

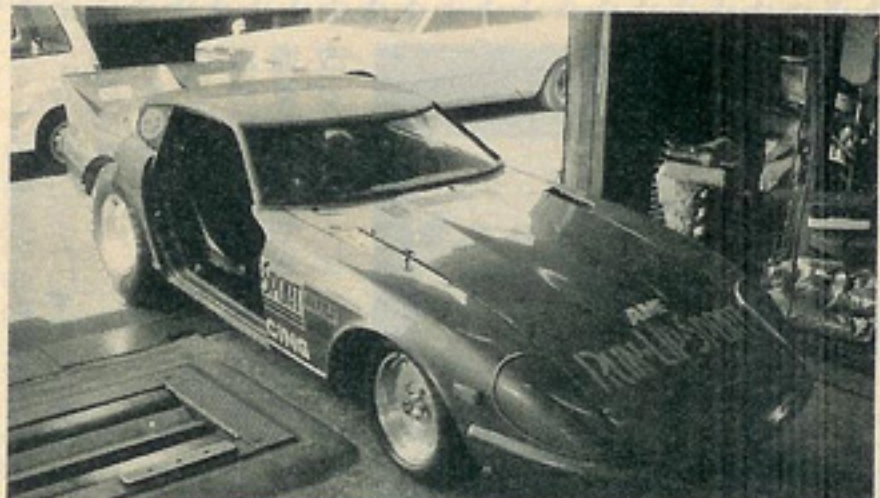


▲常にチューンの新しい可能性にトライし続ける楠本サン

「この10年ずーっとしてやってきた。いろいろ工夫もした」
ランナップスポーツ 楠本氏談

この10年間というのは、いま思うとずつとL型をチューニングしてつた。そんな時代だった。ボクの場合、ヨソさんのシヨップのチューンをあーだこーだといつて参考にすることってないから、あまり周りに左右されないでやってきたんじゃないかなあ。それよりも、チューニングの主旨は、自分の考えていたことが、実

実際にやってみて果して正しかったのかどうか？ 確かめるつてことになりましたね。だから、そのことを思いながらいつも自分を見つめてのチューニングだった。だから、エンジンはどれでも良かったんです。たまたま友達に乗せてもらったL型のチューニングエンジンが速くてね。そしたら、チューニ



▲楠本サンが今、心をくだしているのがドラッグ。このZもF1500ではおなじみだ

ングの内容が、自分が今までに考えてた通りだったから、やれると思つてね。そうなつてくるとパーツを安くしてあげないと、イギリスのクラブマンレースが流行つたみたいだにチューニングが流行らな



▲初めてチューンドしてオーバー300km/hをクリアした牧原サン

「スタートはLでもFJ20でも、ようけ勉強させてもらった」
トライアル 牧原氏談

大阪つてみんなも知つてると思うけど、その頃(10年ほど前)つてL型ばかりだったでしょ。だから、ウチもL型を中心にやっていたんだけど。ちよつとしたことで(いまでもあまり詳しく語つてくれない……)しばらくターボを勉強していたんや。そして、初めて造つたのが、FJ

20のポルトオンターボとちゃうやろか。まだなあ、スカイラインにスカイツインカムがなくて、シルビアにスワップさせるのが大変だったで。アイスピなんか、古いサニーのを流用したりしてなんとかのつけたもんですよ。それを谷田部で走らせたら、2200か2400km/hだったと思う

▼これが牧原氏入魂の最高速。昭和59年に307km/hをマーク

ねえ。記録的には、十分満足いつてたよ。だつて、その頃はターボつてもものが、よく分かつてなかつたしな。だから、エアリーチャンバーなんかもただの箱でいいと思つて、四角い箱をキャブにくつつけてやつたんだ。そーしたら、最初はバックファイヤーばつかりで走らなかつた(笑)。走つても80km/hしかでないとか、まーとにかくまともに走るまでに5回はエアリーチャンバーを作り替えたね。どーにかこーにか走るようになったのが、それから半年後くらいだつたと思うよ。でも、そのつごが後のフェアレディZで300km/hオーバーに役にたつたんだから、嬉しかつたね(笑)。



■ ノーマル&チューンド・ヒストリー

年代 できごと	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年
ノーマル	●L20E・T (スカイライン) デビュー	●5M-G (ツアラ) デビュー ●FJ20 (スカイライン) デビュー	●12Aターボ(コスモ) デビュー ●3T-GT (セリカ/コ罗纳) デビュー ●1G-G (セリカ) デビュー	●4A-G (レビン/トレン) デビュー ●12Aターボ(RX-7) デビュー ●FJ20E・T (スカイライン) デビュー	●ZC (シビック/CR-X) デビュー ●6M-G (クラウン) デビュー ●3S-GE (カムリ) デビュー
チューンド	●青山ゼロヨン大流行 ●ポルトオンターボ、大流行 ●タイヤは、ビレリに人気集中	●MレーシングZ、HAゼロヨンにデビューウイン ●輸出仕様車へのボディキット流行 ●ドアミラー流行	●光永バンテラ、307km/hを記録 ●トラストセリカXX、276km/hをマーク ●シルエットフォーミュラ風ボディ流行	●コンピュータチューンいよいよ始まる ●エントツマフラー、流行の兆し ●エアロパーツ、大流行	●トライアルS130Z、307km/hマーク ●SCチューン、始まる ●ビルドサニー、ゼロヨン11'23をマーク