

祝



みんなのやる気もますます元気♥

TOYO AUTO SALON '96 TOKYO RACING CAR SHOW

改造楽

今年で、前身の東京エキサイティングカーショーから数えて第14回目となる東京オートサロン。そのすべてを見つけてきた東京・晴海の国際見本市会場。ここでの開催は今回で最後となることがほぼ決定している。来年、新天地（東京・有明予定）でまた会おう。

毎年恒例、年頭を飾るオレたちのエキサイティングイベント、東京オートサロン（1月12～14日・東京晴海）。'96年の開幕に、また新たな興奮が沸き起こった！カスタムはより完成度を極め、ドレスアップはコンプリートの作り込み。チューニングはもうフルチョイスのフィッティングだ。見てくれ！ここでデビューのGT-Rスピードワゴン、お仕着せじゃーツマンナイ、そんな初心からのコンセプトを。そして、もっともっとクルマを、改造を楽しもう。チューナーも走り屋もギャラリーも、ここに大集合のチューニング・スピリッツには、そんなメッセージがいっぱいだ。今年、車検制度の規制緩和も追い風に、みんなで盛り上げ盛り上がる、改造文化の新時代。ヤルぞ感動大特集！

晴海よ、ありがとう



祝・ボテワーク完成！のGT-Rスピードワゴン。レカロSR-IIスペシャルを4脚擁し、いよいよ未体験空間が走り出す。

改造スピリッツが大集合



OPTION GT-R
スピードワゴン計画
Vol.④

「R」

ワゴン

面構えも
なかなかのシブさ
そこのけそこのけ
スピードワゴンだぜ

威風堂々の世界初披露!!



便利でファッションナブルなクルマとして、ブームとなったワゴン。しかし、……今までこんなにアクレシティブで本当に速いワゴンがあったらどうか。OPTIONがプロデュースしたこのGT-Rスピードワゴンは、自惚れではなくワゴンにある画一的な概念を打ち崩す試金石となるはずである。

姉妹誌のOPT4で行っているクロカン4駆での最高速やゼロヨンチャレンジも、こういったOPTIONらしい従来の常識とかに捉われないスタンスの表れなんだけど、こっちはやはり本家本元のOPTの面目躍如といったところだろう。

とはいえ、まだGT-Rスピードワゴンは形ができてあがっただけで、中身はまだまだ現在進行形のクルマ。ヤルからには最初に宣言したように、世界一のカッコいい3000km/h

ワゴンに必ずするつもりだ。「動いてなんぼ」がオレたちのやり方だから、やっぱり目に見える記録、具体的には最高速や0-3000km/hといったことにもトライさせていこうと思ってる。

今回、96年の東京オートサロンの会場にて、みんなにお披露目したこのクルマは、そういう意味ではまだ生まれたばかりの赤ん坊。これからどんどんと熟成を重ね、より強さと美しさを追い求めていく。それがどこまで成長するのかわからない。オレたちにも今は見当がつかないくらいだ。

やりたいことは尽きない。このオートサロンに間に合わなかったこともたくさんある。夢のクルマは1月12日に走り始めたばかりなのだ。

コレだ！ そう、コレなんだよ。チューニング業界をリードする20世紀の最後の天才!? (なんとかと天才は紙一重)、OPT誌編集長、Dai稲田のただの思いつきが生み出した超ト級のウルトラワゴン、コレがGT-Rスピードワゴンの実物なのだ。1月12日~14日に開催された東京オートサロン会場に驚嘆の嵐を吹き荒らしたリアル「R」ワゴン、今時コイツを知らなきゃ、仲間の話題に乗り遅れちゃうぞお〜。

ここまで魅せる!!
GT-Rスピード
ワゴン詳密ガイドは次ページへ

'96速攻ハイライト

GT-Rスピードワゴンの完璧なスタイリングを完成させるのに、最も障害となったのはリヤサイドのガラスだった。始めは何かのクルマのフロントガラスを切って作ってみようとしたのだが、結果は割れてしまっとうまくいかなかったのだ。

編集部が弱りきっていたところに、渡りに船とばかりに助けの手をさしのべてくれ、快くこのガラス製作を請け負ってくれたのが横浜市都筑区の豊住曲硝子さんだった。

豊住曲硝子では、このクルマ用のような難しい3次元曲面で、しかも「合わせ」のガラスも作れるから、世界に1台のカスタムカーを作りたいって人は相談してみるといいかもしれないね。



この美しいボディは3次元曲面のガラスがあつてこそ豊住曲硝子の職人技に脱帽!

