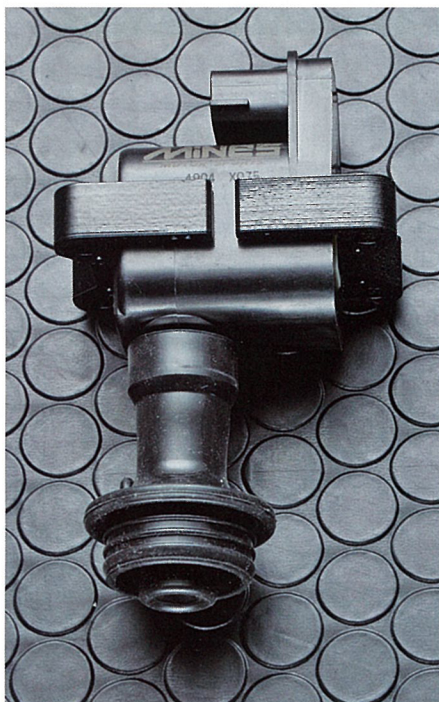




BNR34用。二次コイルの巻数を増やしており、かつR35など最近のクルマでは広く使われている磁石を内蔵する。イグニッションコイル自体は第2世代すべてにボルトオン



右がBNR34用で左がBNR32/BCNR33用となる。32&33でパワトラレスにする場合は、右の写真にある専用ハーネスを使うことで、完全にボルトオン&カプラーオンを実現



あくまでもパワトラを使いたいというBNR32&BCNR33乗りはこちらを使えばOK。マグネットは採用されていないがコイルの巻数は増えており、性能も上がっている



Mine's High Performance Direct Ignition Coil

for BNR32/BCNR33/BNR34
9万6,000円(BNR32/BCNR33)・9万3,000円(BNR34)・12万円(パワトラレス仕様)

ボルトオンで最新点火系を手に入れる

『マインズ』が第2世代Rへ向けて提案する最先端の点火系強化チューニング。
純正同様の耐久性とR35に近い性能を実現する強化ダイレクト・イグニッションコイル。
完全無加工でのボルトオンを実現したアイテムはこれから注目されること必至だ

文：松本奈巳（本誌） 写真：小林 健（本誌）
©マインズ ☎046-857-3313 <http://www.mines-wave.com>

**第2世代にR35の性能を！
一部システムを流用で実現**

近年、第2世代Rはイグニッションコイルの故障を機に、R35純正を流用するケースが増えつつある。しかし、残念なことにボルトオンでは装着が不可能だ。カプラーやハーネスの加工や電源を取る必要がある、興味があっても二の足を踏んでいるという方も多い。

そこで『マインズ』はそのすべての悩みを解消する強化ダイレクト・イグニッションを作った。

注目すべきはBNR34用の純正を加工している点。つまり無加工のボルトオンで装着ができるということ。BNR32やBCNR33についても、専用のイグニッションハーネスが用意されているので、問題なく装着が可能だという。

では、具体的にどこを加工したのか？ まずコイルの巻数を増やして電圧を高めている。また、R35では採用されているマグネットを取り入れているのも興味深いところだ。放電の持続時間が延び、結果として最大で約20%も点火エネルギーを高めることができたという。R34は形状

がほぼ同じなので、そのまま装着できる。さらにR32やR33についても、カプラーオンの専用イグニッションハーネスが用意されているので、こちららもまったくの無加工で装着可能というのもうれしい。これによりパワートランジスタレス仕様となるのだ。

しかし中にはパワトラを外したくないという方もいるだろう。そういった場合には、ちゃんとBNR32&BCNR33用が用意されている。ただし、こちらはマグネットを装備しておらず、コイルの巻数だけ増やしているという仕様だ。

「内部の加工でただ性能アップするだけではなく、耐久性などについても追求しました。自動車メーカー基準の信頼性を確保するため、純正と同じ日立製作所で作っているのです」とマインズの高柳重文氏。

同店らしい妥協のないパーツ作りである。コイル本体だけでなくパワトラ、ハーネスなどのトラブルは珍しい話ではない。エンジンの真上にあるので熱でやられてしまうのだ。そして電気がリークして失火の原因となる。純正部品は製廃にはなっていないが価格が高騰中。マインズの強化ダイレクト・イグニッションコイルはその価格を下回るプライスを付けている。それでいて性能は格段に向上しているのだから、チューニングではなく、補修パーツという捉え方でも、これはお薦めだ。

「R35純正と性能を比較すると、部分的にはR35のほうが性能が上。しかし高回転ではほぼ同等のパワーを発揮してくれます」

見た目はあくまでも純正然としており、かつ性能は向上。ノーマル維持派も不安なく使える。これからの第2世代Rにとって心強い存在だ。