



今日から使える

予防整備・予防交換

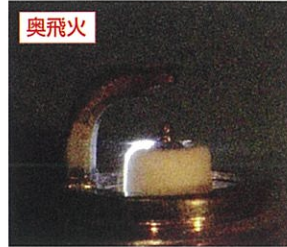


スパーク
プラグ編

交換のポイント

スパークプラグ交換の判断基準は2つ。交換推奨距離と奥飛火の痕です。

プラグタイプ	交換推奨距離			
	白金イリジウムプラグ			一般プラグ
	プレミアムRXプラグ	両貴金属プラグ	片貴金属プラグ	
普通車 小型乗用車	12万km	10万km	2万km	2万km
軽自動車	6万km	5万km	1万km	1万km



マクロレンズを使うと確認しやすいよ!

交換推奨距離で確実に交換しよう!
交換推奨距離は奥飛火が発生し始める目安です。

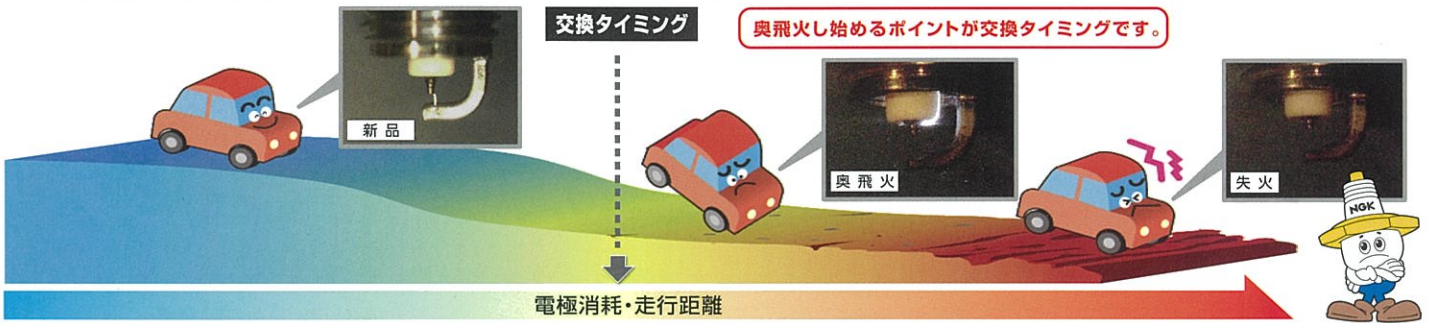


奥飛火の痕がある場合でも交換しよう!
絶縁体(陶子)の先端に「奥飛火の痕」がある場合はすでに奥飛火が発生しています。



劣化メカニズム

クルマの走行距離とともにスパークプラグの電極が消耗し、火花の飛び方が変わります。



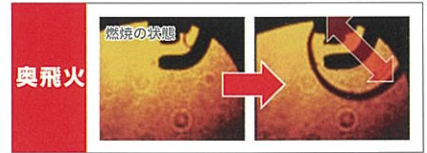
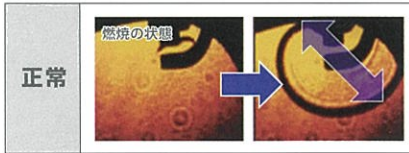
近年のエンジンは高効率化の観点から筒内圧力が高く、奥飛火しやすい傾向です。

奥飛火のしやすい
高圧縮比
過給
普通のエンジン
エンジンの筒内圧力

奥飛火はエンジンの筒内圧力が高いほど発生しやすい傾向にあります。



奥飛火すると燃焼状態が悪くなり、**加速性・燃費が悪化**します。



※写真は特殊な装置で燃焼を模擬した状態を高速度カメラで撮影したものです。

お客さまへの説明方法

お客様にプラグ交換をお勧めする際には、以下のような手順で説明します。

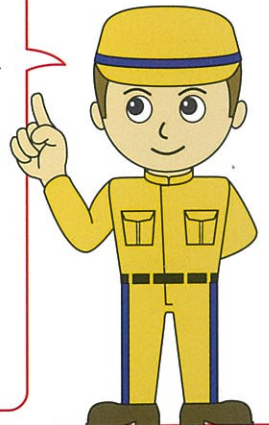
プラグ消耗
(火花ギャップ拡大)

