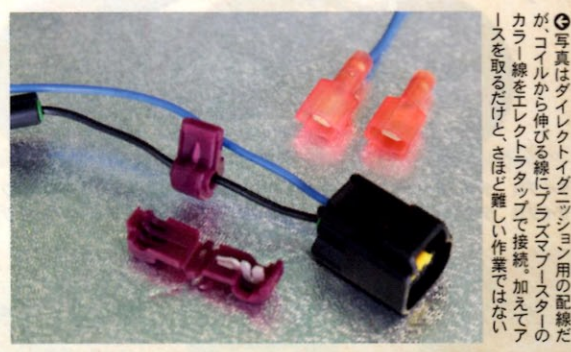


⑥ こちらはワンコイルの車両に用いるプラズマブースターだ。単気筒専用で、多気筒モデルよりリーズナブルな価格に設定されている。125ccスクーター用もこのタイプだ

状態よりも回転を抑えて発進でき、アクセルを開けずに2速でスタートすることもできた。街乗り&雨という状況の中でこの試乗になったので、高回転域のフィーリングはチェックできなかったのは残念だったが…。

数値にすればわずかな差かもしれないが、サイズにして小さいパーツを装着するだけでよりキビキビと走れる仕様になったのは驚き。中々高回転域における性能の違いは実際に装着して試してみてもいい。

ちなみにプラズマブースターは現在タイプBとタイプEの2種類がラインナップされている(どちらもトランジスタ点火専用)。タイプBはイグニッションコイルが1個以上の車両用で、タイプEはシングルコイル車専用。タイプEはタイプBにあるLEDの廃止や筐体が小さい、そして価格がよりリーズナブルになっているという違いはあるが、機能的には変わらない。またETCやサブコンピューターとの併用に関して、問題なしと付け加えて締めくくろう。



⑦ 写真はダイレクトイグニッション用の配線だが、コイルから伸びる線にプラズマブースターのカラー線をエレクトロタップで接続。加えてアースを取るだけと、さほど難しい作業ではない