



S660に搭載されるS07Aエンジンは、タービンはほか多くの部品をS660専用に設計され、スポーツカーらしいフィーリングを実現。このプラズマダイレクトにより、さらに高回転までスムーズなパワーの繋がりを体感できる。



### PLASMA DIRECT for S660 価格：7万8000円(税抜)

S660用S07Aユニットは3気筒なので、コイルも3本。なお同社では以前よりN-ONEおよびN-BOX用にプラズマダイレクトを販売しているが、エンジン型式こそ同じS07AながらS660用はまったくの別物。というのも'13年11月に登場したN-WGN以降のS07Aはツインインジェクションを採用しており、コイル形状もそれまでとは異なるためだ。



## S660用S07AのトルクとECO性能をアップ 小排気量だからこそ点火系チューンは効果大!!



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最適な点火チューニングパーツが、この「プラズマダイレクト」である。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。



S660に搭載されるS07Aエンジンは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だが、作業の確実性などから、オカダプロジェクトではDIYではなくショップでの交換を推奨している。

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/>

「えっ、排気量が上がったみたい！」  
まったくの誇張なく、「プラズマダイレクト」を装着したS660を運転して最初に口から出た言葉だ。試乗もいっても市街地と幹線道路を30分ほど走っての感想だから、もちろん速度域は法定速度内。しかし信号待ちからの走り出しや幹線道路への合流など、そのトルク感は明らかに増した。  
ノーマルのS660が決して低回転域で力不足というわけではないけれど、それでもプラズマダイレクト装着車に乗ってみると、違いは明らか。大げさでなく、ひとつ上のギアで街中を走れるほどの違いを感じる。それほどの効果が得られつつ、エンジンに過度な負担をかけない点火系チューニングパーツの「プラズマダイレクト」に、待望のS660用が追加された。  
ホンダの軽自動車用プラズマダイレクトとしては、N・BOX/N・ONE用の製品がすでにラインナップされているが、こちらは初期のS07Aに対応したモデル。というのもS07Aは、'13年7月に登場したN・WGNでツイ

インジェクションシステムの採用といった変更を受けており、S660や現行N・BOX/N・ONEのターボモデルには、この後期型ともいえるS07Aが搭載されている。また前述のようにS660は周辺の補機類も専用設計となっている部分が多く、そのためプラズマダイレクトもS660に合わせた最適な仕様となっている。  
S660用プラズマダイレクトの内容構成に関しては、基本的に変更はない。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し、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、連続点火を持続させることができる。  
この複数点火がもたらす燃焼効率の向上により、従来は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、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できる。  
とくにS660のような小排気量ターボの場合は、ターボが動き始める直前の低中回転域でのトルクに大きな効果を得られるため、エンジン回転の上昇に比例して車速が伸びていく、非常に気持ちのいいフィーリングが得られる。またトルクの向上により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という。S660オーナーならば、まず最初に交換してほしいパーツだ。