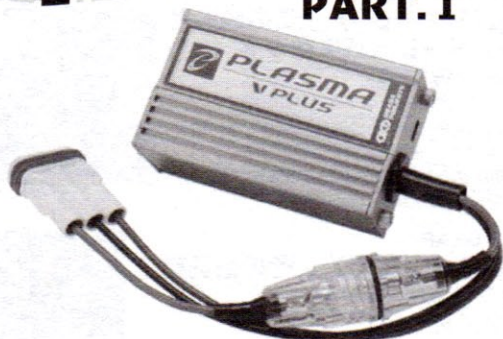


新製品 テスト&レポート

チェック

PART. I

汎用性の高い昇圧&安定化キットで、絶版車もさらに元気に



OKADA PROJECTS

PLASMA V PLUS

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

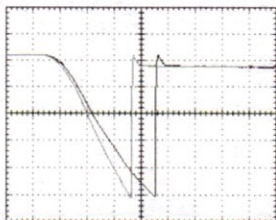
文●市川 仁 協力(ダイノマシン)●KENSO



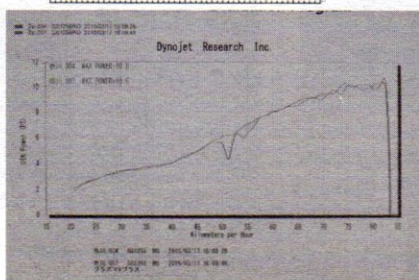
品番:SV511001T 本体サイズ:縦69.5×横39.0×厚み23.6mm 専用ハーネス、分岐用ハーネス(2コイル用、3~4コイル用共に)、各端子&チューブ、復旧パイバスコネクター他付属。この1品で4コイルまで対応できる。CDI点火車、4輪車、純正以外のIGコイル装着車、イグナイター内蔵のIGコイル車等は装着不可。ダイレクトIG車へは要配線加工。価格:38,500円(税別)



IGコイルへ繋がるハーネスの間にプラスMVプラスを繋ぎ、アースもとる。本体はかなりコンパクトだ。本体にはLEDランプ付。本体にあるスイッチを切り替える事で2種の電圧モード(15.5-15V、16.5-16V)を選択できるのも嬉しい。電圧を昇りかつ安定させる事で(もちろん上がり過ぎないように)ノイズは減少。二次電圧(プラグにかかる電圧)の立ち上がりも速くなり(右グラフ)、より理想的な点火タイミングになるのだ。



装着前は回転途上で若干燃焼の立ち上がりが遅れ気味の箇所(谷)があったが、装着後は落ち込みがほぼ消えた!



専用チューニングパーツが乏しい絶版車において、汎用で効果あるアイテムを求めるユーザー諸兄に朗報だ!
 今回ご紹介するプラスMVPプラスは、イグニッションコイルへの入力電圧を上昇安定させることで、理想的なタイムラグの無いスパークを実現し、全域でのパフォーマンスアップを引き出すと言うもの。今回テストには市川のGS125改を使用(1700rpmエンジン汎用キャブ仕様。ダイノマシンでテストの後、白糸スピードランドに持ち込み、変化を実走行で検証した。走行開始7000rpmから6000rpmにかけて無造作に入ロットルを開けて行くと、ちょっと加速が引つかかるような、モタツとした部分があった。ピットインし、プラスMVPプラスを接続して再スタート。ピットロードから出た途端、おおっ、もたつきが消える!

ている! 特に5500回転からの加速が違う。わざとスロットルをカボツと急激に開けても、スムーズで力強い加速感を体感出来た。また、タイトなインフィールドセクションでは、装着前よりも明らかにセカンドギアで立ち上がり加速を乗せやすくなったというのは素晴らしい。
 走行後のプラグの状態を確認すると、プラスMVPプラス未装着時より若干焼け色が薄めに出ているので、試しにメインジェットを#120→#125へ上げてみたら、加速は更に向上! そう、燃料供給量を増やしても、燃やし切ってくれるようになったという事だ(ちなみにこのジェットセツトでプラスMVPプラスを外すと、濃過ぎた燃えきらない事を確認済み)。実質的な加速の到達スピードが格段に上がり、セツトアップの幅も広がる! 様々なタイプのモデルで体感してみたいかな!



燃焼遅れ部分が解消されることで、加速の到達スピードが格段に上がった。アクセルに対するツキも向上。車種によっては明らかな出力向上も(HPチェック!)