



ポイント点火の救世主

ハイパーコンデンサー

フルトランジスタ点火が主流の昨今。ポイント点火は過去の遺物……ではない。H-D乗りの間では、単純明快、基本中の基本であるポイント点火の愛好者はまだまだ多い。そんなポイントユーザーに嬉しいコンデンサーが登場!! 半永久的にパンクしないハイパーコンデンサー。その実力はいかに!!



半永久的に壊れない積層セラミックコンデンサー

ポイント点火は過去の遺産にあらず

ポイント点火はクルマヤバイクに一世に渡って利用されてきた点火システムである。H-Dでは78年式シヨベルヘッドまで純正採用されていたが、その後トランジスタ点火へと時代が流れ、今では純正採用するクルマヤバイクはほとんどない。

ポイント点火システムはすべての動作が機械的に行われるが、そのメインになるのはコンタクトブレーカー（以下ポイント）である。ポイントには先端に接点が設けてあり、ポイントカムによりその接点が開いたり閉じたりして点火のタイミングをつかさどっている。電気は自らの流れを遮断させた瞬間に逆流、増幅する特性を持っており、ポイント点火はこの作用を機械的に利用している。ポイントの接点が開くことで、イグニッションコイルの一次電流が遮断され、逆起電流（流れていた方向とは逆に電気が流れること）となりイグニッションコイルから高電圧が発生し、プラグをスパークさせる。

この一連の流れがポイント点火の原理だが、コンデンサーの役目は一種の簡易バッテリーのようなもので、瞬間に電気を蓄え、瞬間に電気を放電し、それがイグニッションコイルに送られる。通常H-Dを含むバイクなどで使用されているコンデンサーはフィルムコンデンサーであり、中身は紙やアルミで構成され、そこに電気を貯める仕組みになっている。フィルムコンデンサーは構造上内部の抵抗が多いため、電気が入ってくる時に一気に入りきらず、電気がリクしてしまふ。その電気がポイントの接点が開閉する際に飛び散って見える火花となる。また、コンデン

サー内に入った電気が出ていく時も抵抗があり一気に出ていけない。そのためイグニッションコイルには幾分ロスした電気が流れてしまふ。これをハイパーコンデンサーに変えたらどうなるか……。ハイパーコンデンサーは積層セラミックコンデンサーであり、中身は金属とセラミックの積層で作られ樹脂で固められている。フィルムコンデンサーに比べると内部の抵抗は桁違いに少なくなっており、瞬間的に入ってくる電気をリクさせることなく大量に取り入れて（吸い込み）、抵抗が少ないため一気に大量放出させることが可能になった。このためロスがなくなり、イグニッションコイルに送ることができ、その相乗効果でプラグに飛ばす火花が強くなるというのだ。しかもこの安定した強力な火花により、エンジンのフィーリングが体感できる

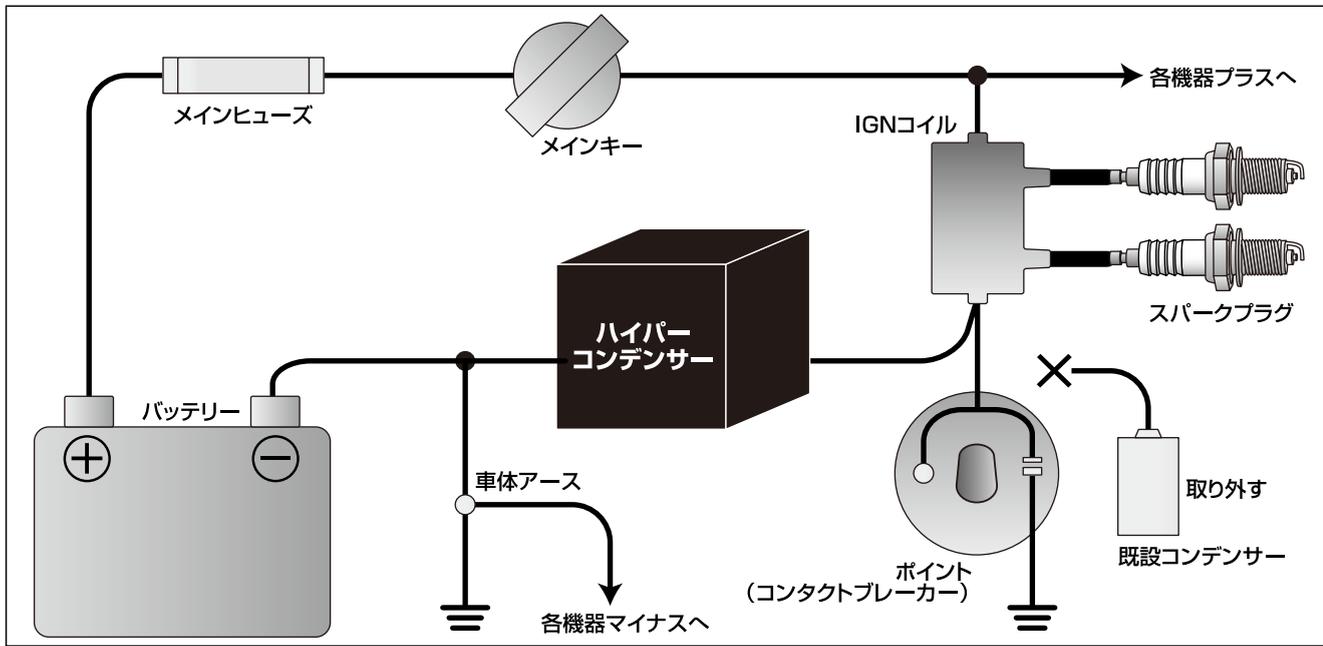
までに変化する（インプレッションは次ページにて）。また、ハイパーコンデンサーは瞬間的に多くの電気を吸い込むため、ポイントの接点に飛び火花がほとんど出ない（接点の面の状態により異なる）。これにより接点面が白く焼けたり荒れたりするのを防止できるというメリットもある。

