

ンなんかともドッカンパワーが合わなかつた。

ハイギヤやATがなくて、フツーのギヤだとパワー・バンドが狭いので遅いし、急激にトルクがかかるとミッションが壊れたり。

Dai それでも、81～82年頃ですか、アマさんのセブンが最高速280キロくらい記録出したでしょ。あれはエボックメーリング

だつた。やはりターボは速いんだ、という印

象をうえつけられたと思います。だつて当時強化バーツなんかなかつたからね。やはりトラストで貰つたシユニツツアー・セリカのレース用タービンを分けてもらつたら、トタンに速くなつた。レースのことを研究し始めてから、少しづかってきた感じがする。インター

クーラーだつて、それ以前は大きければいい、つてんで小さいタービンに組み合わせて

いた、ぜんぜんターボチューンがわかつてなかつた(笑)。

Dai 純正ターボ車の登場は、確かにターボチューン進化のキー・ポイントになりましたね。メーカーの解説書なんかを見ても、シリダーブロツクやコンロッド、ピストンの強化、あるいはオイルポンプの容量アップなんかが強調してあつた。しかし、純正タービン自体は小さいし、やはり市販タービンの種類やターボチューン用のバーツが出てこないと

強くなつてるし、オイルポンプ、ガソリンポンプにしても余裕持たせて作つてある。ノンターボよりわずか20～30馬力しか上つてない

Dai ハー、そうですが、僕は電子バーツを使えるのがなくて、純正コンピューターをいじる方向にいくんじやないかな。

Dai へー、そうですが、僕は電子バーツのおかげであらゆるターボチューンができるようになつたと思つてたんですけど。

牧原 いろいろ便利な電子バーツはあるんですけど、限定されたチューンしかできなくて、やはりブレッシャー・スイッチで増量していた幅が狭いということやね。その意味では、や

Dai それも、やはりターボチューンが飛躍的に進歩したのは、やはりターボ関係のバーツが出てきてからということですか。

山本 それもあるけど、純正ターボ車が市販されてからでしょ。エンジンが強化してあるだけじゃなくて、補器類ですね。ああ、燃料はこうして増量していくのが、電気だつて

雨宮 うん、あれはうまくいったね。今考えると信じられない(笑)。ターボは決まるとメチャクチャ速かつた。

雨宮 うん、やっぱレビックじゃないですか。なんだってコンピューターの燃料関係が命だからね。

話にならない、と思いますね。そこで、ブーストコントローラーとかサブコンとかいろいろあります、どのバーツが一番ターボチューンを進歩させたと思いますか。

雨宮 うーん、やっぱレビックじゃないですか。なんだってコンピューターの燃料関係が命だからね。

雨宮 うちもやはりターボ選択だつた。ロータリーは純正ターボ出てもあまりエンジンの強化バーツなんかなかつたからね。やはりトラストで貰つたシユニツツアー・セリカのレース用タービンを分けてもらつたら、トタンに速くなつた。レースのことを研究し始めてから、少しづかってきた感じがする。インター

クーラーだつて、それ以前は大きければいい、つてんで小さいタービンに組み合わせていた、ぜんぜんターボチューンがわかつてなかつた(笑)。

Dai 純正ターボ車の登場は、確かにターボチューン進化のキー・ポイントになりましたね。メーカーの解説書なんかを見ても、シリダーブロツクやコンロッド、ピストンの強化、あるいはオイルポンプの容量アップなんかが強調してあつた。しかし、純正タービン自体は小さいし、やはり市販タービンの種類やターボチューン用のバーツが出てこないと

## ●純生ターボ車の登場で チューンレベルがアップした



# RIB

話にならない、と思いますね。そこで、ブーストコントローラーとかサブコンとかいろいろあります、どのバーツが一番ターボチューンを進歩させたと思いますか。

雨宮 うーん、やっぱレビックじゃないですか。なんだってコンピューターの燃料関係が命だからね。