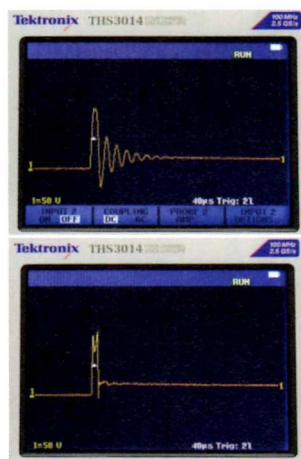




オシロスコープの波形で可視化するとその違いは歴然。ノーマルが1回しか火花が飛んでいないのに対し、プラズマダイレクト装着車(上)では3回のスパークが確認できる



PLASMA DIRECT

¥95,000(税別)

作業は、スパークプラグ頭部のダイレクトイグニッションの部分で、このプラズマダイレクトに交換するだけで

アクセルレスポンスや燃費の向上のほか、「プラグの減りが少なくなる」「カーボンの発生を抑えられるため、エンジンの寿命を長くできる」など多くのメリットもあわせ持つ



ノーマル比3倍の強力スパーク 弱点を消しつつ、ボクサー本来の爆発力を体感

OKADA PROJECTS

オカダプロジェクト ☎044-822-3341 <http://www.okadaprojects.com/>

REPORT ● 畑澤清志 PHOTO ● 木村博道 (EAGLE)



オカダプロジェクト
岡田喜伸 さん

「おかげさまで過給器付きの車両にも数多く装着いただいております。チューニングがステップアップしてもそのまま使い続けることができます」



詳細が記された説明書も付属するので、最寄りのディーラーなどで取り付ける際も安心だ



整備性を考えられているFA20では、エンジンを降ろすことなく装着が可能

「燃 料をいかに効率よく燃やせるか」：レシプロエンジンの歴史は、燃焼効率向上の歴史といえかねない。最近では「熱効率」という単位で語られることが多いが、燃焼で生まれたパワーをできるだけロスなく伝えるために重要なひとつが点火の工程だ。

そこに着目し生まれたのが「プラズマダイレクト」。電装パーツのオーソリティであるオカダプロジェクトの商品だ。これまで本誌でも何度か報じてきたので、気になっている方も多いだろう。

肉眼では目にすることはできない点火の工程。大半の人が理解しているのは、ピストンにより圧縮された混合気にスパークプラグから放電されてできた火花が着火、そして爆発という誰もが頭のなかに思い浮かべる、あの「レシプロエンジンの工程図」であろう。

その「着火」のセクションをチューニングし、エンジンが本来持っている爆発力をより強力に発揮するためのアイテムが「プラズマダイレクト」なのである。

「装着することにより、適切な火種を作る」ことができます。具体的には、1回の圧縮に対しノーマルでは1回の点火ですが、プラズマダイレクトは3回以上の点火となります(同社の岡田喜伸さん)。

300車種という幅広い対応車種を揃える同社では、エンジン別に豊富なデータを蓄積している。水平対向エンジンについては、「ボアの大いFA20型はノッキングする率が高い傾向にあるので、より効率的に燃やしてあげたほうがいいですね(同)とのこと。プラズマダイレクト装着により、ノッキングの出



店舗によっては、オシロスコープやデモンストレーション機により、実際に増えた点火回数を確認することができる。音も出るので、その迫りもぜひ体感してみよう

また、「かならず体感できる」というのも同製品のウリ。86/BRZ用の開発にあたっては、シムス、ローバなどの「スバルワークス」と共同開発。とくにローバの吉田寿博氏には、プロドライバーならではの視点で、「体感率」を上げるためのセッティングに協力してもらったという。あわせて気になるのが燃費に関する点。まだサンブルデータは少ないながら、アクセルフィーリングがリニアになるため無駄な踏み込みが減り、ノーマルと比較すると燃費が向上する、との報告が寄せられているという。

まさに、86/BRZのハートに火をつけるアイテム。これまで装着をためらっていた方も、真剣に検討してもいいタイミングなのではないだろうか。

やすい回転域(3000rpm付近)でのフィーリング向上や、バルブタイミングの切り替わるポイント(4500rpm付近)でのトルクの落ち込みをカバーすることができる。