



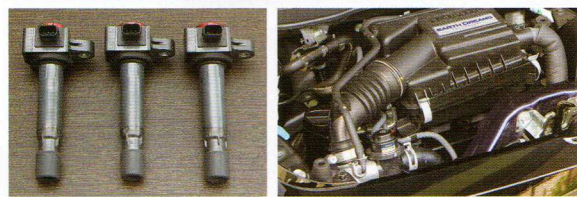
OKADA PROJECTS × N-ONE&N-BOX

S07AユニットのトルクとECO性能をアップ 小排気量だからこそ体感できる点火系チューン

高出力&高効率エンジンの基本は「よく燃やす」こと。そこで現代のダイレクトイグニッション式点火を採用した車種に対応する、点火チューニングパーツがこの「プラズマダイレクト」だ。イグニッションコイルと一体化されているため、配線や接点で発生するロスや抵抗がなく、ボルトオン装着できる点も大きな魅力だ。

PHOTO&TEXT : Kentaro SABASHI (佐橋健太郎)

取材協力 : オカダプロジェクト (phone : 044-822-3341) <http://www.okadaprojects.com/>



PLASMA DIRECT for N BOX&N-ONE (各ターボモデル)

価格 : 8万1900円

S07Aユニットは3気筒なので、コイルも3本。装着作業は純正コイルを取り外し、そのままプラズマダイレクトを交換するだけのボルトオン装着。およそ30分ほどで終了する。プラグへのダメージがないため、プラグ交換の必要はない。

本誌ホンダスタイルの前身でも、注目のチューニングパーツとして紹介したハイパワーイグニッションコイル「プラズマダイレクト」。車両やエンジンに過度な負担を強いことなく、装着が簡単でかつ非常に効果的なチューンが期待できるパーツとして人気を集めている。

そんな「プラズマダイレクト」に、新たなラインナップが加わった。現在、軽自動車市場で幅広い年代から支持を集めているホンダのN BOX/N-ONEのターボモデルに対応した製品が追加、発売が開始された。ホンダの軽自動車用プラズマダイレクトとしては、このN BOX/N-ONEが初となる設定だが、開発スタートの理由はユーザーからの製品化を希望する声が多かったためだという。

とはいえ、排気量の小さな軽自動車、かつターボモデルであっても、ガソリンエンジンの基本は変わらないため、基本的にプラズマダイレクトの内容構成に関しても変更はない。小排気量ターボエンジンであれば、燃焼室内で圧縮された混合気に着火して爆発させ、そ

の力を動力として引き出す点が変わらない。しかし車両重量が軽いことや、N BOX/N-ONEが搭載するS07Aユニットの特徴から、普通車に比べ効果を体感しやすいとのことだ。

ここでもう一度「プラズマダイレクト」についておさらいしておこう。同製品は、近年の主流となっているダイレクトイグニッションシステム車に対応するために開発されたもので、点火エネルギーを増大させるシステムをイグニッションコイルと一体化している。通常は1回だけの点火をマルチスパーク(複数回点火)させ、それも100万分の1秒という単位で瞬間的に発生させるため、着火・点火性能を大幅に向上させるというものだ。点火エネルギーは純正の約2倍まで増大し、火種となる火炎核を確実に成長させ、燃焼効率を向上させる。日常で使用する低回転域はもちろん、レースで使用するような高回転域でも、連続点火を継続させることができるのだ。

この複数点火がもたらす燃焼効率の向上は、これまで燃やしきることのできなかった未燃焼燃料にも点火できるため、エンジンに過度の負担を強いることなく、パワー&トルクのアップや、未燃焼ガスが原因となるシリンダー内へのカーボンの蓄積を低減、さらに有害な排出ガスをも低減させるという効果がある。とくに低中回転域でのトルクアップは誰でも走り出せばすぐ実感できるほどで、結果的にアクセルを踏む量を抑えることができ、燃費の向上にも繋がるのである。

N-ONEへの装着は、エアクリーナーボックスを取り外す必要はあるが約30分ほどで終了。実際に走り出してみると、とくにターボが動き始める直前のトルクに絶大な効果を感じる。「小排気量だからこそ体感しやすい」は、まさに言葉どおり。オーナーならば、まず最初に交換してほしいパーツだ。