

54th FRANKFURT

チューナー 改造職人訪独

マツダMX-6



サルーン並みの居住性と スポーツカー並みの 走りを実現

次期カベラ・クーペと噂されているのがこのMX-6だ。エンジンは新開発の世界最小、最軽量の2.50V型6気筒エンジンとクラストップレベルの燃費性能を誇る2.0直列4気筒エンジンの二種類が用意されている。どちらも3ナンバーボディで、高級かつスポーティな走りを満喫させてくれるはずだ。

意味で運転することが好きなんだろうね」
(フジタエンジニアリング 藤田さん)
「発想がみんなオリジナリティーに溢れていて人の真似なんて一切なし、みんなこれが俺のや



り方なんだって信念をもってますね」

(ボズスピード 久田さん)
「ターボはハルトゲがやってるくらいであとはほとんどがNAチューン。メーカーのいいところをはっきり残してチューンしてるね。でも細かなところなんかは日本は負けてないよ」
(スピードハウスアルファ 三沢さん)
それぞれ価値観というものを見いだしてきているとは思いますが、その中でも特別印象に残ったことや、見習うことなんていうのはあるのだろうか？ 全体の感想を含めて聞いてみた。
「歴史っていうか、土壌っていうか、文化が違いすぎるよね。なんだって向こうにはアウトバ

ーンがあるもの。車に対する社会の見方もぜんぜん違うよ。技術的には日本のチューニング界も負けてない。でも、問題はそれを社会が受け入れているかどうかなんだよね」

(フジタエンジニアリング 藤田さん)

「ドイツ行って自信も付きましたよ。俺たちは世界に通用するって。日本の社会がチューニングを受け入れてくれるときがくれば世界最強のチューニング王国になれるってね」

(トップフューエル 平野さん)

「日本でチューニングが市民権を得るにはまだまだ時間が掛かるだろうなって実感しましたよ。色いろなものが多いすぎる」

(メインズ 新倉さん)

「ショーを見にくる人の年齢層を見て痛切に感じたのは日本じや考えられないほど自動車文化が広く浸透しているってこと。だって老夫婦がケイニツヒを夢中になって眺めているんですよ」

(ボズスピード 久田さん)

「全域トルクフルで扱いやすいNAチューンが日本でも多くなってくるかもしれないね」

(トライアル 牧原さん)

「コンプリートカーメーカーの視察が有意義だったね。全体的に見て完成度の面で歴史の違いをかんじたよ」

(HKS北関東 酒田さん)

「これを日本で実現できたらっていう見本がたくさんある。今すぐは無理でもいつかきつと、っていう大きな夢を持たせてくれるね」

(スピードハウスアルファ 三沢さん)

みなさん色いろなことを勉強して帰ってきたみたいですね。そしてみんなに共通しているのが日本のチューニング技術の高さを再認識されてきたということ。これだけチューナーが勉強熱心なんだから日本のチューニング業界も前途多々ということですね。

ダイハツX-021

ダイハツのライトウェイト 2シーターモデルは超軽量

ダイハツが参考出品したX021は、フロントミッドシップによる理想的な重量配分を実現している。1600ccSOHCエンジンを搭載し、FRPとアルミ勢スペースフレームによる軽量かつ頑丈なボディなどは、ライトウェイトスポーツカーの要素を十分に満たしている。

