

OKADA PROJECTS PLASMA DIRECT & cpm LOWER REINFORCEMENT for VOLKSWAGEN GOLF VII

オカダプロジェクト・プラズマダイレクト & シーピーエム・ローレインフォースメント フォー・フォルクスワーゲン・ゴルフ VII

CALL>>OKADA PROJECTS (オカダプロジェクト) [044]822-3341 www.okadaprojects.com
cpm (シーピーエム) [042]513-8322 http://cpmtech.jp
PHOTO>>TOSHIO NOGUCHI (のぐちとしお)

点火系強化とシャシー補強が、ゴルフ VII を大幅フィーリングアップさせる

取り付けたという実感は少ないけれど、取り付けるときっちり体感できる人気チューニングパーツ。cpmのフォルクスワーゲン・ゴルフ VII 1.4TSIには、そんな人気プロダクトの最新版が2種類取り付けられているので、レッツチェック！
ひとつはオカダプロジェクトのプラズマダイレ

クトだ。BMWでは定番とも言えるこの点火系チューニング用品、実はVWにも効果バッチリと、cpm代表の篠原サンは太鼓判を押しまくる。「最初、プラズマダイレクトをNAの国産スポーツカーに取り付けてみたところ、明らかにトルクが太くなったので、ゴルフ VII の1.4TSIにも取り付

けてみました。もちろん効果ははっきり表れました。ECUチューニングしたんじゃないかってくらい劇的に変化して、バーシャルスロットルからの加速とか、1.4TSIの細いトルクがすごく太くなった感じで、ドライブフィーリングが確実にアップしましたね。

プラズマダイレクトとは、ダイレクトイグニッションの強化パーツ。その構造を簡単に説明すれば、エンジンシリンダー内の燃焼工程で、ノーマルのダイレクトイグニッションでは1回だけ点火(スパーク)されるところ、プラズマダイレクトでは3回以上スパークさせ(=多爆ともいう)、さらに点火のための電流(=2次電流)をノーマルの2倍の力にする、そうしたチューニングパーツ。

シリンダー燃焼室に複数回の太いスパークを放つことで、燃料が確実に燃え、パワー&トルクのアップやエンジン振動の減少、ブーストの立ち上がり向上、COやHCの低減など、メリットがたくさん生まれてくるのだ。お値段はゴルフ VII 1.4TSI用で9万5000円+税+工賃とそれほど安くはないけれど、BMWチューニングでは一番最初に導入すべきパフォーマンスチューニングパーツとして君臨していることから、性能アップと信頼性は確実だ。

なおゴルフ VII 用(GTI用と1.4TSIが発売中)では、純正コンピューターとのマッチングの問題で発売時期が遅れてしまったが、もう対策は万全。もちろん車体側のECUプログラムをイジっているわけではないので、ディーラーに持って行っても車検であっても問題ない。

もうひとつは、シャシー裏の魔法のプレート・cpmローレインフォースメントだ。ゴルフ VII & アウディ A3 / S3用からは、シャシーレインフォースメントにステージチューニング制を導入してきた。「ゴルフ VII とアウディ A3 / S3に向けて、ストリートやサーキットでもっとスポーティーに走るために、2か所のローレインフォースメントを核にプレースを設定しました。ローレインフォースメントがステージ1、フロントメンバープレースがステージ2、リアメンバープレースがステージ3、そしてリア側のローレインフォースメントの左右に

メンバープレースを加えたステージ3プラスという感じになります。4WD系ではリアメンバープレースは取り付けられませんが、FF系なら4か所すべて装着できます」とcpmの篠原サン。

走り出してみると、ローレインフォースメントも体感できるパーツだ。cpmの製品はシャシー裏をガチガチに固めるのではなく、サスペンションがしっかり動くように設定されるため、振動が減少して、なめらかなフィーリングになったのがすぐわかる。まさに体感できるプロダクトだから、これほどまでに人気のパーツとなったわけだ。

