

大胆なのにさりげない。 クルマを完璧なフォルムに仕上げる ハイクオリティエアロ

アリゲーター／浜崎さん

昨年は、「BOMEX」にと
って、たいへん充実した1年だ
ったといえるだろう。バリエー
ションの充実、新製品の開発
など、まさに怒涛の年といえる。
そして今年度、もしくは'95-'96
年に駆けてのイチ押さパーツは、
何といってもフロント関係のス
ポイラーであるといえる。

いくつか紹介すると、R33・
GTS-1/ビックマウスタイ
プフロントバンパースポイラー
(定価6万2000円)、JZA
80/フロントアンダースポイラー

タイプ2 (定価3万2000
円)、SW20/フロントアン
ダースポイラー、タイプ2 (価
格2万9000円) などがある。
GTS-1用のビックマウス
タイプは、ハードチューニングまで
対応できるよう冷却効果を第一
に考え、インテークを大きくあ
けた。さらに負圧がかかるよう
スポイラーサイドにアウトレ
ットを設定。インテークの大きく
開いたスポイラーを装着するこ
とにより、ワイド感が強調され、
フロント廻りをよりスポーティ
に演出する。80スーブラ用の
フロントアンダースポイラー

は、スポイラー本来の目的であ
るダウンフォースの働きを促進
させることにもなる。フロント
アンダースポイラーというス
モールサイズのパーツに更なる
機能を求め、直進安定性の向上
と空気の流動を整えることを目
的として、両サイドに翼端板を
設けたことにより、スタイリッ
シュ仕上がりになった。そして、
MR2用のフロントアンダース
ポイラーは、最大の特徴である
両サイドの翼端板により空気の
流動を整え、直進安定性を向上
させるように開発されている。

この他にも今後は多彩なバリエ
ーション、豊富な対応車種、ス
タイリッシュなデザインを高い
次元で両立したエアロパーツを
展開していきたい。



'95年はやっぱりゼルダ！これにつぎくるわ...。 '96年に関してはセダンとかワゴンの開発に 力を入れていくよ！

トライアル・プロジェクト／牧原社長

ドレスアップの点で考える
と、'95年はやはり東京オートサ
ロンで華々しくデビューした3
本スポークの「ゼルダ」。これ
が一番大きな存在だった。やは
り時代は3本スポーク。ゼルダ
の登場以降、ホイールメーカー
各社が競ってこのデザインで勝
負をかけてきた事でもわかると
おり、これがホイールデザイン
における台風の目だった事は間
違いないだろう。

それからエアロに関しては、
ウチではR32、インプレッサと、
結構いろんなクルマに力を入れ
てきた。特にインプレッサのオ
ーバーフェンダー仕様は、いろ
んな意味でインパクトがあった
んじゃないかな。まあ、こ
とエアロに関しては、去年の後
半に車検制度が変わったことも
あり、今後はデザインの自由度
がある大きなエアロが出しやす
くなったから、ますます盛り上
がっていく事は間違いないだろう。

ただ、今までのようにスポー
ツカーを軸にしているんなチュ
ーニングが展開していくのでは
なくて、今後はRV、セダン、
ワゴンといった各分野のクルマ
が、横一線上に並んで盛り上が
っていくと思う。やっぱりユー
ザーの多様化もあるし、価値観
そのものが変わってきているか
ら、チューニングといえばスポ
ーツカーといった、従来の通り
考え方ではなく、ウチなんかで
もセダン、ワゴン等をベースに
して、本当に楽しめるクルマを
作っていくつもり。ちなみにこ
の辺の第一弾は、人気のY33あ
たりを予定している。まあ、あ
んまりカリカリにするんじゃない

くて、どこでも使えて楽しめる
クルマ。これを狙ってチューニ
ングを考えている。

もちろん従来からやっている
カリカリ系のチューニングに
も、当然今以上に力を入れ
ていく。特にR33スカイライン
に関してはGTR-Rだけではな
く、すべてのラインナップをき
つちり押さえるつもりだ。

後はエアロで言う小物の類、
例えばグリルとかミラーなんて
言うのも、出来るだけそろえて
いきたい。それと、昨年車検制
度が変わって、これでいいよ
「本物」のアフターパーツだけ
が生き残れる時代になったと思
う。だから、心算気合いを入れ
て、いろんなパーツを開発して
いくつもりだ。

ROOTS



やはりトライアルにとっては、95年オートサロンで登場したゼルダが一番ポイントになっていた
ようだ。価格は17インチの7Jで5万3000円〜。写真のエアロはトライフォース。こちらはフルキ
ットで33万円である。