

## ☆チューニングはこう変わった☆

about  
1977

ソレ・タコ・デュアル、13Bペリ、メカニカルノイズがメインストリートにこだました

オイルショック、排ガス規制の波をモロに受けたこの時代、クルマは走らなかった。だから、当然のごとく、ハイパワーを求めてチューニングが行われた。L28-3ℓソレ・タコ・デュアル、2T-G-2ℓ・304\*

／288\*、13B-ベリフェラルポート、サイドポート。そのメカニカルノイズは若者達のハートを熱くさせ、ミッドナイトのメインストリートにこだましたのだ。

伊藤政生  
代表取締役  
株トラスト大阪



マフラーから始まったトラストも本社が今年、CRと同じく10周年となりました。今日ではターボを中心にユーザーに満足してもらえるパーツを開発しています。CRは先端レベルの記事も多く、CRならではの本作りをしていますね。これからも、毎年、免許を取得していく若い読者を楽しませてあげてください。

⇒マニアックなメカニカルノイズを絞り出したチューンドメカユニット

about  
1982

メカチューンが成熟し、ボルトオンのターボキットが登場

L型、2T-Gのメカチューンは成熟し、新世代の4A-G、5M-G、FJ20などのチューンドマシンも登場してきた。そして、この頃、チューニングは大きな転換期を迎えた。異次元のチューンドメカニズムと思われていたターボキットがストリートに登場したのだ。しかし、この頃のターボは、大きなターボラグ、耐久性の弱さ、燃料系、点火系のセッティング不足など数多くの問題があった。そして、チューナー達の試行錯誤により、ターボチューンはフルブーストでレベルアップしていったのだ。



ターボが注目され始めた頃、数多くのメーカーからターボキットが発売された



株HKS販売  
大阪営業所  
所長 平井顕裕



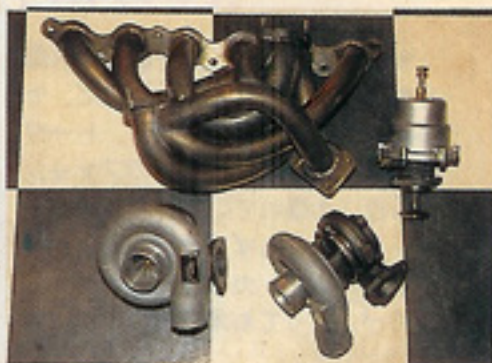
当初、脚光を浴びていたチューニングも今はかなり普及してきました。純正車がハイパワー化している今日、我々ももっと勉強し、いいパーツを開発していきたいと思えます。CRの10年間、いろいろありましたが、業界発展のため、お互いにがんばっていきましょう。

Now

オーバー400ps & 300km/h  
ターボチューンは進歩しつづける

ターボがストリートに登場してからの進歩には目ざましいものがあり、L型マシンでさえもオーバー300km/hを可能にしてしまった。バリエーション豊富な大容量タービン、燃料系、点火系をコントロールする電子パーツ、そしてツインターボ。それらがハイレベルでセッティングされ、オーバー400ps & 300km/hが身近な存在となった。また、ターボと並ぶ過給システム・スーパーチャージャーも登場し、ハイレスポンスとビッグトルクを可能にしている。

今日のモンスターチューンドユニットは7M-Gツインターボ。セッティングしただけでは最高速=320km/hも可能だ



☆走り屋達のメインストリートはこう変わった☆

about 1977

万博公園外周道路は公道サーキットと化した

いつの時代においても、自分のマシン、走りを自慢する強者達がおのずと集まってくる場所がある。この万博公園外周道路は周回コースであり、まさにうってつけの公道サーキ

ットであった。土曜の夜には夜明けまでエキゾーストノートが響き渡ったのだ。しかし、やがてここは閉鎖され、走り屋達は阪神高速道路へ流れていった。

