



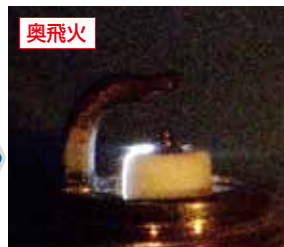
スパーク  
プラグ編

## 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<br>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  |

交換  
推奨距離  
前でも…



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(錫子)の先端に「奥飛火の跡」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

車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。



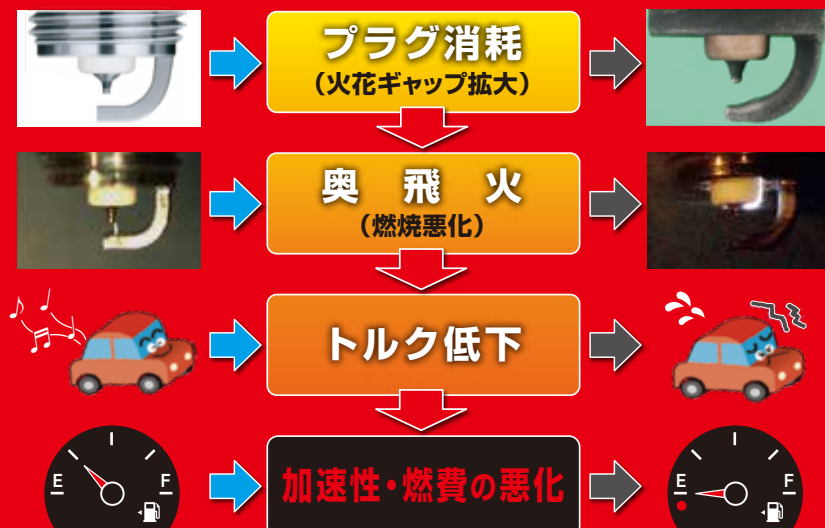
奥飛火すると燃焼状態が悪くなり、**加速性・燃費が悪化**します。



※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。



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。



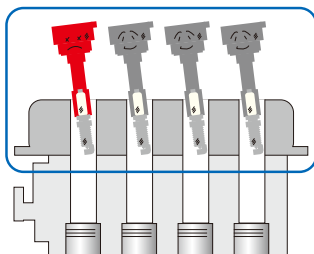
イグニッション  
コイル編

## 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。



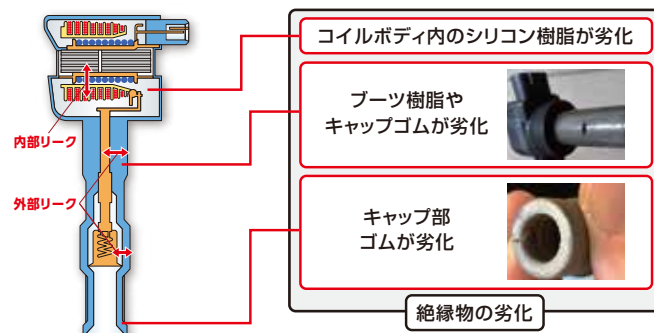
イグニッションコイルは  
**全気筒交換**

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。



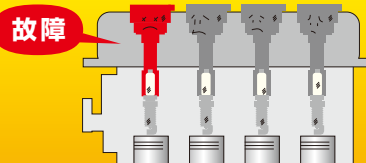
熱振動は全気筒同時に受けるため、  
**劣化は全気筒がほぼ同時に進行**します。

## 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!



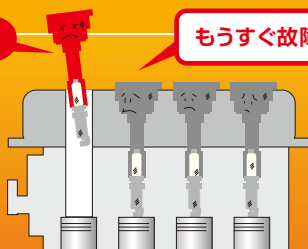
1気筒のみ故障であっても  
全気筒交換をお勧めします。



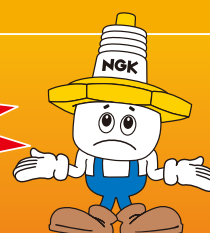
なぜなら

故障

もうすぐ故障しそう...



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。



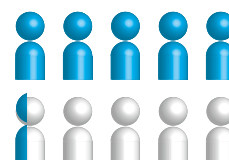
実際に、1気筒のみ交換した場合、  
**約3台に1台の割合で故障が再発**しています。



※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