奥飛火
(燃焼悪化)

トルク低下

加速性・燃費の悪化

奥飛火しているプラグを使い続けると、**加速性や燃費が悪化**しますので、**奥飛火が発生する前のプラグ交換**をお勧めします。



スパークプラグの交換タイミングを分かりやすく紹介しています

※リンク先から閲覧できる動画を送信いたします。





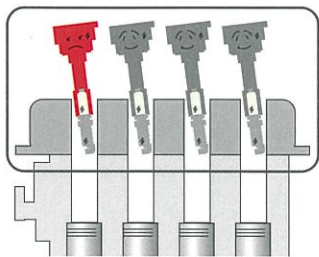
イグニッション
コイル編

交換のポイント

イグニッションコイルが1個でも故障したら
他気筒も故障する可能性があります。

故障気筒のみ交換

他気筒も立て続けに故障し、
再入庫する可能性大。
弊社調べによると、実に
3台に1台の割合で再入庫
しています。



イグニッションコイルは
全気筒交換

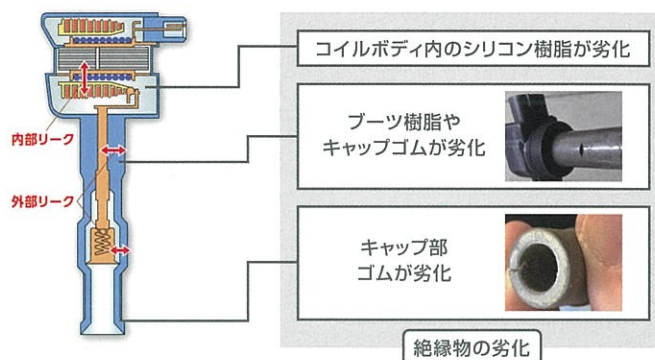


スパークプラグも同時に
全気筒交換

両方交換して点火システムをリフレッシュ!!

劣化メカニズム

絶縁素材である「樹脂」や「ゴム」は熱・振動で劣化し、
リーク発生の原因となります。

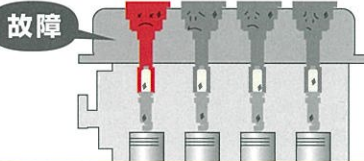


熱振動は全気筒同時に受けるため、
劣化は全気筒がほぼ同時に進行します。

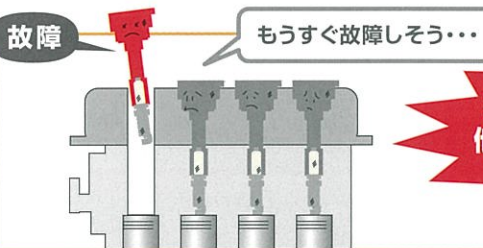
お客さまへの説明方法

再入庫による信頼低下の回避や、お客様の満足度向上のために、
必ず全気筒交換の必要性を説明しましょう!

**1気筒のみ故障であっても
全気筒交換をお勧めします。**



なぜなら



全気筒同時に劣化しているため、
他の気筒も立て続けに故障する
可能性が高いからです。

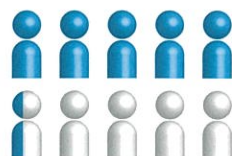


実際に、1気筒のみ交換した場合、
約3台に1台の割合で故障が再発しています。
※弊社調べ



困みに...

お客様に全気筒交換の必要性を説明した場合、実に
約2人に1人の割合で
全気筒交換に応じていただいています。



※弊社調べ

