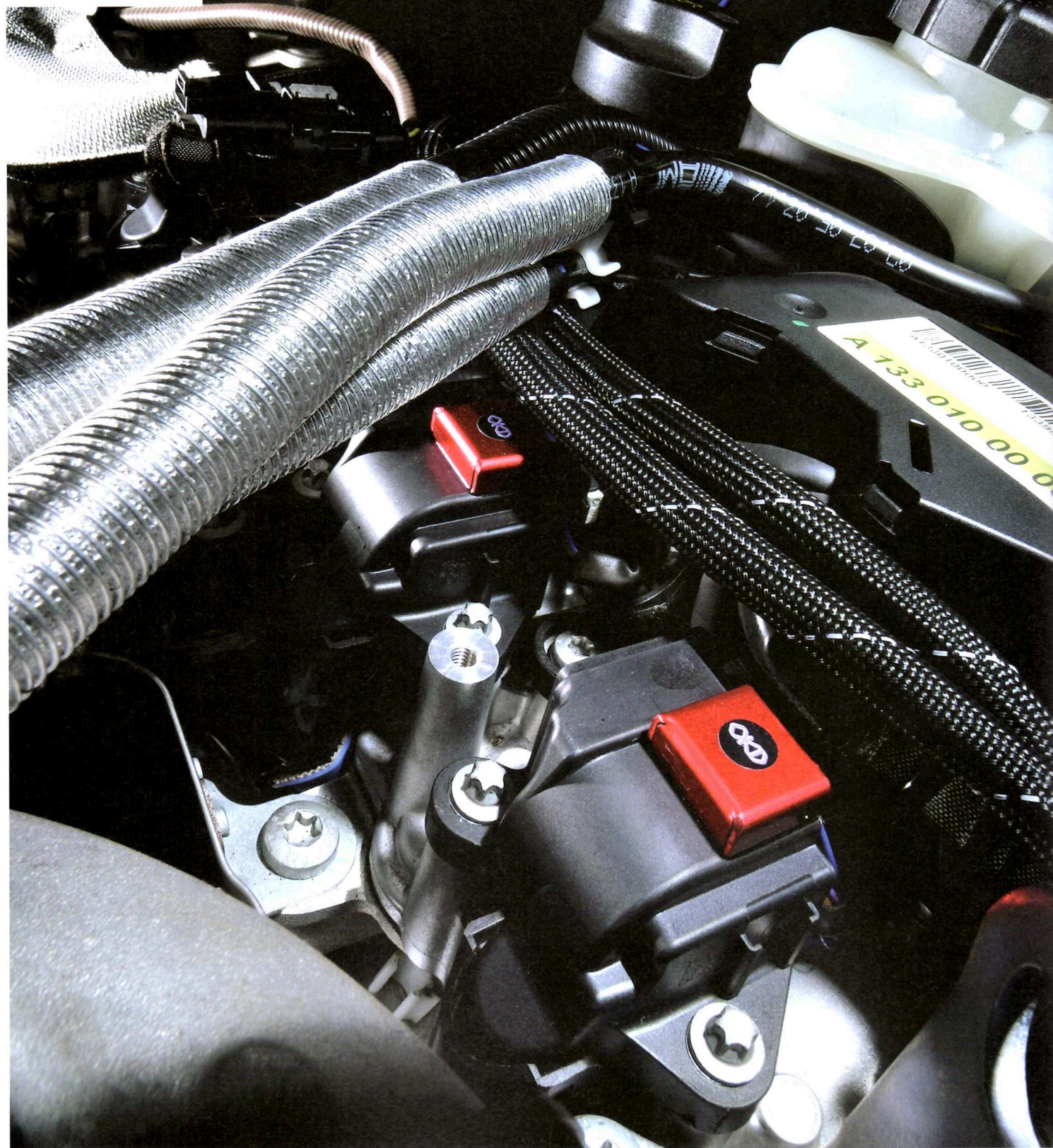


CHECK A
NEW
TREND

【オカダプロジェクト】 OKADA PROJECTS PLASMA DIRECT for A45AMG

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



アーキレーのA45AMGを使用して
テスト。アクセレスポンスの向上、そ
して低速域のトルクフィール向上を確
認。またわずかながらも排気音がバラ
ツキのないより綺麗な音質に変わっ
ている。燃焼効率の良さを実感した。

