

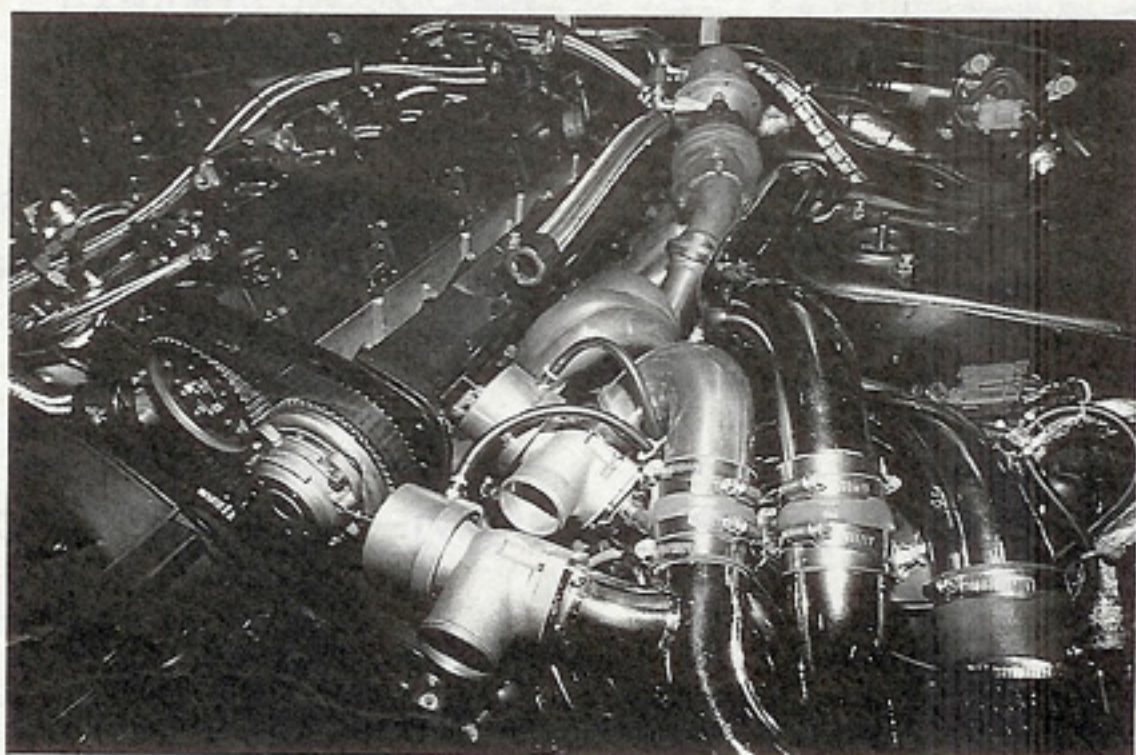


もちろん、ターボはこういうものだと考えられていたし、最高の技術を使ってもその程度のものしかできなかったのが現実と言えるけど……。

そんな状態であったターボも、今ではかなりのチューニングバリエーションがチョイスができる体制になってきました。ユーザーの好みに応じて、好きなセッティングが自由に取れるようになったのです。今のターボなら、ほとんど素直なパワー曲線を描いていて、下から回転に応じてパワーが出てくるので、大変乗りやすいし、その上、速いのが当たり前となってきている。パワー、パワーと言って、パワーばかりを追いかけていた時代は完全に終わりを告げたとと言えるでしょうね。特にこの1、2年はクルマ業界にとって大きな転換期を迎えているし、チューニングの世界をとっても、時代の流れが変わろうとしています。ユーザーの希望も、以前にもまして乗りやすく、パワフルなものが好まれるようになってきているし、メーカーから出てくるクルマも、非常に高度なものになってきています。特に電子技術が大きな要素となってきているだけに、経験だけではさわれませんね。チューニングショップもトータルな面での技術力がないと、チューニングそ

のものができない状態となっています。チューニングパーツの開発にも、ほとんど1からクルマを作るぐらいの感覚で取り組まなければならないので、現在では、岡山にあるT1サーキットをフルに利用して、新製品の開発に取り組んでいます。ここでは特に足回りの開発に重点を置いてテストを繰り返しています。足回りの開発には、限界点をつかんだ上でのセッティングが必要となるので、サーキットでのテストは欠かせませ

ん。何度もスピンを繰り返し、作り上げていかなければならないのです。経験や勘に頼るのではなく、データ作りをきっちりと行った上で、それに従った開発を行わなければなりませんからね。もちろん、数字の上だけで作り上げることはできないので、今までに作り上げてきた経験を生かして、最後の味つけをしていかなければ。近い将来、理想の形の足回りを皆さんにお届けできると考えています。



幅広いターボチューニングを展開しているトライアル。写真はTD05GX2のRB26DET改ドラッグ仕様