

燃料を残さず燃やすことで
パワーとトルクを引き出す

点火系チューニングでおなじみの
プラズマダイレクト。実感できるチ
ューニングとしてBMW乗りたちの
間ではすっかり定番メニュー入りの
アイテムとなっているが、昨年フェ
イスリフトした3シリーズLCIモ
デルに搭載されている新型エンジン
(B48型)に早速対応したのだ。

エコプロモードを選択した際、低
回転域でトルクの細さを感じてい
たノーマルに対して、プラズマダイ
レクトを導入したデモカーは+300
CC程度の排気量アップをしたかのよ
うなゆとりが感じられる。低速域、
とくに街なかで常用することになる
2000rpm前後がじつに扱いやす
いという印象だ。唐突にトルクが
グワッと立ち上がるのではなく、8
速ATとのマッチングがよく、スム
ーズに車速が上がっていく。

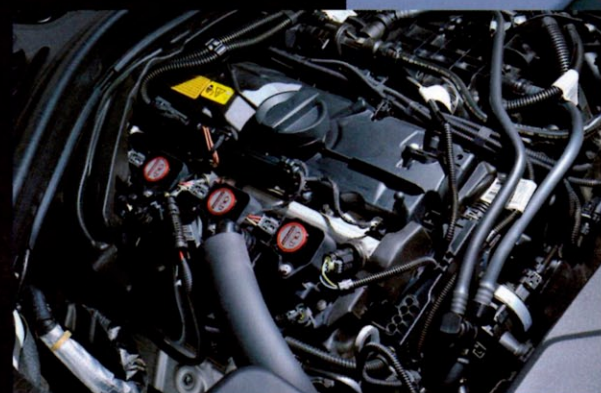
高速道路に入っても、太くなった
トルク感は薄れない。本線合流する
際にもまったくたつかずに、伸び
やかに加速が続いていく。アクセ

セル

ワークが楽しいと感じるのは、回転
に対するパワーの出方はリアだか
らだろう。そして高回転域では、B
MWの直列4気筒らしい力強いパン
チと、ターボエンジンらしい伸びの
ある走りを見せてくれる。

エコプロからコンフォート、スポ
ーツとドライブモードを切り替えて
も、各モードに応じた出力特性を見
せるが、全体的に厚みがあり、狙っ
た速度までの到達時間はノーマルよ
りも短い。また積極的にアクセルで
コントロールするような走りも楽し
いが、ズボラ運転でもこのプラズマ
ダイレクトの効果はある。パーシャ
ルに近い状態で、100km/hをわ
ずか1500rpm程度で巡航する
ことができるのだ。トルクがしっか
りと出ているからこそ可能なリラッ
クスモードの走りだ。

チューニングされたイグニッション
コイルに差し替えるだけという手
軽さだが、その変化は確かなもの。
エコ性能を求めるがゆえに丸められ
たエンジン特性をひと皮もふた皮も
剥いてくれる、BMW乗り必須のア
イテムといえるだろう。



↑エンジンカバーを外すとイグニッションコイルが並んでいるのがわかる。4気筒のうち、車内寄りの1気筒はかなり奥まっているので、作業はプロに依頼するのが正解だ

↑純正のコイルを外してプラズマダイレクトに差し替えるだけで、豊かなパワーとトルクが得られる

↑昨年新型へと切り替わった2.0直列4気筒エンジン、B48。横置きミニなどと共用の1気筒500ccのモジュラーエンジン。ノーマルでは184hp/270Nmを発揮する



↑ノーマルのイグニッションコイル(右)とはほぼ同形状のプラズマダイレクト(左)。コイルや制御基板の一部を筐体の外に新設している

OKADA PROJECTS

PLAZMA DIRECT × BMW 320i

LCI搭載の新型4気筒エンジンに早速対応

点火パワーの増大で 余さず燃やし尽くす

手軽な作業で体感できる効果を得られると評判の点火系チューニングが早速LCIモデルのエンジンにも対応。開発スピードの早さもさることながら丁寧な調律によって引き出される出力特性はあなたのBMWをさらに気持ちよくしてくれる。

問●オカダプロジェクト TEL.044・822・3341 www.okadaprojects.com
写真●ウイズ・フォト 文●熊崎圭輔 (af imp.)



PRICE F30/31 320 ¥99,800+税
F48 20i/25i ¥99,800+税
F56 JCW/CooperS ¥99,800+税

