

Parts STATION
OPTION FANS

撰文：陳基 攝影：Henrik 裝設：K&N
鳴謝：誠力達（香港）有限公司
協力：榮豐汽車服務公司

CHAMPION IRIDIUM

雙鉑金屬火咀

讀者測試報告篇

經過較早前為大家介紹過CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀後，我們亦已經利用馬力機測試CHAMPION火咀的輸出效果，今期我們更特別公開邀請OPTION FANS的讀者親身感受CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀的強勁威力，由於希望親身測試的讀者眾多，代理商需要少許時間挑選入選者，現在為大家奉上由9款不同車種親身體驗CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀表現後的真實報告。



CHAMPION 雙鉑金屬長效火咀設計特點

CHAMPION雙鉑金屬火咀，面層的中心點及點火位置由鉑合金製造，能自由改變核心尖端電極輸出，令電極輸出更鋒利火花，確保電極保持長效而堅固的焦點。外層由堅固的白金V-Trimmed製造，使排出熱力令溫度迅速地達到與引擎配合，更在引擎不同的轉動上保持最理想燃燒室溫度。使用CHAMPION雙鉑金屬火咀後，汽車怠速時更穩定，亦會自動跟隨引擎溫度調節熱度散熱，而且對應歐日流行款式亦相當廣泛齊備，對於引擎性能表現產生顯著的改進效果。

針對市場上普遍的火咀是以度數來識別，如越高度數的火咀能形成越大熱力的點火。但是CHAMPION雙鉑金屬火咀，特別為市場上的可變氣門，如本田VTEC燃燒室比較小，特別設計的金屬火咀點火芯的製造比一般火咀較長，令壓縮比例會更準確。由於CHAMPION雙鉑金屬火咀堅固穩定性高，可持久保用長達7年，壽命更遠比市場上一般單鉑金屬火咀長。

測試車輛檔案 HONDA CIVIC EK3

- 出廠年份：1996年
- 擁有時間：2年
- 行駛里數：70,000km
- 耗油量：\$1.2/km
- 改裝設定：無限死氣喉
- 測試前火咀：NGK 7度火咀



測試車輛檔案 HONDA ACCORD CF4

- 出廠年份：1999年
- 擁有時間：年半
- 行駛里數：90,000km
- 耗油量：\$1.2/km
- 改裝設定：無限死氣喉 無限中至尾死氣喉 SUN AUTO HOTWIRES火咀線 K&N風隔
- 測試前火咀：NGK 6度火咀



EK3 車主李先生測試感受

很高興能夠做這個CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀的測試，本人所駕駛的是Honda俗稱Tec的Civic，已經行駛了七萬多公里，其實之前已試過好幾種牌子的鉑金屬火咀，但是採用這幾種鉑金屬的效果平平，但裝上CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀之後，即時感覺到行車時比之前“爽”很多，轉數提升亦明顯更快，之前在慢車的情況下會出現跑馬仔的情況，但是現在已經沒有了，另外在Vtec介入時比之前強烈了很多，以前車子在沒有載客時，Vtec介入時只是微微感受到，如果載有乘客時，Vtec介入可說是完全感覺不到，但是現在有乘客時，亦也感受到Vtec介入的感覺，至於耗油量方面亦都有少許改善，以前入三佰元油，只可以行二佰八十至二佰九十里，但現在可以行到三佰公里，證明架車係慳油，最後多謝CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀代理商給我這次測試火咀的機會，以及我把這產品推薦給我身邊的朋友，希望貴公司能引入更多及更好的產品，令我們用家、慳油順暢又開心，希望下次再有機會為貴公司試用新產品。

