

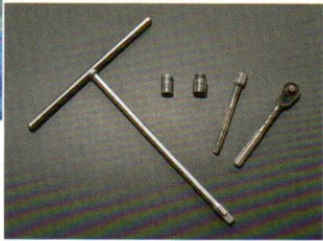


思った以上に簡単だった装着手順

水平対向エンジンの場合、純正イグニッションコイルが左右の下のほうにあるが、エンジンを吊さずともプラズマダイレクトの装着は可能。写真左側にあるECUと写真右側のフェューエルホースのブラケットやカバーなどははずせば手が届く。慣れていない人なら30~40分程度で完了する作業だ。丁寧な手順解説書が付いているので、それを見れば理解できるはずだ。



プラズマダイレクト装着には、特別な工具は必要ない。今回使用したのは、10mm/12mmのボックスレンチとT字レンチ、ラチェットだけ



ECUは、3カ所のボルトで固定されている。それをはずせばイグニッションコイルが姿を見せる。フェューエルホースのブラケットや、カバーなどを取り外すと、手を入れられる空間ができる



PLASMA DIRECT

装着後はほぼ見えないが、プラズマダイレクトの赤いロゴが光って見えて格好いい。いかにも高性能な雰囲気が出る



NORMAL

ECUをはずすと、隙間から純正イグニッションコイルが見える。ここに手を入れてボルトを緩めれば、コイルがはずせる

在はノーマルマフラーだが、そのエキゾーストノートは、やや濁った音で、高回転域ではこれが目立つが、耳障りな濁った音が聞きやすく変化しているのだ。それは6000rpmまで回しても違いを体感できるレベルで、排気音らしい良い音に変化しているからだ。

「褒めてばかりですので、ヤラセのように思われてしまいそうですが、スタップともどもプラズマダイレクトの効果に正直言って驚きました。燃焼効率の違いで排気音まで変わってしまうのですから」と、ASMヨコハマの金山さん。

改めて製品について紹介しよう。プラズマダイレクトは、点火時に1行程で3回以上の複数回にわたり火花(スパーク)を発生させるマルチスパークであるところ、流す電気の量を増やすところが特徴だ。これにより、混合気の着火性を向上

し、さらにはスパークプラグのプラグギャップの間にできる炎核(火花)を大きく形成して燃焼速度を上げる。混合気の燃え広がり(火炎伝播)を促進し、結果として燃焼効率を高めてエンジンの性能を引き出す。

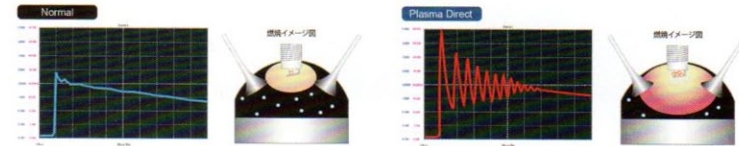
診断機を使っての性能の裏付け(オシロスコープなど)を行ない、車種ごとにもっとも効果的な性能を得るべく長期にわたっての開発を行なっている。信頼性も折り紙つきだ。

86/BRZでは、停止からの発進加速の向上、バルタイの切り替わるころ(4600rpm付近)のトルクの谷の改善、アクセルを踏み返したときのレスポンスの速さ、オートマチック車なら高速での追い越し加速での前ヘグンと進んでいくフィーリングのよさなどの効果がある。

誰もが納得するであろう、驚きの効果を感じ愛車も味わってほしい。

Plasma Direct Oscilloscope Data

ノーマルコイルとプラズマダイレクトを、オシロスコープで比較



ノーマルの電流はグラフ中心まで立ち上がり、その後減少していきます。

プラズマダイレクトを装着すると、グラフ上部まで電流が立ち上がっているのがわかります。ノーマル対比約2倍の大きな電流変化が点火エネルギーの源になります。

オシロスコープで、ノーマルとプラズマダイレクトを比較すると、ノーマルの電流はグラフ中心まで立ち上がり、その後減少している。プラズマダイレクトを装着すると、グラフ上部まで電流が立ち上がり、ノーマル対比約2倍の大きな電流変化が点火エネルギーの源になる



プラグブーツは純正を利用する。方法は、純正イグニッションコイルからはずして、プラズマダイレクトに取り付けるだけ

扱いやすさと気持ちいい走りをゲットする 誰もが体感できる点火チューニングとは!?

OKADA PROJECTS PLASMA DIRECT

株式会社オカダプロジェクト
044-822-3341 www.okadaprojects.com

REPORT ● 大谷英樹 PHOTO ● 高木博史



86

改良で乗り心地がよくなっただけでなく、いろいろなメディアが取り上げているとおり、目立たないところで細部にわたって改良を図っている。エンジンの点火を司るダイレクトイグニッションもそのひとつであり、ページの右にあるオカダプロジェクトのプラズマダイレクトのA/B型用とC型用の比較写真のように、カプラーの形状が異なる。実際にカプラーの中をのぞいてみると、端子そのものも太くなっており、若干強化されているようだ。

それに対応すべくプラズマダイレクトがC型専用モデルを登場させてきた。A/B型での効果は、ザッカー号のレポートでお伝えしているように、力強さとアクセルのツキのよさという違いは誰でも体感できるレベル(車種ごとに関差され、体感的にもエンジンの性能を確実に引き出している)とわかる特性を得て初めて製品化されているのがその理由。

今回、C型専用用品をASMヨコハマ



オカダプロジェクト・プラズマダイレクト

9万5000円(86&BRZ C型用/A~B型用も同価格)

C型になって純正イグニッションコイルが変更された。それに伴い、プラズマダイレクトにもC型専用用品が登場した

マのデモカーに装着してテストしてみると、その性能にASMヨコハマの金山新一郎さんがビックリ!!というところで、その詳細を報告することにしてしよう。

ASMヨコハマのデモカーである86は、ほぼフルノーマル状態。もちろんパーツの開発が進められており、取材時は吸気系の試作パーツがセットされ、テスト中であつた。本来記事のための車両提供という軽いノリであつたが、プラズマダイレクトの装着後にインプレッションしてみると、しばらく店舗に戻ってこない。そして戻ってきてすぐに「ちょっと驚きます。こんなにも違いますか!」と感慨深げにコメントしていた。

装着後の違いはまず3000~5000rpmの使用頻度の高い回転域でのトルクが太り、ひとまわりパワーアップした感が出たという。また、アクセルのツキがよく、スムーズな吹き上がり扱いやすくなっているところも印象的だとのこと。

さらに、排気音まで変わった。現



OKADA PROJECTS

岡田喜伸さん

「プラズマダイレクトは、ダイレクトイグニッションの点火チューニングパーツです。86&BRZでも効果を体感していただけだと思います」

ASMヨコハマのデモカーにもビックリするほど変化があつた

「86/BRZは、高回転域ではやや耳障りな排気音がするので、日ごろはそこまで回して乗ろうとは思わないかもしれませんが、デモカーの今の状態なら積極的に高回転を使いたくなります。それくらい心地よい音になりました。しかも、デモカーは吸気系の試作パーツをテストしていますが、今の段階で気になる症状が40%ほど改善された感じ。これには驚きました」



AUTOBACS ASM YOKOHAMA
神奈川県横浜市中央区新山下2丁目4-7
045-629-0905 http://autobacs-asm.com/

