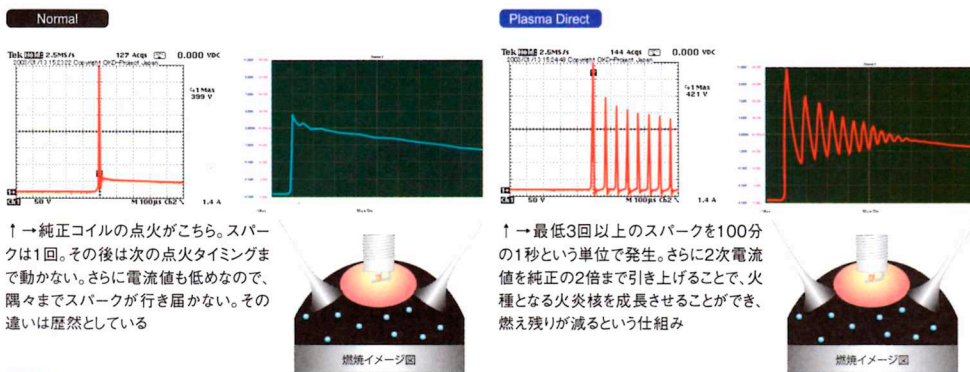
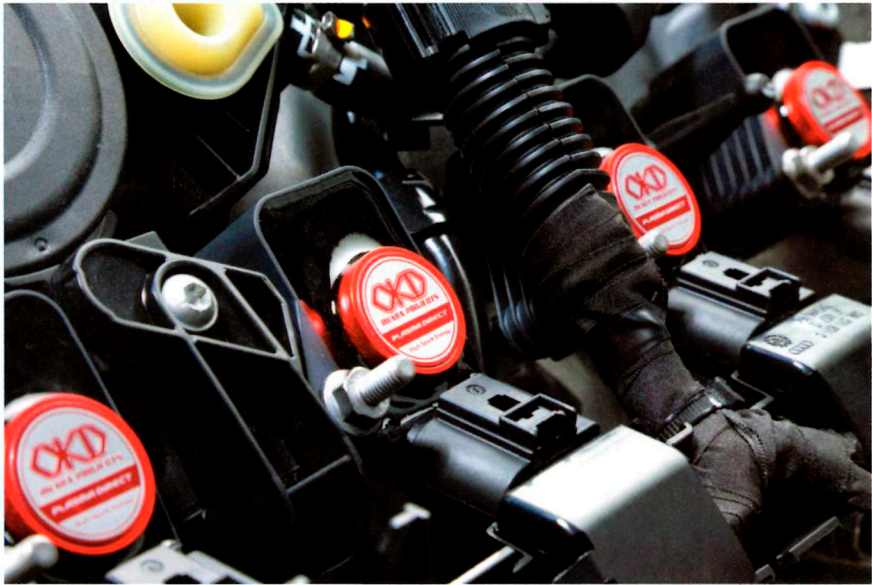




SPEC

ゴルフ7GTI.....¥102,600



↑厚いトルクとレスポンスのよさは、踏み切ったときよりも、むしろ街乗りでその効果を体感するはず。もちろん全開時もプラズマダイレクトは有効だ

↑右がプラズマダイレクトのコイル、左が純正コイル。当然ながらサイズは共通なので、インストールは差し替えるだけのプラグインという手軽さだ



←テストカーはイシカワエンジニアリングのG7GTI。吸排気系との相性もいいので、あわせてインストールしたいものだ



スパークチューンがターボEGを変える 点火系で活性化すべし！

燃料に火花を飛ばして着火するコイルに注目し、その火花を強化することで理想の燃焼に近づけようというのが、このプラズマダイレクトの狙い。実用域にしっかり効く、点火系チューニングに迫る

問●オカダプロジェクト TEL.044-822-3341 www.okadaprojects.com
写真●柳田由人 文●熊崎圭輔 (af imp.)

燃焼効率を引き上げて
パワーとトルクと燃費をアップ

最新の直噴エンジンになっても、シリンダー内に混合気を吹き、加圧してスパークを飛ばし、爆発するという行程は、ガソリンエンジンならば基本的には変わらない。エンジンマネジメントをコントロールすることでパワーアップも図れるが、それ以前に燃料をもっと効率よく燃焼させられれば、パワーもアップし、燃費もよくなる。そんなアプローチをしているのが、オカダプロジェクトのプラズマダイレクトだ。

仕組みは、ダイレクトイグニッションコイルから飛ぶ火花を、通常の1回から3回以上へと変更。さらに点火エネルギーを純正の約2倍にまで引き上げている。つまり、純正と同じ時間で複数回、強い火花が飛ぶというわけ。こうすることで燃焼室内の混合気は無駄無く燃え、しっかりと爆発してくれるというわけだ。

当然燃焼効率はよくなるので、パワーもトルクも、そしてレスポンスもよくなり、踏み方にもよるが、燃費の改善も期待できる。さらに完全燃焼により近くなるため、排気ガスもさらにクリーンなものとなるのだ。テストカーであるゴルフ7GTI

では、ターボの過給が立ち上がるまでの低回転域ですでに差が出ており、乗りやすさがアップしている。さらに3000rpmから上になると、その力強さにグッと厚みが出てくる。絶対的なピークパワーはさほど変わらないようだが、装着後のエンジンの元気さは明らかだ。

また街乗りでよく出くわす、アクセルを一瞬抜いてからの再加速というシチュエーションでは、通常なら若干出てくるはずのもたつきを感じない。レスポンスが向上し、きつくりと燃えている効果が出ているのだ。点火系というと、ちょっとハードルが高いかもしれない。でもこのアイテムは純正と交換するだけ。ならば選はない手はないのでは？