「赤坂プラザミカド」に使われている美しい曲面ガラスも豊住曲硝子で作られたものなんだって。

ド派手ボディはカッティングシートが決め手!

GT-Rワゴン自慢の渋いメタリックブルーを、いきなりド派手ボディに変身させてくれたのが「きりはりくらぶ」製作のカッティングシート。コンピューター制御のカッティングマシンの手にかかれば、こんなに大きなロゴだってバッチリOK。張るのも本当は難しいんだけど、こちら「きりはり」の三沢さんの手にかかれば完璧に仕上がってしまうのだ。みんなも愛車のイメチェンにいかが?



トライフォースエアロのサイドステップも装着しています。前後に開いたエアダクトが超カッコイイんだもんね。もちろん、これらトライフォースエアロはスタンダードボディのGT-Rにだって装着できるよ。



前後のオーバーハングも、400mmに短縮されるもの。ただそれだけで、リアのホイールをより引き出すことができる。タイヤは275/35-18だ。まだまだ余裕があったら285だ。

ボディ下面に流れたエアをスムーズに抜いてやるのはレースカーでは常識。このリヤバンパーもその流儀にのってバンパー後端をハネ上げているんだよ、わかるかな?

やったぜ "R"ワゴン完成!



東京オートサロンで大人気だったGT-Rワゴンだけど、今後は全国のOPTファンに会うために旅に出るぜ。

まず手始めは名古屋パフォーマンスショー。こちらのoptionlandブースで展示を行うのだが、なんとそのまま大阪モーターフェアにも出展することになっているのだ。

さらに、これらのショーがひととおり終わったら、いよいよ「世界最速ワゴン」の名に恥じぬようにエンジンチューンを開始することとなる。

オーバー300km/hのスーパーワゴン、まだ完全に完成したワケじゃないけど一足先にお披露目だ。みんな見に来てくれよな!



GT-Rワゴンが全国行脚 関西方面のみならず、期待して待っててね!

Special Thanks to

トライアルプロジェクト (0722-54-9777) / レイズ (06-746-1010) / シロマ (0550-83-1190) / プリチストン (0120-076030) / ケンウッド (03-8486-5515) / ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル (03-3767-1123) / プリンプ (075-721-0204) / シベック (03-3630-1103) / きりはりくらぶ (03-3669-4919) / Beeレーシング (045-985-1186) / 豊住曲硝子 (045-934-1201)

写真でわかるように、わがかりつらいた。GT-Rワゴンには、クワタムとBOSCHのTEIXER製のスプリングという組み合わせをチョイス。もちろん車高調整だし、減衰力も無段階調整だからどんなシチュエーションでも気合の入った走りが可能なさ。

SUSPENSION



英国生まれのクワタムは街乗りから300km/hオーバーまで余裕でクワタム

EXTERIOR

トライアルオリジナルのトライフォース新作フロントバンパーボイラーガコレ。アンヘラルドタイプのリップデザインがスタイリッシュだぜ!



このエアロボンネットは、ニスボのコンプレットカー、4000円。無理言って提供していただいたのだ。ドレスアップはもちろん、売却効率はアップも見込めないはずだ。

ワゴンボディにトリアルニューエアロが映える! ド迫方の特大ロゴがキマッてる! GT-Rワゴンには、ボディカラーをチョイスする際のホルワウレッシングのトリートメントは必ず使ってください。

ピカピカのキンキラギン!