アクセレスポンスを改善するA45AMG用 イグニッションコイル

TEXT BY AKINORI UI
PHOTOGRAPHS BY WITH-PHOTO

PARTS PRICE

□プラズマダイレクト (A45AMG用) ... ¥130,000前後



赤いカバー部がノーマルとの違いを
表現している。コイルやコンデンサーな
ど中身が純正とは異なるので、結果
として微妙な寸法が異なるものの、
装着に加工は不要。なおプラグブ
ーツは純正を再使用する



もちろんプラズマダイレクトを組み込
んでもエンジンカバーは普通に装着
可能。付けてしまえば見えないう
は寂しいが、フィーリングの変化は明
確。作業はプロに任せるのを推奨

独自の点火系チューニングアイテム
である、プラズマダイレクト。新たに
今回 A45AMG 用がリリースとなった。
なお追って A250 用も投入予定となっ
ている。まずはおさらいとして、プラ
ズマダイレクトのメカニズムを解説し
ておこう。プラズマダイレクトは、近年
のダイレクトイグニッション車用の、交
換式チューニングパーツだ。原則的に
ノーマルとほぼ同じ形状のコイル部を
持ち、純正品とそっくり交換するだけ
なので装着そのものは簡単。車種に
よっては脱着自体の作業工程が複雑
なので施工時間には差が出るものの、
ある程度知識があれば DIY も可能で

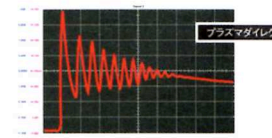
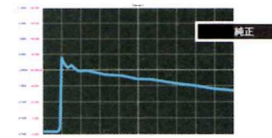
はある。ただし正しく交換作業を行
い、装着しないとトラブルの元。原則として、
プロショップでの施工を推奨している。
仕組みとしては純正品と比較し、マ
ルチスパーク(ノーマルが1回のみ点
火なのに対し複数回の点火を可能に
する)と、電圧アップを可能にしている。
これによって混合気の燃焼をより効率
化。より燃えやすくなることで、トルク
フィールやレスポンスの向上が可能に
なるのだ。また昨今のサブコン追加や
ECU 書き換えに対しても、点火その
もののマージン(つまりタイミングや効
率)が高まっているので問題なく対応
できる。むしろそのメリットを重視する

ユーザーも多いそうだ。

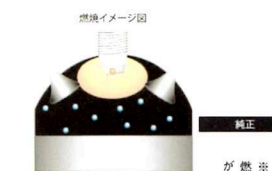
A45AMG はノーマル状態でハイチ
ューンエンジンのため、開発には苦
労したそうだ。基本車種ごとにきっちり
とセットアップを繰り返し商品化するの
が同社のポリシーでもあるが、それゆ
えに効果を明確に感じられるようにす
るのに時間を要した。マニュアルモ
ードだと体感しやすいが、スポーツモ
ードやコンフォートモードでも、しっ
かりと体感できるまで突き詰めて、
今回の製品化に辿り着いたのである。

早速ノーマル状態と、交換後での
フィーリングをチェックすべく、試乗
させてもらった。あえてスポーツモードや

コンフォートモード主体で確認してみ
たが、まず出足のもたつきが解消して
スタートダッシュが力強く感じられた。
ハイチューンターボゆえに低回転のトル
クが薄く感じるところを、うまく補って
くれる感覚だ。低回転低開度でのアク
セルの反応がよりリニアになることを
確認した。さらに大きく踏み込んで加
速した後、アクセルをオフにしてから
再び踏み込むところでレスポンスが希
薄になるのだが、それがかなり解消さ
れている。より速さを追求したいユー
ザー、低開度でのレスポンスに不満
があるユーザーには、ぜひ試してもら
いたいアイテムである。



開発時はオシロスコープで波形を確認し
つつ、実車フィーリングと照り合わせながら理
想的な点火システムを構築。ノーマルでは1
回の点火に対し、複数回点火なの
が波形から読み取れる



電圧アップ(電圧アップではない)とマルチ
スパークによって、プラグを中心とした火
種が大きく、火炎伝播の効率が高まる
ので、不完全燃焼が少なくなるのが最大の
メリットといえる



装着状態の純正との比較。突起部を除けば
違いがないのは一目瞭然。ちなみに耐久
性は純正レベルを維持。ある程度距離を走
れば要交換なので、純正品代用としても有効