CF4 車主方先生測試感受

各位OPTION FANS的讀者你們好，很高興今次能為貴刊進行CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀進行測試，在參加今次活動之前，早已仔細地閱讀貴刊在104及105期的CHAMPION產品介紹，尤其是在105期裡發現以馬力機測試的TOYOTA ALTEZZA能在提昇約6至7匹的馬力，更令本人對此款火咀的性能更加關注，因此特來信給予測試。本人是駕駛HONDA ACCORD CF4 SIR-T，對此款F20B引擎的馬力已相當滿意，但在104期中發現原來HONDA引擎的燃燒室較狹小，需要採用較長芯的火咀才能發揮平均的燃燒效果，後知後覺的我心想可能已用錯火咀。在安裝當日，代理誠力達（香港）有限公司的黃先生詳盡地為我解釋CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀的特點，並告訴我採用的NGK 6度白金火咀型號的問題，之後黃先生便為我的F20B引擎換上9202型號的CHAMPION火咀。在十五分鐘的更換過程後，本人急不及待便跳上座駕駛出施工商的舖外測試，最先發現引擎轉速的負荷減少了，輕輕施油轉數已馬上提升，在短途盡油加速上，F20B引擎轉CAM時的力量相當明顯，拉背感覺比以前更強，尤其正在駕駛EURO R一樣，這點真的意想不到單是更換火咀已能獲得如此效能。在一般行車情況下，引擎運轉的感覺相當順暢，低速起步時的扭力亦較以前充裕，使我明白到使用CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀的明顯效果。最後，特此鳴謝代理黃先生、OPTION FANS編輯部及安裝的技師給予機會進行今次測試，為本人的座駕發揮更強的加速動力。

測試車輛檔案 HONDA CIVIC EK4

- 出廠年份：1999年
- 擁有時間：2年
- 行駛里數：80,000km
- 耗油量：\$1.3/km
- 改裝設定：5 ZIGEN 死氣喉 RSR 死氣喉 T.M.WORKS 火咀線 K&N 風隔
- 測試前火咀：NGK 6度白金火咀



EK4 車主譚先生測試感受

首先很多謝OPTION FANS及誠力達（香港）有限公司給小弟一嚐CHAMPION火咀威力的機會。而正直小弟正想更換舊有之火咀，一見到當然立即參加這次測試。

返回正題，本人覺得CHAMPION火咀的確有如貴刊之前所介紹般，有所改善本人車輛之反應。在這測試期間裡，本人一直有留意車輛各方面之反應及改善。當更換後第一次啟動引擎便立即感受到“爽”了，很容易便能起動，而當車輛在凍車時起動引擎時亦一樣“爽”。而最明顯是低轉扭力的改善。大家都知道本田車低轉扭力一向都不足，而更換火咀後起步明顯有力及暢順，加速更有力及快。以往用二波或三波攻入大小彎角現在竟可以以三或四波完成，更發現在高速公路以一百公里行車時五波用三仟六轉，現在三仟三轉已經可以，所以明顯低轉扭力有很大改善。在高轉著Tec時力度更為明顯，中高轉亦有改善。而耗油量方面以每一佰元（每公升\$12.98元計）可以多行七至八公里左右，大約平一毫子一公里左右。

希望本人之報告能令大家明白CHAMPION火咀對本車之改善。在此多謝當天幫本人座駕更換火咀的師傅，他們的事業及細心在短短的過程亦為本人能感受得到。多謝！

測試車輛檔案 HONDA ACCORD CL7

- 出廠年份：2002年
- 擁有時間：2個月
- 行駛里數：25,285km
- 耗油量：\$1/km
- 改裝設定：TODA死氣喉 無限中至尾死氣喉 T.M.WORKS IGNITE REV電子點火
- 測試前火咀：NGK 7度火咀