INTERIOR

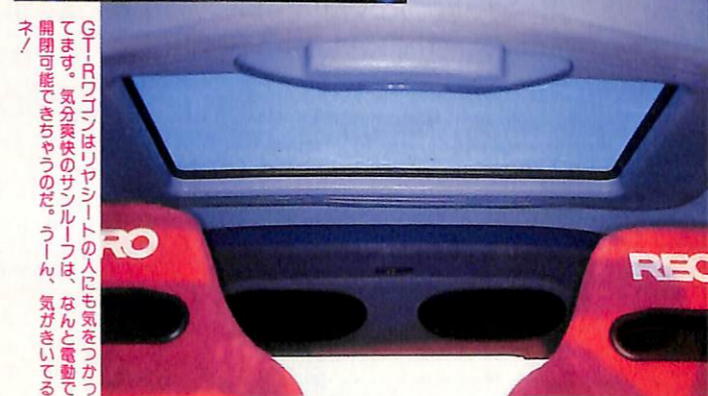
リッチ、ゴージャス、コンフォーターブル。これぞハイスピードワゴンの理想形!



ダッシュボードに埋め込まれたKENWOOD製カーオーディオは、CDはもちろんMDだって聞けちゃうフルソースユニット。しかし、CDはともかくとしてDailはMDなんて持っているの? (実はCDもまだ買ったことがないらしい……編集部注)



各種追加メーターは走りを楽しくGT-Rの醍醐味を、センターコンソールの大加工によって行き場を失った3連メーターをDailのメーターパネルに移設することになりました。カーホンフェイスガスポートイテイヤ。



GT-Rワゴンはリヤシートの人に気をつつかっています。気分爽快のサンルーフは、なんと電動で開閉可能でさやうのだ。うーん、気がきいてるネ!

近未来感覚のハイテクマシン

センターコンソールを大加工することで可能になった夢のKENWOOD製のデュアルモニターシステム。ナビやTVを独立して楽しめるなんて、オー・マイ・ガッツって感じのさ。

OPT 96.3

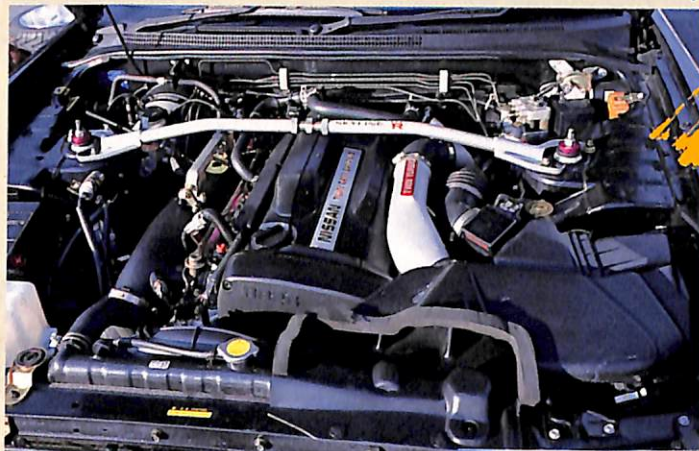
TRIAL R33GT-R

トライアルプロジェクト ☎0722-54-9777

牧やんおススメのクワタム
のショック。突き上げ感が
なく、とても乗りやすい足と
のこと。Daiも気に入って
たゾ。



ボールベアリングタービンの ハイレスポンスで ストリートからサーキットまで 楽しい足を活かせ!



