

**初心者にもオススメしたい
装着しやすさと費用対効果**

国内では80年代初頭から四輪のエンジンチューニングの世界では広く用いられていた点火系の強化パーツ。長く四輪だけのチューニングパーツとなっていたが、90年代半ばから徐々に二輪の世界にも浸透。近年は定番カスタムパーツの一つとなっている。そうしたなかで独自のシステムを構築し、電流&電圧を制御して最高のスパークを実現したのが、オカダプロジェクトのプラズマブースターだ。

登場から14年もの歳月を経ているうえに、これまで幾度となく本誌で

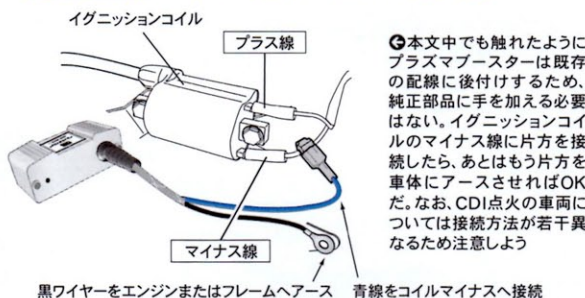
も紹介していることから、もはや点火系強化の定番パーツと認識している人も多そうだが、今回はあえて、このプラズマブースターを再検証。最近力スタムに興味を持ち始めたばかりの力スタム初心者にもわかりやすいよう、あらためて基礎的な部分について触れてみよう。

おそらく多くの力スタム初心者がカスタムする際にまず考えるのは、そのパーツが簡単に装着できるのか？ 装着したこととどんな効果があるのか？ という、装着のしやすさと効果だろう。プラズマブースターのような点火系強化パーツに苦手意識を持っている人も多いはずだ。た

それらの不安を払拭できるモノとは言い切れないものの、このプラズマブースターについてはまったく問題ないといえよう。純正部品はそのまま、既存の配線に後付けするだけでOK。マルチスパーク化によるパワー&レスポンスアップも、過去に何度か行なった本誌のテストで実証済みだ。

なお、点火系に限らず電気系のパーツは故障や破損時にエンジンが始動できなくなる不安もあるが、プラズマブースターは並列接続のため、構造的に電気の流れが遮断されることは無い。仮に故障や破損が発生しても、難なくエンジンを始動できる

装着例 (1コイル、トランジスタ点火車)



本文中でも触れたようにプラズマブースターは既存の配線に後付けするため、純正部品に手を加える必要はない。イグニッションコイルのマイナス線に片方を接続したら、あとはもう片方を車体にアースさせればOKだ。なお、CDI点火の車両については接続方法が若干異なるため注意しよう

黒ワイヤーをエンジンまたはフレームヘアース 青線はコイルマイナスへ接続

入力電圧を安定化&昇圧させる プラズマVプラスもラインナップ

イグニッションコイルに入力される電圧はつねに変動し、余計なノイズも拾っている。これを独自のシステムで解消。電圧を昇圧しつうえで安定化させているのがプラズマVプラスだ。強力かつ安定したスパークで燃焼効率を向上させるこの点火系強化パーツは、二次電圧の立ち上がり速度を高められるのも特徴。これにより最適な点火タイミングに近付けることができるのだ。



④多機能部品でありながら69.5mm(W)×39mm(D)×23.6mm(H)というコンパクトなサイズのプラズマVプラス。これによりスペースの少ない車両にも装着可能となっている



THE
PRODUCT
ザプロダクトスペシャル
Special

OKADAPROJECTS

PLASMA BOOSTER

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

**燃焼効率を大幅に向上する
点火系チューニングの定番パーツ**

マルチスパークで燃焼アップ

プラズマブースターは二次電流を約2倍に増幅させ、通常は1回のスパークを3回以上スパーク(マルチスパーク)させることで、火炎伝播速度を上げて燃焼効率を向上させるための点火系強化パーツだ。このマルチスパークを100万分の1秒単位の速さで発生させることで、高回転域でもパワーを損なうことなく、しっかりと追従するようにしている。



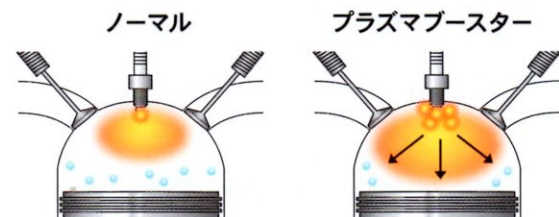
②プラズマブースターシリーズのなかでもっとも対応車種が多いのがタイプB。1~4コイルのトランジスタ点火の車両に対応。作動状態を確認できるLEDランプも搭載している



①1コイルのトランジスタ点火の車両に対応するタイプEは、小排気量車やスクーター向けに開発されたモデル。LEDランプはないものの、基本スペックはタイプBと同等だ



③直径36mm、厚さ10mmという非常にコンパクトなタイプCDIは、絶版車や2ストローク車などの1コイルのCDI点火の車両に対応。価格も比較的にリーズナブルとなっている



④混合気が燃焼する時間は約1,000分の1秒であり、通常はその間に1回スパークするのだが、プラズマブースターは約1万分の1秒に3回以上スパークさせている。これにより混合気との接触時間を長くし、火種を大きくしているのだ