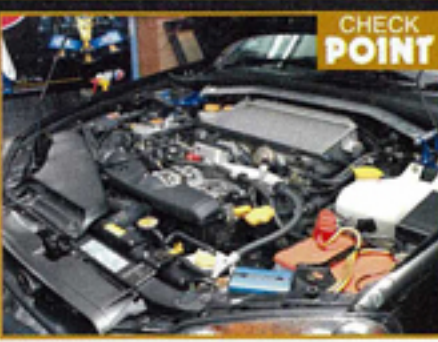
編輯部測試感受

今次測試由誠力達（香港）有限公司最新引入的CHAMPION IRIDIUM雙鉑金屬火咀，其實早在代理引入產品之前，筆者早已聽聞CHAMPION這品牌，在與代理負責人ANDY WONG的傾談下，才知道雙鉑金屬火咀的優點，據表示CHAMPION產品裡，最高級競賽型號的火咀屬於白金規格，雙鉑金屬產品的優點是保留了高效率電點效果之餘並同時具備耐用性和持久性。由代理安排下，為筆者的K系引擎拆除四支NGK品牌的鉑金屬火咀，由於引擎盤頭頂部的淨口膠邊出現滲漏現象，導致四支NGK火咀沾上了燬油，在長期使用下，這四支火咀因高熱已燒至焦黑狀態。當更換過膠膠口後，負責人換上四支CHAMPION IRIDIUM的K系引擎專用火咀，當啟動引擎凍車時的冷凍提昇令引擎上昇至1,800rpm左右，此刻感到引擎震動的聲浪略為減少，待怠速回落至900rpm後便駛出街道進行測試。在低速行車時，扭力和馬力表現分別其實不大，只是感到油門反應較之前的NGK鉑金屬產品順暢一點。在沒有擠塞的直路上，筆者換低至三擋全力加速，發現轉數提昇速度變得敏銳，轉速指針拉至6,500rpm左右時，i-VTEC轉CAM的動力表現尤其明顯，直接感受到明快響亮的加速反應。坦白說，測試火咀或是燬油這類具損耗性的產品，往往在剛安裝時的確會有新舊明顯的相差表現，但筆者在安裝完CHAMPION產品後至今已接近千多公里，日常行車或偶然快走時均與剛安裝時相若，所以效果相當理想。

測試車輛檔案

SUBARU WAX 8代

- 出廠年份：2004年
- 擁有時間：2年
- 行駛里數：15,000km
- 耗油量：\$1.7 /km
- 改裝設定：HKS中至尾死氣喉 SUN AUTO X-POWER電子點火 HKS海綿風隔
- 測試前火咀：DENSO 7度火咀



WRX 8代車主陳先生測試感受

各位讀者你們好，本人很高興今次為OPTION FANS進行CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀性能測試。首先在這裡多謝贊助商贊助parts給本人及維修店技師幫我架車很細心地更換CHAMPION火咀，真係非常感謝！本人在購入掃把佬之前都有聽過此車既性能都需要一些特別靚既火咀來配合這副EJ20水平對向引擎。而我之前用既火咀N記7度，都係因為比較大路，而本人又對火咀既認識很淺，但經過今次更換這隻2史悠久既火咀之後，先發覺原來一支細小既火咀都對架車性能發揮有很大既分別。

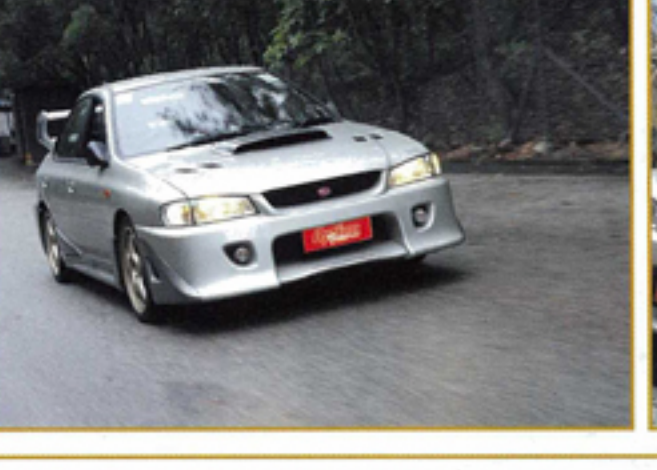
當這套CHAMPION火咀換上本座駕之後，首先一著車一刻發覺著車比之前爽左好多，過了一陣之後車頭都比從前寧靜左，但驚喜原來並不只這樣，當我開始著車既時候，首先發覺起步一刻架車既低扭強過之前而且一到TURBO介入既時候架車好暢順及好鬼猛力爬升，而引擎表現都好爽，到左中段既時候依然感到火咀既威力敏銳直接，經過這個星期測試之後，也發現到耗油量真的比之前慳油，呢過真係給我一個好驚喜。

