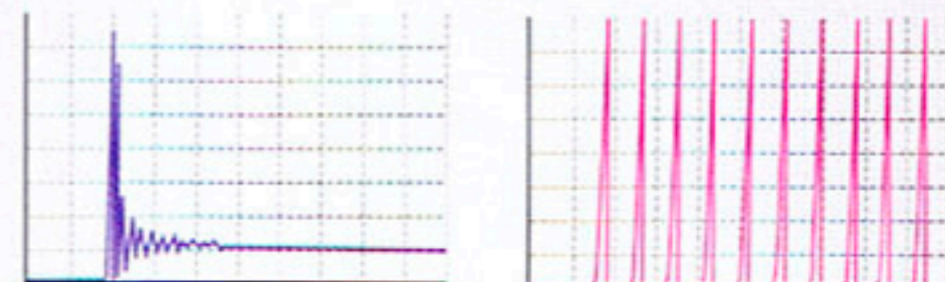




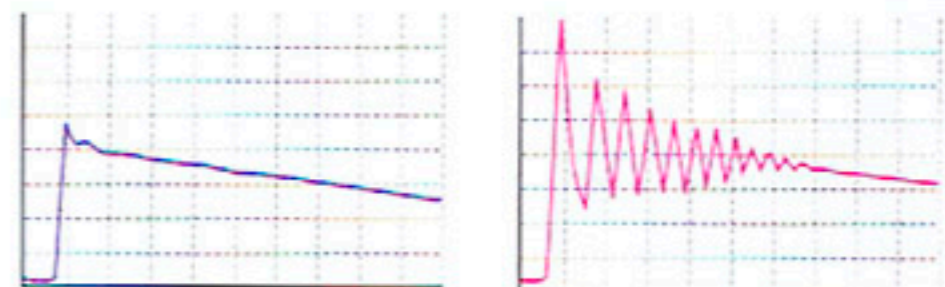
The Products
Recommended 2012 New Item

点火回数



①左がノーマルで右がプラズマブースター装着後だ。ノーマルは1回のスパークで、点火後にノイズが発生するのが確認できるのに対し、プラズマブースター装着後は複数回のスパークを発生させている

点火エネルギー



②ノーマル(左)がグラフ中央まで立ち上がった後に減少していくのに対し、プラズマブースター装着ではグラフ上部まで立ち上がる。約2倍の電流がプラグに流れることで、さまざまなメリットが得られるのだ

PLASMA BOOSTER

OKADA PROJECTS

着火力の増大とマルチスパーク化で
メリット多数の点火力向上アイテム

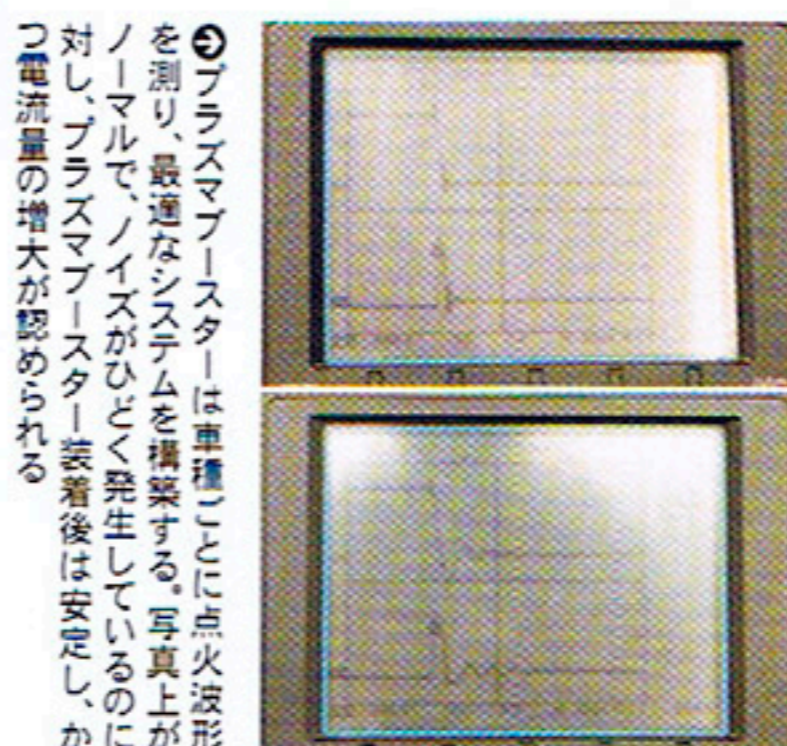
調子のいいバイクの条件の一つに「燃料・空気・点火」を整えることだとよくいわれるが、プラズマブースターはその点火に関わるアイテムだ。バイクはバッテリーから電気が供給され、ピックアップコイルからの電気信号を受けてイグナイターを介してイグニッションコイルに電気を流す。イグニッションコイル内で昇圧することでプラグでの点火が可能になる電圧まで増大化しているのだ。

