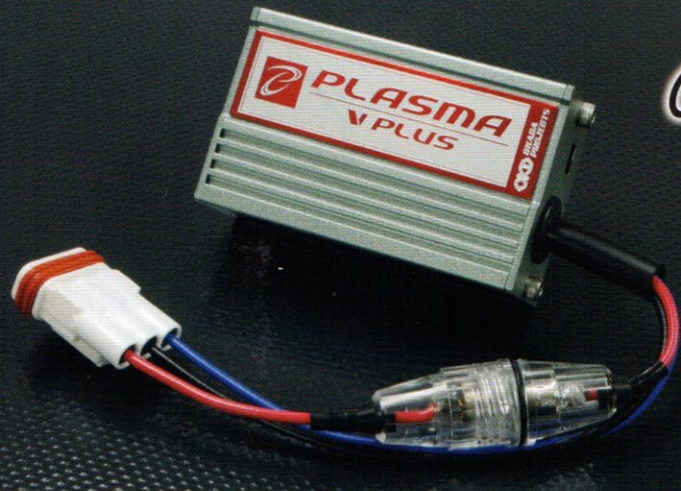


話題のニューモデルの  
アフターパーツをいち早く紹介



点火系チューニングパーツメーカーのオカダプロジェクトから、新しい点火パーツが発売された。装着するだけで燃焼力・レスポンス・始動性の向上、トルクアップなどさまざまな効果が見込めることがウリの商品だ

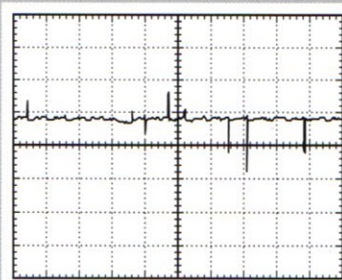
←取り付けに必要な部品はすべてセットになっている。装着もギボシを配線に取り付けるだけでノーマルの配線の加工は不要だ。ダイレクトイグニッション車の場合は配線加工が必要となるが、別売りの車種専用ハーネスを用意すれば配線加工は不要となる

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

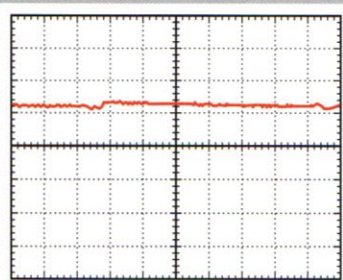
## OKADA PROJECTS PLASMA V PLUS

### 装着でなにが変わるのか？

プラズマVプラスが電圧を昇圧・安定させるための装置だと右でも触れたが、オルタネータで発電された電圧は発電状態やその他の機器の影響を受けるため、つねに変動し、その結果として点火にばらつきが生じてしまう。それがノーマルの状態だ。一方、プラズマVプラスを装着すると、つねに安定した電圧をコイルへ供給できるため、結果として安定した点火を作り出せるというメリットが生まれるのだ。



【ノーマル時】  
電圧の変動が大きく、ノイズも発生している



【プラズマVプラス装着時】  
安定した電圧となり、ノイズもなくなっている

## コイルへ入力する電圧を 上昇 & 安定させることで 燃焼力をアップ

### 性能と燃費を向上させる 点火系チューニング

ガソリンを燃料としたバイクは、電気をスパークプラグに流すことで火花を飛ばし、その火花が混合気に着火して爆発を生じさせ、その結果として出力を得る。そこに着目したオカダプロジェクトではプラズマブースターをリリースしている。プラズマブースターは着火回数を増やすことで、効率的な点火と燃焼効率を得ることを目的とした電気系パーツだ。そんな同社が新しく生み出したのが、今回紹介するプラズマVプラスだ。通常、バイクのコイルに流れてくる電圧は13V・8Vである。

対してプラズマVプラスはこの電圧を16Vにまで昇圧させ、点火する力を向上させる。電圧は高ければ高いほどエンジン負荷増大時におけるスパーク力は強くなるので、その状態を意図して作り出そうというのが本製品の特徴だ。

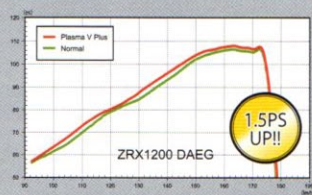
電圧を高くするメリットは点火力が高まるというだけではない。実は安定性の問題もからんでいる。オルタネータで発電された電圧は、発電状態やその他の機器の影響を受けるためつねに変動している。プラズマVプラスを装着することで電圧の均一化と安定性が増し、つねに安定した点火を作り出せるというメリットもあるのだ。

装着効果に関しては、同社の開発担当者によると、装着することで全回転域において安定した電圧を供給できるため燃焼効率が向上、パワーアップやトルクアップ、レスポンスの向上などが見込めるとのことだ。

パワーエックでも効果が検証されているが、走行時には、スロットル操作に対するエンジンレスポンスの向上などもよく体感できるという。一般的に、点火系のカスタムパーツの性能は体感しづらく、10数万円レベルのパーツに交換しないと違いは感じられないことが多い。それに対してプラズマVプラスは約4万円なので、比較的安価で違いを楽しめるパーツといえるだろう。

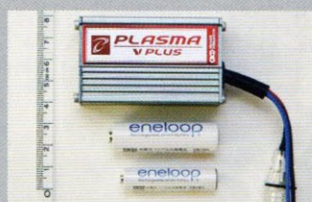
### 開発最終段階での パワー測定結果

ZRX1200ダエグにプラズマVプラスを装着した時には、全速度域において1.5psものパワーアップが認められた(同社測定値)。



### ついに無加工でダイレクト イグニッション車にも対応！

従来、ダイレクトイグニッション車にプラズマVプラスを装着するためには車両の配線の加工が必要だった。配線の加工はしたくないがプラズマVプラスは付けたいという声が多かったため、同社はダイレクトイグニッション車専用ハーネスを開発。これにより配線の加工なしにプラズマVプラスの装着が可能となった。このハーネスは本体とは別売りで、車種別となっている。ラインナップ車種の有無があるため、詳しいラインナップについては同社に問い合わせしてほしい。



### サイズにも配慮

電気系に限らないが、追加するパーツは小さいことが望ましい。そこで同社も大きさには徹底的にこだわりつつ、内部回路の信頼性を向上。単三電池、単四電池と比較してみたが、69.5×39×23.6(mm)なので、ほとんどの車両に装着が容易なはずだ。