最後本人可以肯定換上CHAMPION既火咀之後對任何汽車引擎各方面都會有所提升。真係非常感謝代理誠力達有限公司，維修師父及OPTION FANS所有工作人員，希望日後可以再有機會測試多方面產品。謝謝！

測試車輛檔案

SUBARU STi S201

- 出廠年份：2000年
- 擁有時間：半年
- 行駛里數：42,000km
- 耗油量：\$2 /km
- 改裝設定：TOME死氣蕉 STi中至尾死氣喉 K&N風隔
- 測試前火咀：STi 7度火咀



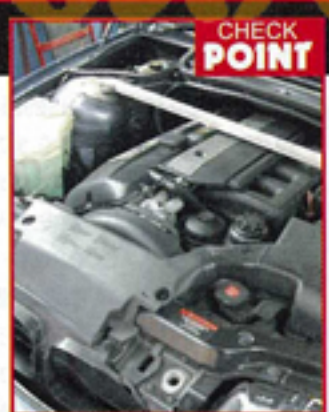
編輯部的測試報告

CHAMPION 這家擁有100年曆史的火咀品牌對於筆者來說絕不陌生，旨因筆者於美國時所駕的Honda Prelude亦是使用其產品，甚至當地一些朋友所駕之Ferrari或Porsche等超級跑車亦有採用，連其中一位參予正式賽事的友人之戰車亦對CHAMPION投以信心一票，故此當知道CHAMPION宣佈躍進改裝用品市場並推出雙鉍金屬火咀時便欲躍試。幸得CHAMPION香港代理誠力達（香港）有限公司安排今次之CHAMPION火咀測試，安裝途中與代理言談間得知這次測試的火咀擁有多項創新技術，在此不再詳述，但筆者覺得特別的一點是其創新技術可令火咀自動跟隨引擎的工作溫度而調節散熱熱度這一點無疑更為合適天氣變化多端的香港。當安裝完成後甫一著車便發覺引擎比之前更易啟動，Idle時引擎原有的輕微震動消失得無影無踪，當離開時由於塞車關係故此一直只以低轉行車，這時分別更明顯起來，低轉扭力變得更加豐盛，直至可以中高轉行車來進一步測試其效果時亦發現轉數上升速度比之前略快，完全沒有任何遲滯感。起初認為是筆者自己心理作用使然，但經過多日駕駛後這種感覺仍沒有消退，而油耗亦能反映出較為客觀的數據，在相同的駕駛方式下平均每缸汽油能比之前多走20-40km（視乎駕駛方式）。縱觀所有感覺以及相對地較為客觀的油耗指標，筆者個人認為值得介紹予讀者們選用。

測試車輛檔案

BMW E46 323i

- 出廠年份：2000年
- 擁有時間：3年
- 行駛里數：85,000km
- 耗油量：\$1.3 /km
- 改裝設定：K&N風隔
- 測試前火咀：OWS 6度雙鉍金屬火咀



E46 323i 車主曹先生測試感受

讀者們好，回想當年買了二手車回來第一件事就會為二手車更換火咀機油風隔，如果上手車主以為愛駒更換了輕量化改裝，例如Racing避震高溫剎車皮呔鈴或更多更多，就是大多數車主不會吝嗇為愛駒一一更換。