プラズマブースターはそのイグニッションコイルに働きかけ、発生する電流量をノーマルに比べて約2倍に増幅させ、かつ複数回点火を行なうことで、燃焼効率と着火性能を向上させる作用がある。その結果として、従来では燃やせなかった未燃焼ガスを爆発させることができるので、さまざまなメリットが得られるという。まず、燃焼効率の向上からパワーおよびトルク、レスポンスが向上。そして、火種を巨大化させたことによる燃焼速度の向上からノッキングの減少や、完全燃焼を促進することからエンジン内部へのカーボンの堆積が低減され、エンジンへの負担低減も期待できるのだ。

さらに、従来の「プラズマブースター・タイプB」に加えて「タイプE」が登場。トランジスタ点火方式の1コイルの車両に対応するモデルで、従来のタイプB(70×41×27mm)に比べて大幅にコンパクト化(32×41×13mm)されたことにより、取り付けスペースに余裕ができた。タイプBに搭載されていた点火確認用のLEDが廃止されたことや、タイプBが1〜4コイルに対応するのに対して1コイル用とシステムを簡素化した



③プラズマブースター・タイプBでは点火確認のために本体にLEDを搭載。正常に取り付けられていれば、エンジンの点火に合わせてLEDが点滅するため動作確認が可能

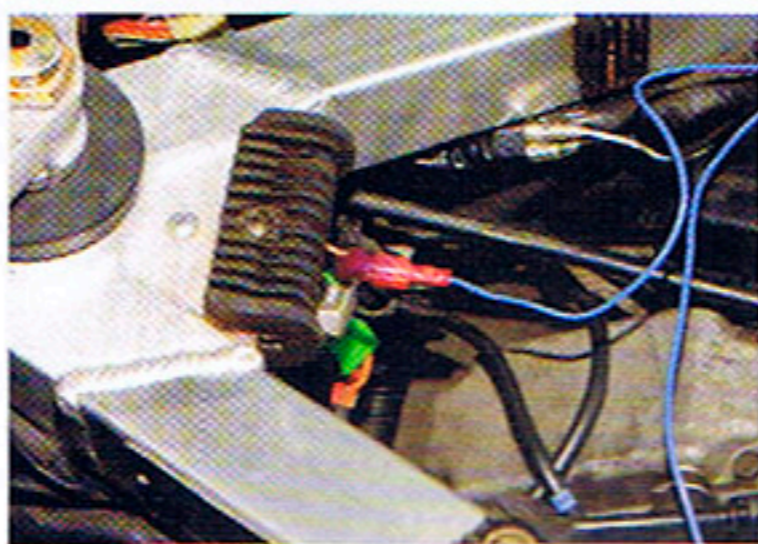


④プラズマブースターは車種ごとに点火波形を測り、最適なシステムを構築する。写真上がノーマルでノイズがひどく発生しているのに対し、プラズマブースター装着後は安定し、かつ電流量の増大が認められる



⑤タイプBに比べて、1コイル専用としたうえでLED機能を省略することでプライスダウンしたタイプE。性能はそのままにコンパクト化されているため、省スペース性も向上

⑥フルトランジスタ式点火の車両への装着は容易で、イグニッションコイルのマイナス線への接続とアースを取るのみ。エレクトラタップが付属するため配線処理の面倒も少ない



ど、それぞれ設定されているのだ。さらに、従来の「プラズマブースター・タイプB」に加えて「タイプE」が登場。トランジスタ点火方式の1コイルの車両に対応するモデルで、従来のタイプB(70×41×27mm)に比べて大幅にコンパクト化(32×41×13mm)されたことにより、取り付けスペースに余裕ができた。タイプBに搭載されていた点火確認用のLEDが廃止されたことや、タイプBが1〜4コイルに対応するのに対して1コイル用とシステムを簡素化した

ことによる低価格化も魅力だ。ちなみに機能自体は従来品と同等で、電流量の増加とマルチスパーク化によるメリットももちろん受けられる。内部に樹脂を流し込むことで防塵・防水効果も高めている。プラズマブースターには興味があるが、実際の効果を体感しないと不安があるといったユーザーや、価格面で躊躇していたようなユーザーは、セカンドバイクの小排気量車両にタイプEを装着し、まずその効果を体感してみるのもいいだろう。