

こんなPARTSが心底欲しかったんだ~!!

最新ITEM 生かしまくり!!

これまでどうして存在しなかったのか?
不思議になってくるジャストミートSYSTEM紹介

- EVO IV~IX用ポン付けタービン
- RE11S超注目ハイグリップTYRE登場
- NEWタイプバルコンの威力
- 超特急Z34最新EXシステムSOUND
- EVO X用調整式アクチュエーター

水は流れる。昔の人はどうもいことを言つ。クルマというやつは、いろいろなバランスの上に成り立っている総合機械なのだ。ある部分だけが突出していても、非効率という機能レベルが向上するわけはない。一番性能が劣っている部分で、このレベルを決定しているわけだ。だから足りない部分、不満などを改良するという作業が必要になる。これまでも30年以上の歳月をかけて、少しずつではあるものの、着実に進化してきたチューニング業界。ここに来て、それまでのノウハウの蓄積をベースに各自が独自の手法を登場させてきている。ただし、それらのノウハウは従来のものと非常に似通っている。そのため、ついには見違えてしまふところが多いのだ。だが、シンクリと騒動し、しつかりとその特性と目標とを明確に設定すれば、その部品なりノウハウが持っている可能性の大きさを、それをエンカケに展開される世界が開ける。具体的な例を挙げてみようか。強化と調整タイプのアクチュエーターが発売された。これまでも存在し、当たり前前のパーツのような気がするのだが……違う。進化しているのはチューニング業界だけではなない。ノーマルのマシン、エンジン、サスペンションは、以前とは比較にならないくらいに高性能化している。その純正採用されているタービンを、もっともっと活用するということが可能になるのだ。大容量のタービンに交換するという手法ではなく、純正品のポン付けバルコンを最大限に活用するというやり方で、スポーツタービンを作り上げることができるようになり、アフターマーケットのメーカーは、純正を否定するのではなく、その実力を正当に評価して、その潜在能力を引き出すという方向で、最新のシステムを注視しようとしているわけだ。まさに、よつては、いい時代なのかもしれない。ノーマルがどういようでも、純正だったから、すべてに手をいれなければならないから……行!!

「旧型になったと嘆いているEVOオーナーに!!」





●JEのブースに飾られていたV型10気筒のクランクとピストンと金コネクティングロッド。って、どんなエンジン?と考えると、こりゃF1エンジンの心臓部か。



●スリーブにウォーターラインをコントロールする溝を掘り込んでしまったメーカー。上面にも取り用ホールが設けられ、日本エンジンもイロイロ対応してた。



2 ENGINE



●ホンダ Civic はアメリカで大注目。いろんなメーカーからエンジンパーツが展示されていた。これはCROWLEY社のもので、内蔵パーツが全部のり付いてる。



●ピックアップしていたのがこのオジさん。リバタイ風3軸ミッションの全キヤにシンクロをセット。「こうすりゃストリートで乗れるだろ!」……強烈な考え方です。