本人認為又要馬兒好又要馬兒不吃草，這是不可能的事實，如要汽車有不錯的性能表現又不想用太多的金錢去改裝可從最基本入手，如更換高性能火咀及高效能機油和高流量風隔，在火咀方面從前只有原裝火咀或白金火咀選擇，而白金火咀在當年已有不錯的性能提升，在踏入80至90年代才有鉍金屬火咀出現，到2000年代後更有雙鉍金屬火咀誕生，真是可以令到汽車性能上更有一定的提升。

我在05年已為愛駒更換一隻由德國OWS製造的雙鉍金屬火咀，更換後覺得已有不錯的性能提升例如冷凍起動性能更佳低轉數扭力增強引擎輸出更穩定油門反應倍增，只更換了火咀已有相當不錯的回報算是不錯的選擇。

恰巧OPTION FANS在105期內送出多套CHAMPION品牌的雙鉍金屬火咀作讀者免費測試，而本人獲得是次參加機會，當日17/1經OPTION FANS帶領到由代理誠力達香港有限公司之分銷商安排安裝CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀，經分銷商的維修師父悉心為本人座駕安裝後，在過去一星期內我發現這一套由英國製造的火咀有更好的表現，例如起動引擎油門反應低轉扭力及頭段的反應有更新的引擎表現，比起我之前的雙鉍金屬火咀還要好一點，這可能前一套火咀因已用了2萬公哩後有所損耗而這令火咀工作下降，當安裝上一套全新的CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀後有可能出現性能上的偏差，在這裡我只作出個人對自己愛駒性能反應的意見。

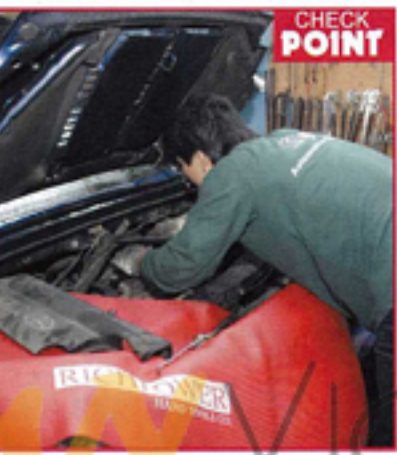
寫到這裡本人對OPTION FANS代理誠力達香港有限公司及分銷商送出產品及安裝感到十分謝意外，本人更希望OPTION FANS及各代理商有更多改裝產品供讀者作免費測試，並祝OPTION FANS代理商及分銷商在新一年業務蒸蒸日上及各人員身體健康。

謝謝！

測試車輛檔案

TOYOTA MR-S

- 出廠年份：2000年
- 擁有時間：2年
- 行駛里數：75,000km
- 耗油量：\$1.2 /km
- 改裝設定：BLITZ死氣喉 K&N風隔
- 測試前火咀：NGK 7度火咀



