



OKADA PROJECTS 営業
岡田喜伸氏

「純正パワートランジスタのトラブルが増え、内蔵タイプを求める声が寄せられたのが開発のきっかけです」と岡田氏



OKADA PROJECTS PLASMA DIRECT

for BNR32/BCNR33 13万8,000円(税抜)

燃焼効率向上でレスポンスがアップ

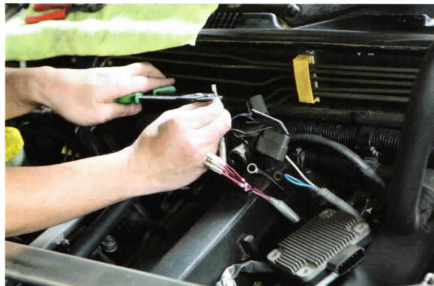
『オカダ プロジェクト』がラインアップする「プラズマダイレクト」はノーマルのコイルと交換するだけで点火エネルギーを増大させることができるシステム。そろそろ交換時期を迎えているはずのR32/R33にうってつけのチューニングアイテムである

文：藤田竜太 写真：増田貴広(本誌)

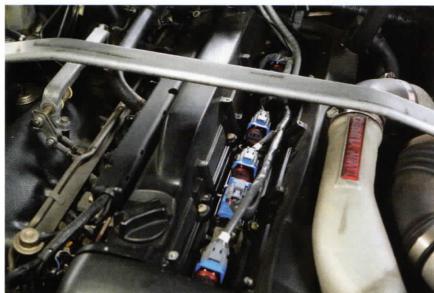
©オカダ プロジェクト ☎044・822・3341 <http://www.okadaprojects.com/>



写真左は純正。プラズマダイレクト(右)は内部にトランジスタを内蔵しているため、純正のパワートランジスタが不要に



専用ハーネスはトランジスタIN側の純正配線をカットして接続する。取り付けはプロショップに任せたい方がいい



交換完了。あとはセンターオーナメントを装着するだけ。R32とR33用は基本的には同じだが電源ハーネスの形状が異なる



藤田氏によると「ブーストの立ち上がりもよくなって、3000rpm付近から踏み直したときのレスポンスも向上した」という

純正品よりリリースナブルで
ハイクオリティな点火系

ダイレクトイグニッションはRB 26DETの特徴のひとつでもあるが、10万kmを超えた個体では頻繁にトラブルが出やすいウィークポイントにもなっている。そのため、パワートランジスタも含め「点火系はトランスが出力を交換」と消極的な対応になってはいないだろうか。

しかし点火系の性能向上は、火炎伝播速度を上げ、燃焼効率をアップさせる立派なチューニングでもある。そういう意味で、あらためて注目したいのが、「オカダプロジェクト」の、「プラズマダイレクト」だ。プラズマダイレクトは、車種別専用設計のダイレクトイグニッションで、R32、33用だと、パワートラもR34のようにコイル内蔵式になり、純正のパワートラは不要になる。

そして純正との最大の違いは燃焼効率の向上。通常は1回のスパークで、プラグの電極間に火花核(火種)が形成され、その火種が大きくなって、混合気に燃え移って爆発する。それに対しプラズマダイレクトは、火種を作る際、3回以上スパークを発生。火種を大きく強くし、燃焼効率をアップ。簡単にいえば、ノーマルが蝋燭で着火するのに対し、ガスバーナーで着火させるようなモノ。同じ混合気なら、どちらが燃えやすく、パワーが出るかは言うまでもないだろう。同社の岡田喜伸氏によると「空燃比がリッチだと未燃焼ガスが減ってトルクアップし、リーンでも燃焼速度が速いのでノッキングが非常に起こりやすくなる」。

実際にR32に装着してみると、下から上まで全域で回転のキメが細かくなった印象。例えるならエアコンをオンからオフにしたときのパワー&レスポンスの変化に近い(数値上の変化はその1/2程度)。

「以前は純正イグニッション×6本+純正パワートラの方が安かったのですが、純正部品の値上げで、いまでは当社の製品のほうが、専用ハーネス付なのに低価格になってしまいました(笑)。コイルやトランジスタも純正よりも高品質ですので、耐久性も純正品を大きく上まわっています」と岡田氏。

最初は正直リコンディションパーツという印象だったが、これは紛れもないアップデートパーツだった。