フィルムコンデンサーは金額的にリーズナブルではあるが消耗品である。長く使うことで内部が劣化し抵抗が増し、それがパンクの原因になってしまふ。ハイパーコンデンサーの内部は永久に劣化しない。そこには日本が誇る最新技術と、長年ポイント点火のバイクに親しむも、フィルムコンデンサーには積年の恨みがあるというHSC代表佐々木氏の執念が詰め込まれているのだ。すべてのポイントユーザーに送る、期待を裏切らないコンデンサーである。



ハイパーコンデンサー
価格：5250円 W20×D15×H15mm
（配線は15cm×2本）
裏面に粘着テープ付属

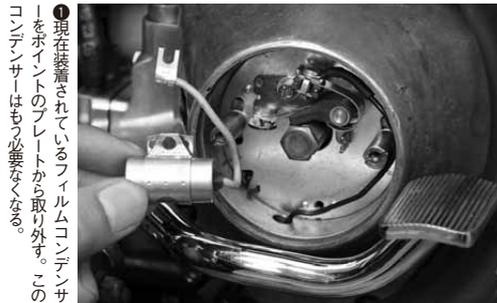
◆HSC（エイチ・エスシー）
静岡県沼津市大観721-8
TEL055-924-0636
<http://www.w-hsc.co.jp/>



ハイパーコンデンサーの接続図

ハイパーコンデンサーの装着

③ ハイパーコンデンサーの端子をイグニッションコイルのポイント側端子につなぐ。
* ショベルヘッド(4速フレーム)にハイパーコンデンサーを取り付ける場合、バッテリーのボディアース部分まで配線が届かないので、他の部分でアースを取る必要がある。



① 現在装着されているフィルムコンデンサーをポイントのプレートから取り外す。このコンデンサーはもつ必要なくなる。



④ 裏面に粘着テープが貼り付けてあるので、他のパーツが干渉しない位置に取り付ける。



⑤ ボディアースができない場合は、バッテリーのマイナス端子側に直接取り付けでも良い。



ソフトール系フレームの場合



ショベル4速フレームの場合

④ ハイパーコンデンサーのもう片方の端子を、フレームやエンジンなど車体でアースが取れる部分(バッテリーのアース部分が確実)に取り付ける。

体感できるサウンドミミックパワー!!

配線が15×15cmのため、車種によつてはボディアースする場所が制限されるが、バッテリーの⊖端子に直結すれば問題はない。端子の大きさが違つて間違える人はいないと思つた、万が一つなぎ方を逆にしても壊れることなく使用できる。

気になる乗り味だが、2速と3速の伸びが体感できるほどにスムーズになった。スムーズといつても軽いのではなく、シヨベル特有のケツの下で感じるトルク感ほモリモリと太いながらも、そのフィーリングを殺さずにスムーズに加速していく感じである。2000~3000回転あたりが街乗りで一番使う回転域だが、この低中速域にこそ一番違いが感じられる部分だと思つた。洗滌気味の街中でもストレスなくキビキビと走れる感じだ。プラグへの火花の強さは乗り味をも確実に変えている。

HSCにおいてもトルクアップや燃費向上の報告を多くのユーザーから受けているという。ただ間違つて

① 配線が15×15cmのため、車種によつてはボディアースする場所が制限されるが、バッテリーの⊖端子に直結すれば問題はない。端子の大きさが違つて間違える人はいないと思つた、万が一つなぎ方を逆にしても壊れることなく使用できる。

② ハイパーコンデンサーは配線が2本あり端子は2つある。小さい端子はイグニッションコイルへ。大きい端子はアース側へ。

③ ハイパーコンデンサーの端子をイグニッションコイルのポイント側端子につなぐ。

④ 裏面に粘着テープが貼り付けてあるので、他のパーツが干渉しない位置に取り付ける。

⑤ ボディアースができない場合は、バッテリーのマイナス端子側に直接取り付けでも良い。

⑥ ソフトール系フレームの場合

⑦ ショベル4速フレームの場合

⑧ ハイパーコンデンサーのもう片方の端子を、フレームやエンジンなど車体でアースが取れる部分(バッテリーのアース部分が確実)に取り付ける。

⑨ 開閉を繰り返すポイントの接点は距離を重ねると白く焼けてくる。ハイパーコンデンサーはその焼けを極力抑えるが、定期的に接点を磨いてやるのがポイント点火の調子を保つ秘訣であることに違ひはない。

⑩ ほとくないのは、このハイパーコンデンサーは、パワーアップやトルクアップを狙ったパーツではないということ。あくまで従来のフィルムコンデンサーに変わる半永久的に壊れないコンデンサーとして、ポイント点火と長歩進んできた佐々木氏が、コンデンサーのトラブルに悩むポイント点火ユーザーのために開発したものである。もしセミミミックの加工技術が50年前にあったとしたら、間違いなくハイイクメーカーはセラミックコンデンサーを純正採用していただろう。それだけこのハイパーコンデンサーは信頼性と完成度が高いのだ。特に長距離を頻繁に走る人には、是非とも使ってもらいたいパーツである。

CONY

接点の焼けには要注意

開閉を繰り返すポイントの接点は距離を重ねると白く焼けてくる。ハイパーコンデンサーはその焼けを極力抑えるが、定期的に接点を磨いてやるのがポイント点火の調子を保つ秘訣であることに違ひはない。

【注意】このインプレは個人的な体感を元にしたもので、各車種、セッティングの違いなどにより、インプレと同じ内容を体感できないこともあります。