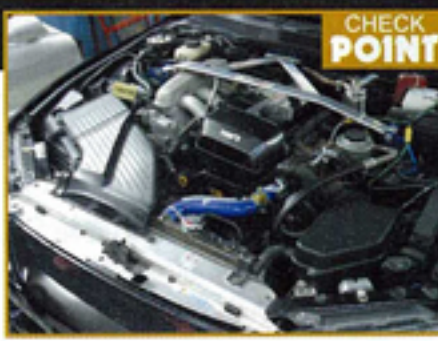
編輯部的測試報告

因為筆者是第一次有機會親身參與產品測試，所以筆者亦十分期待是次CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀測試活動，本人所駕駛的是Toyota MR-S手波，由購入至今已經有兩年的時間而且行駛了7萬多公里，至於在改裝方面都只是一些十分基本的吸排氣裝備，當中包括BLITZ死氣喉和原裝位K&N高流量風隔，但經過改裝後始終都不能夠改善低轉的呆滯反應，曾經亦用過其他品牌的高性能火咀效果只屬一般，但裝上CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀之後，即時感受到行車時比之前略為順暢及急速不穩定的情況亦消失了，轉數攀升得更輕快，中高轉顯得有力，低轉數表現的改善亦是最明顯。而耗油量方面可能CHAMPION IRIDIUM火咀能夠有效地徹底燃燒汽油，所以耗油量亦有少許改善，最後要多謝CHAMPION IRIDIUM火咀的代理商給我們編輯部這次測試火咀的機會並多謝參與協力的業豐汽車服務公司技師十分有耐性的工作表現，因筆者的座駕引擎倉較為狹窄更換火咀是有一定的難度，但技師亦很有耐性為筆者服務，希望下次再有機會為讀者們測試其他產品。

測試車輛檔案

TOYOTA ALTEZZA

- 出廠年份：1999年
- 擁有時間：半年
- 行駛里數：70,000km
- 耗油量：\$1.2 /km
- 改裝設定：FGK死氣蕉 TRD死氣喉 DTM風隔 HKS TWIN POWER
- 測試前火咀：NGK 7度火咀



ALTEZZA 車主張先生測試感受

本人駕駛這部TOYOTA ALTEZZA已有一段日子，用過好多火咀反應都是一般，最近收看到OPTION FANS雜誌介紹美國CHAMPION IRIDIUM比起其他日本名牌火咀有很大分別，於是就參加這個測試計劃。在測試後發現此產品效果非常好，引擎反應意想不到地好，因為這款ALTEZZA係非常之重，加速非常之吃力，加裝HKS Twin Power全車蕉至尾喉都覺得掙D，但安裝CHAMPION IRIDIUM火咀後比之前未換有很大分別，至於引擎方面1、2、3、起步，比起以前完全是兩種感覺，之前引擎要到5,000rpm時才有加速感，更換後4,000rpm時已感覺到那種加速感源源不絕，另外引擎於2、3波之中高轉波段突然翻腳反應，感覺到更為敏銳，而且低轉起步反應亦比之前更為輕巧，最後好多謝OPTION FANS抽中本人參加這個美國CHAMPION IRIDIUM火咀測試，可以給我多一個火咀品牌的選擇。

祝銷量捷捷上升。

OPTION PARTS TEST CHAMPION IRIDIUM 損耗後的火咀比較

最後選出四支不同損耗的火咀比較，（由左至右）第一支火咀相信是壓著機油部份的膠圈損壞而導致機油流入火咀形成一層類似焦膜的東西，左二為燃燒不正常的火咀在點火點上出現鏽漬，圖中屬於正常燃燒的火咀，火咀芯呈炭黑色，右二的火咀是由於經過長期過份損耗火咀後的情況，就連火咀芯的點火點已經消失及同樣出現鏽漬，最後右是全新的CHAMPION IRIDIUM雙鉍金屬火咀。於這次CHAMPION雙鉍金屬火咀測試負責提供協力的技師，為我們詳細解釋各位讀者座駕不同損耗的火咀情況，發現大多數讀者的火咀都出現不正常燃燒或過份損耗等情況，最後筆者發覺能夠令到火咀發揮它的最大效能亦是一門很高深的學問。



總結

在這裡首先要多謝代理商誠力達（香港）有限公司全力協助之下，可以令這次CHAMPION雙鉍金屬火咀測試順利完成。在香港的市場上有多款火咀選擇，每種品牌都有其獨特之處，作為於香港市場上比較陌生的牌子CHAMPION，經過各讀者親身測試後效果都十分的理想，絕對不會比現時香港較為流行和普及的大牌子遜色。而香港代理商亦相當精明地引入頂級的街道使用型號鉍金屬火咀，除了可著重性能及高運作效率之外，耐用性亦十分之高，據代理商表示每枝火咀平均可行駛一萬公里，對於火咀有要求及經濟耐用性的車主來說，CHAMPION雙鉍金屬火咀是值得推介的產品。