エンジンはピストン、コンロッドを入れ替え2700cc。カムを変更しエアをさっけり導入する。しかし、見た目ノーマルに見えるのはいい。

主要スペック速攻DATAチェック	
パワー・トルク	不明
エンジン	東名87.5φピストン/H断面コンロッド/カムIN264度・E×264度/アールズオイルクーラー
ターボチャージャー	IHIFX5×2/EVC/最大ブースト1.6kg/cm ²
燃料制御系	メイン680cc×6/オリジナルCPU/ボッシュ燃料ポンプ
吸排気系	ステンEXマニ/ピクトリーIIマフラー/ブリットタイプCVウエストゲート
シャシー伝達系	OSTリブルプレートクラッチ
エクステリア	トライフォースエアロキット・バンパースポイラー・ステップ・リヤアンダースポイラー・ヤウイング装着予定
インテリア	レカロファルコン
サスペンション系	クワタムショックアブソーバー/XEB ECスプリング
ブレーキ系	プレボキャリパー
タイヤ	アドバンネオバ・F275/30-18・R275/30-18
ホイール	トライフォースゼルダ・F10J-18・R10J-18



レカロのファルコンにウイランスのシートベルトの室内。けっこうシンプルで、R33はこのフツツの感じがいいかも。

同じ仕様にするならいくら?チェック

エンジン系	37万円
サスペンション	30万円
エクステリア	25万円製作中

(必需品および工賃含む目安の価格)

「OPTのスピードワゴン計画につきあってもうたから、R33の開発は遅れっぱなしや」だったトライアルのR33走り出しても、ホントにまだエンジン関係にはタービンを組んだくらいでセッティングもなにもない。ほとんどノーマルのブリストアップくらい速さだから、ここでは足のチェックだ。この足がトライアルの新しいテーマなんだ。例のクワタム・ショックの展開だけど、ストリートを走っただけだったから、サーキットはまたとないチャンス。慎重に感触を手ざりしながら走ると、やはり、新しいショックのよさがわかる。

「R33はR32と違って、テールが滑り出してから車重の影響が出やすいのかもしれない。そのあたりを知って乗らなあかんかもね。これはコンピューターのセッティングも煮詰めてるし、けっこう乗りやすいと思うんだけど。しかし、今年はサーキットも全然走ってないなあ。時聞くれ!」(牧原道夫)



硬いが追従性のいい足は、サーキットでも新鮮感覚だ

でも跳ねなくて、路面との追従性がいい。だからコントロール性がよい。新鮮な感覚を覚える足だ。

OPT.96.3

TRIAL R32 Type M

トライアルプロジェクト ☎0722-54-9777



2.4LでK27を回す! 下からも効くハイパワーエンジンで FRマシンの醍醐味を味わえ!

キレイなブルーのバイピングのエンジンルーム。K27のゼロヨン&ストリート仕様だ。ややドツカン的なフィーリングだが、400cc分上乗せされているので普段の使い勝手もいい。しっかりバランス取りされたエンジンは吹けも抜群だ。



主要スペック速攻DATAチェック

**R262.4L
ビッグタービン仕様は、
ハイレスポンスで
気持ちいい!**

カーンという金属音。まるでエンジンはGTRのRB26を回しているような錯覚だ。こいつはGTSiのタイプMなのに。それもトーゼン、RBの腰下を組んだ2.4Lだから、ほぼエンジン質感が同じなのだ。

K27のMOJビッグタービンは4500rpmあたりから8000rpmまで一気にファイナルギヤはノーマルなので、1速から3速なんかはあつという間に吹け切ってしまう。もっとハイギヤードにしたほうが、この2.4Lパワーを有効に使えるはずだ。ゼロヨン仕様なので、まだコーナーリ

パワー・トルク	不明
エンジン	東名82φピストン・バルブスプリング・カムI N256・EX264度・カムプリー/ RB26用クランク・コンロッド/HKSオイルクーラー
ターボチャージャー	KKKK27 3470 MOJ/最大ブースト1.6kg/cm ²
燃料制御系	オリジナルCPU+F・OON・メイン550cc×6/EVC/GT-R用燃料ポンプ/アベックスBFC
吸排気系	42.7φステンEXマニ/アベックス120φマフラー/ブリッツタイプEウエストゲート
シャシー・伝達系	OSTリプルプレートクラッチ/ニスモLSD
エクステリア	トライフォースフルエアロキット
インテリア	レカロA8
サスペンション系	ビルシュタインオリジナル減衰力調整/XE BEC・F2.9kg・R2.9kg
ブレーキ系	プロジェクト#ローター&パッド
タイヤ	アドバンネオバ・F215/45-17・R235/40-17
ホイール	トライフォースゼルダ・8J-18



