



OKADA PROJECTS 営業
伊藤和幸氏

「もはやR32、R33はビンテージカーの領域です。純正配線を切りたくないというユーザーのニーズに応えました」



右が従来のプラズマダイレクト。左が新作の同商品である。各気筒ずつ1本ずつ計6本のハーネスをカブラーで束ねた

OKADA PROJECTS PlasmaDirect

for R32/R33 14万9,040円(税込み)

純正配線を加工せずに点火を強化

BNR32/BCNR33の純正点火システムはパワートランジスタとイグニッションコイルが別体式だ。

『オカダプロジェクト』の「ダイレクトイグニッション」は一体式でかつ点火を強化する。

今回リニューアルを行い、純正カブラーに対応することで取り付けが容易になった

文：加藤元章（本誌） 写真：高木博史

©オカダプロジェクト ☎044・822・3341 www.okadaprojects.com/



車体側のハーネスを加工せずに取り付けることが可能になった。純正配線を加工したくないユーザーにおすすめだ



カブラーオンで装着できなかった理由は、パワートランジスタ側のカブラーを再現できなかったため。専用品を製作



写真左は純正。右のプラズマダイレクトはトランジスタを内蔵しており、純正パワートランジスタが不要となった

ハーネスを無加工で取付可 まるで純正品のような出来

R B 26 D E T T に採用されているダイレクトイグニッションシステム。BNR32/BCNR33はパワートランジスタとイグニッションコイルが別体式を採用しているが、BCNR33ですら初期モデルは車齢20年を超えており、すでに寿命を迎えている個体も少なくない。

「オカダプロジェクト」では、パワートランジスタとイグニッションコイルが一体型の「プラズマダイレクト」を販売している。BNR34純正と同じ形式であり、また点火力も純正より大幅に強化されていることがポイントである。実際エンジンノーマルのBCNR33に装着すると、過給されていない低速域でトルクアップを体感できた。

イグニッションコイル&パワートランジスタを純正の新品にするより同製品のほうがリーズナブルなのでチューニングというよりリフレッシュを兼ねて装着したいアイテムだ。今回、プラズマダイレクトがリニューアルされた。これまでの同製品は取り付けにあたり、車体側のハー

ネスを加工（純正カブラーを撤去して結線）する必要があった。今回の新バージョンは純正カブラーに準じたコネクタを新規に製作し、無加工で装着できるようにしたという。その経緯について、オカダプロジェクトの伊藤和幸氏は語る。

「純正配線を切らず、スマートに取り付けをしたいというオーナーのニーズは発売当初からございました。純正配線に対応したカブラーを製作するにはさまざまなハードルがあったのですが、クリアできるメドがつか、新バージョンをリリースすることができました」

車体側の純正配線は、ノーマルならパワートランジスタ側につながる。ここの接続が特殊な形状をしており、日産純正部品を含め既製品では対応できなかった。そこでオカダプロジェクトは新規に型を起こし、純正配線に対応したカブラーを製作することとこの問題を解決。形状、カラーともにもなる純正品である。エンジンヘッド直近に位置するが、耐熱性も問題ないという。

今回のハーネスのリニューアルにより、より魅力的なアイテムになったといえる。本誌読者におすすめだ。