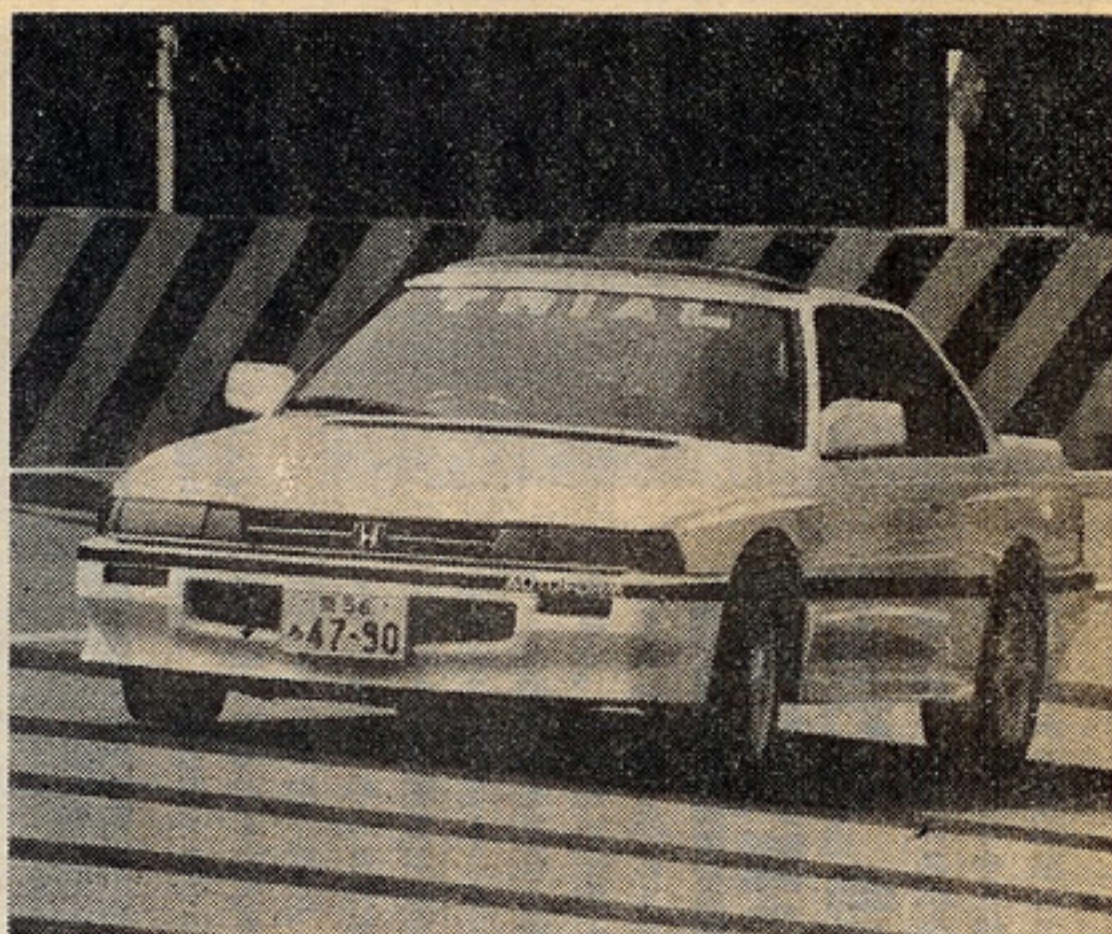
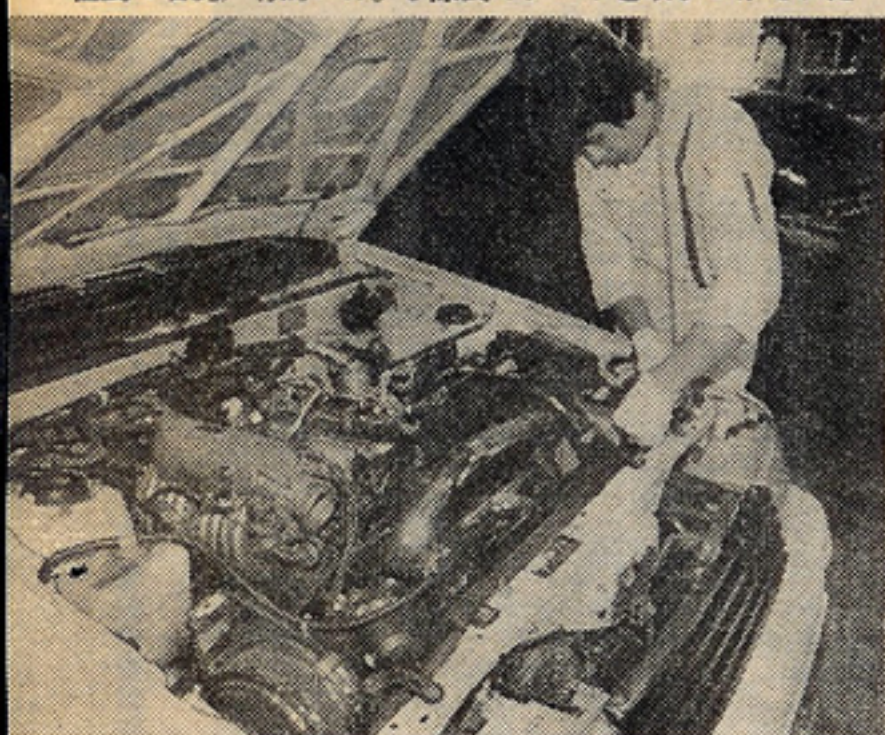