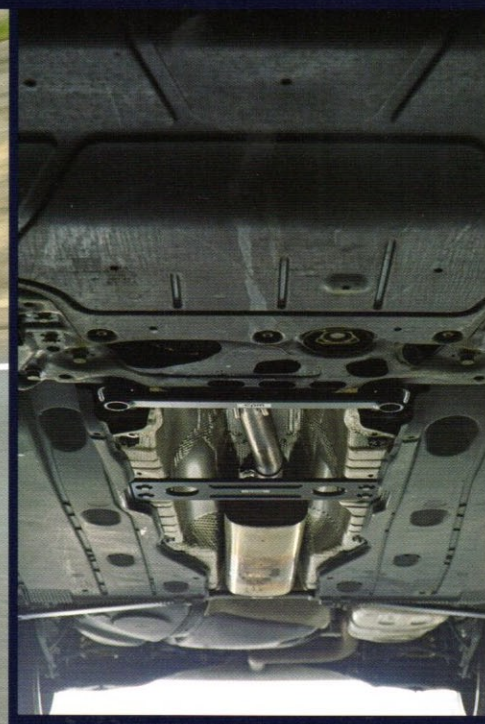
プラズマダイレクトとローレインフォースメントは、数字を見てどれだけパフォーマンスが上がったかわかるパーツの類ではないが、フィーリングアップは確実に体感できる。そしてこの2つの組み合わせはベストマッチだ。

Chassis Reinforcement Side__cpm Lower Reinforcement ゴルフ VII 用 cpm は、ステージチューニング制を導入

Ignition Tuning Side__OKADA PROJECTS Plasma Direct フィーリングアップパーツの代名詞的存在



シャシー裏の魔法のプレート・cpmを取り付けたcpmのデモカー・ゴルフ VII 1.4TSI。コーナリング性能ウソじゃないモデルでも、ドライブフィーリングが確実に変わる。



ゴルフ VII 系/アウディ A3&S3では、ついにステージチューニングを導入。FFモデルではシャシーの4か所にレインフォースメントを段階的にセットしている。4WDモデルでは3か所だ。



BMWでは定番の点火系チューニングパーツ・プラズマダイレクトが導入された。装着前後では、アクセルへのトルクの付き加がかなり良くなっていると感じられる。



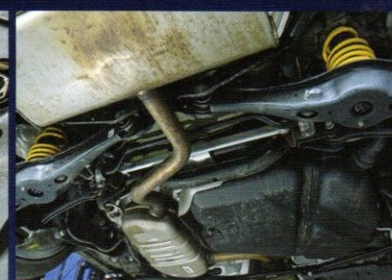
プラズマダイレクトは純正のイグニッションコイルとほぼ同形状。リプレースメントパーツとしても使いやすい。



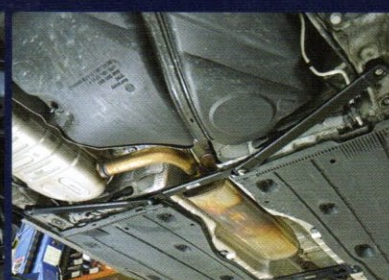
中央のメインプレートと中央リア側の2か所の補強が基本のステージ1(定価は2万6000円+税)。



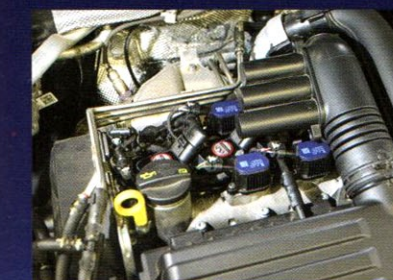
フロントサスの付け根を補強するフロントメンバープレース(定価は2万円+税)の追加がステージ2。



リアサスの付け根を補強するリアメンバープレースの追加でステージ3。現在試作中で価格は未定。この部分はゴルフ R やアウディ S3のような4WDモデルには適合しない。



ステージ1のリア側ローレインフォースメントの左右に、2本のメンバープレースを追加するのがステージ3プラス。この部分も現在開発段階だ。



ダイレクトイグニッションは普段はエンジンカバー下にあるので見えないが、4つのシリンダーにそれぞれセットされている。



簡単にいうと、シリンダーの燃焼工程での点火回数を増やし、なおかつスパークの力を2倍以上にするパーツだ。



「プラズマダイレクトとcpm、意外と相性いいですね。組み合わせて走っていると、相乗効果がある感じ」と篠原サン。



cpm代表の篠原サンは、ゴルフ VII ではステージチューニングを導入していくと言う。現在ステージ2まで完成しているが、ステージ3と3プラスは継続して開発を続けている。