オリジナルのトライフォースゼルダホイール。リムが幅広くてピカピカなのだ。こりゃけっこう自立気度は高い。

同じ仕様にするならいくら?チェック

エンジン系	250万円
サスペンション	13万円
エクステリア	25万円

(必需品および工賃含む目安の価格)



ノーマルと比べたら、こつちのほうは断然乗りやすいよ。トルクもあるし、エアロもカッティングのガタエなし。ストリートではけっこうスエスんちゃろ? リヤが下にグッと回り込んでるのガタエやる! (後編速夫)



ングの足のほうは煮詰めていないようにだけど、このパワーで素性のいい後輪2駆というのは面白い。ゼロヨンだけじゃなく、ドリフトからサーキットまでカパーするオールマイティに仕上げてみたい。

OP96.3

2JZ-GTEをソアラにスワップ。A/Rが1.04というT51Sが恐ろしいパワーを発揮する。ポアアップで排気量は3100ccだ。



ガレージ福井SPL 2JZソアラ by東

ガレージ福井SPL ☎0776-67-2980

2JZ-GTE+T51Sの
スゴいやつ
740psでソアラを300km/h
オーバーへ!



主要スペック速攻DATAチェック	
パワー	740ps (推定)
エンジン	トラスト86.5φ鍛造ピストン・H断面コンロッド/IN264度・EX264度カム/ポート拡大研磨/APPオイルクーラー
ターボチャージャー	T51S/最大ブースト1.7kg/cm ²
燃料・制御系	オリジナルROMコンピューター/PFC-Fコン・メイン850cc×8/EVC/ボッシュ燃料ポンプ×2
吸排気系	HKSステンレス42.7φEXマニ・ツインウエストゲート/オリジナル85-130φマフラー/アベックスGT-R用インタークーラー
シャシー・伝達系	OSTリプルプレートクラッチ・軽量フライホイール/TRD製LSD
エクステリア	ノーマル
インテリア	atc製Dラインステアリング/レカロSR11ハリヤー
サスペンション系	オーリンズ特注ショック/オリジナルスプリングF18kg・R7.5kg
ブレーキ系	アベックスローター・パッド/アールズホース
タイヤ	P-ZERO・F235/40-18・R275/35-18
ホイール	トライフォースゼルダ・F8J-18・R9J-18

同じ仕様にするならいくら?チェック

エンジン系	400万円
サスペンション	28万円
ブレーキ	33万円

(必需品および工賃含む目安の価格)

「ウチがソアラをやるなんて珍しいでしょ。コレ、マジで速いですよ。今度は谷田部の0-300km/hに挑戦しますからぞ。」(横山耕治)



パワフルなソアラだ。いかにもパワー指向の強いガレージ福井チューンって感じ。アクセルを急に全開するのはちょっと怖いくらい。3.1ℓにビッグタービンのシングルチューンで、ブーストも1.5kg/cm²以上かけるのが当たり前という仕様なのだ。5000rpmあたりからのトルクは強烈で、7500rpmまで一気に回るので、タイヤをホイールスピンスせないように走るのに神経を使う。コーナーの多いサーキットのタイムアタックには合っていない。が、すぐに横を向くので、ドリフトは簡単だ。なにしろ320km/h、200マイルクラブ入りのために作ったというか

エレガントな外観に、トライフォースゼルダがアクセント。



踏めばホイールスピンの強烈パワー!
足次第で200マイルをゲットか

ら速いのはトーゼンか。タイヤの選定とトラクション重視の足にすれば、ゼロヨン、そして0-300km/hも速そうだ。
オーリンズ特注のショックと、オリジナルのスプリング/ソアラ用でこんなに固いのはないという。速いもなしに、パツチクワイでや」と横山さん。



ソアラでマニュアルなんて、まずお目にかかれないぞ。