

プラグキャップの交換手順 失火の最大ポイント

点火コイルで発生した高電圧を点火プラグに中継するのがプラグコードとプラグキャップです。キャップとコードの接続部はタッピング形状(木ネジ状)になっていて捻じ込まれているだけです。走行中の振動やキャップの抜き差しで接続部が緩み失火の原因になります。

アイドル不調、息付き、雨天時リークが疑われる場合は一度キャップを外し、ニツパで5ミリ程度カットしてから再度取付けします。接触不良、雨水浸入などトラブルサムなので純正品や高性能社外品はコードとキャップが一体化されているものもあります。(ノ7用やGS用)
またなぜかアメリカの物はターミナルナットを装着したプラグ用が多いようです。

プラグコードはソフトなシリコン製も流通していますが柔らかすぎて捻じ込みタイプのキャップにはあまり向いていません。旧車には通常の銅芯線タイプ抵抗なしの外径7ミリのコードが扱いやすくお勧めです。抵抗入りプラグ(NGK・Rプラグ)、抵抗入りプラグコード、抵抗入りプラグキャップ(1KΩ/5KΩ)などがありますが旧車の場合は抵抗無しのほうが具合が良いことが多いです。フルトラ仕様などは抵抗入りキャップが必要です。無線機、ラジオの雑音元になるので環境によって選定ください。

●外し方

古いキャップを外す際はキャップを手で持ち反時計回りに回すと取り外せます。古いコードの場合は中央部の銅線が内部で切れていて接触不良を起こし易くまたタッピングの穴が大きくなっていて緩み易くなっているのでニツパで5-10ミリ程度切断して断面を新しくします。

●取り付け

古いキャップの防水ラバーを引き抜き、新しいラバーを差し入れます。滑りの悪い場合はシリコンスプレーなどを少量塗布すれば容易になります。
新しいキャップのコード接続部にコードを押し当てながら時計回り方向に止まるまで捻じ込んでいきます。奥まで捻じ込むとキャップは廻らなくなります。
防水ラバーを移動させキャップに被せ完了です。

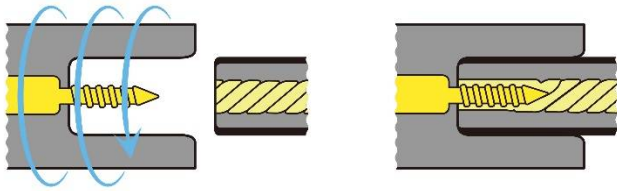


フルランジスターイグニッションには5KΩを使用する



NGKスパークキー君

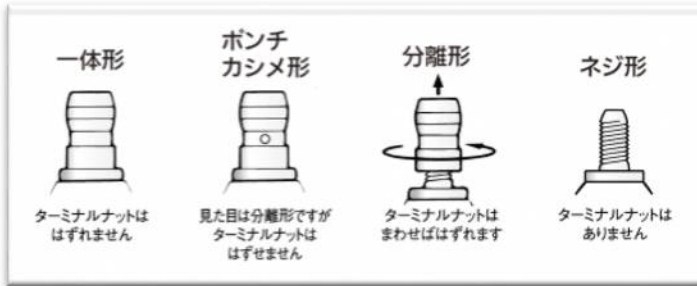
CRIMECA



プラグキャップ／コード接合部：押し付けながら右回し



外径7ミリのコードにキャップを捻じ込みます

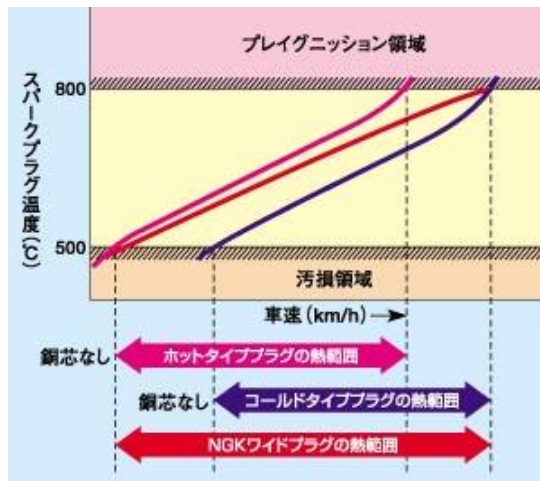


プラグキャップによって頭頂部ナットを外して使用する

銅芯使用でワイドレンジに



近頃のプラグ交換新基準「奥飛火痕」



NGKは銅芯採用で超ワイドレンジに