社長の右腕、有馬メカ。手際良くターボを取りつけていた



ストリート用にボルトオン・ターボで武装したプレリウドSi。シャシーダイナモで120→200psをマークする

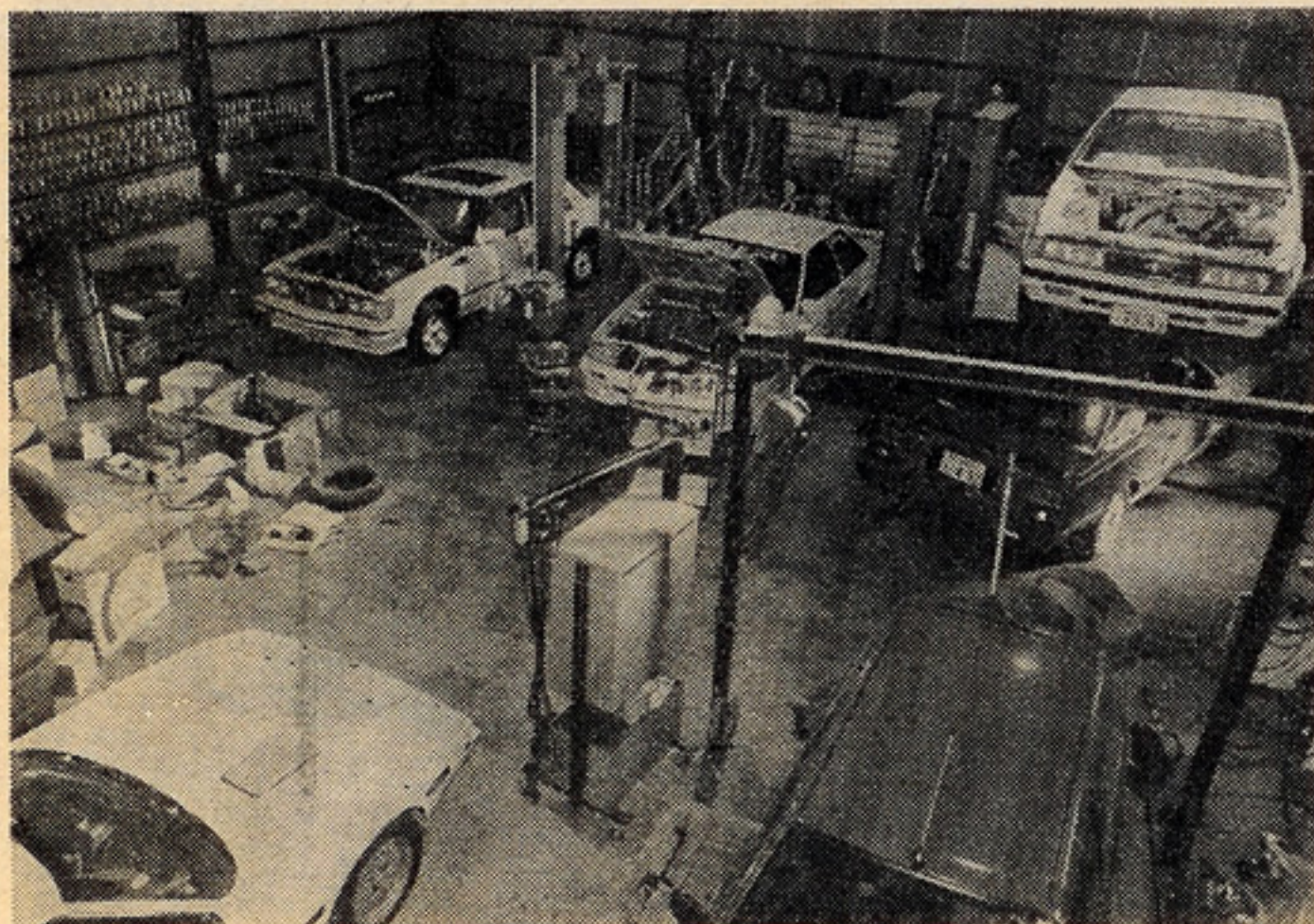
わり等トータルバランスが良くなかつたダメだね。僕もチューナーとして昔のような「激しさ」がなくなっちゃったんで、少し淋しい気がするよ」とセンチメンタル……

■今の車は良く出来てるね

■新兵器エンジンアナライザー
トライアルのガレージにはリフト3台にボツシユのシャシーダイナモをはじめ、アルゴンや自動溶接など加工物は自作できる設備がある。なかでもインジェクションの燃料噴射時間など電気関係のすべてがチェックできるエンジンアナライザーは、複雑な電装を持つ現在の車には必需品。

「もう昔のように勘を頼る時代じゃないよ。最新の設備を導入してデータを出さなきゃ車を何台でもツプスと思うよ」と自信たっぷり。

「車はどんどん進歩しているから、今の車って本当に良く出来てるね。ほとんど手を加える所がないくらいだ。」
でも、難しいほどチューナーとしてのやりがいもあるというもんだ。特に7thスカイラインとツインターボの電気関係が難しいね」そしてこれからは「タービンやマフラーといった補器類の交換が主流になるんじゃないかな。」
それだけで2もなら100psアップ、3もなら400psまで簡単に出来るんだから」と、これからのチューンを示唆してくれた。



ガレージは満車状態。トライアルの人気の高さが伺える

最高速記録は良いスタッフ 抜きでは不可能や

■客というよりファミリーや
「お客さんとの付き合いを大事にしたい」というトライアルは
商売上の客としてはなく、家
族的フンイキをお客に求めている。そんな意味で中山サーキットで貸し切り走行会をしたり、年に数回パーティーを開いたり