

熱き時代の  
**The LEGEND of** ああの走り屋&改造魂が、今、蘇  
**OPTION** スピリッツ  
復刻版  
Vol.

SAN'EI MOOK  
平成18年12月25日発行



「ストリート」&「ゼロヨン」に  
賭けた青春のモニュメントをクローズアップ!

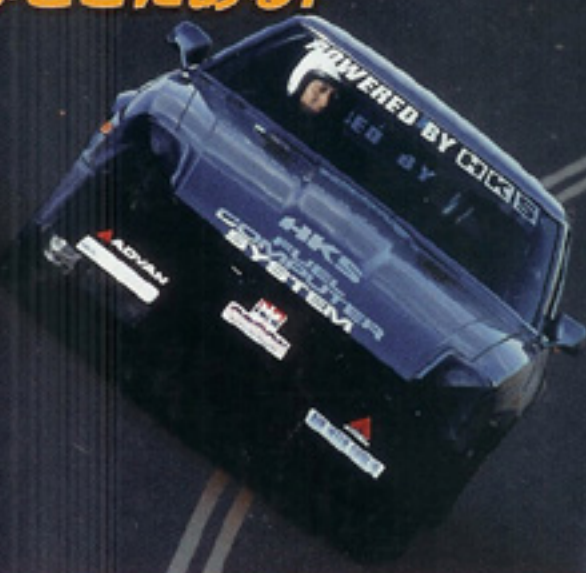
# チューニング 温故知新!

今だから言える、これが誰も止められなかった

「キャノンボール」の真実だ!!

生活の全てがクルマを中心に回り始めた'80年代初頭。  
彗星のごとく現れたチューニング雑誌OPTIONは、アツと言う間に走り屋の心を掴み取った!  
首都高に、埠頭に、谷田部のバンクに、ただ「速く楽しく走りたい」という一心で展開された  
OPTIONワールド。300馬力を軽くオーバーする現代の市販車の源流ともいえる  
超貴重なシーンを、ここに再現する!

OPT&チューナーが、命を削って  
駆け抜けた「最高速」チャレ  
まさに300km/hオーバー時代の  
幕開けがここにある!



●ゲリー光永&バンテラ伝説を追う! ●OPTIONの情熱、歴代ホットマシン列伝 ●谷田部バンクは今!? 復活、グランバス探検隊

チューンドS130

# トリアルZ3.1iとターボ 279km/hの実力者現わる シングル・ターボ最速の座に!

関西のチューニング魂は燃えているか。あの過激だったS130軍団の姿が誌面を飾らなくなって久しい。最高速チャレンジばかりでなく、ゼロヨン・イベントでも独特の個性をかもし出す有名ショップのマシンが数少なくなっている。しかし、ドッコイ、実力者達は牙を磨いていた。



インタークーラーからの吸気パイプに3本のインジェクターを装備。ブースト0.8kg/cm<sup>2</sup>で作動。

その久かたぶりの挑戦者が、あのトリアルZだ。かつてチョップドZを製作して、意欲的にスピードの壁にトライし、キャブ・チューンでは260km/h台の実績を上げていたことを覚えているだろう。

そのトリアルは、その後、ターボ・チューンに的を絞り、チャンスをつかっていたのだ。

チューニング・ベースのモデルもS30ZからS130Zに変わった。57年式のTバールフ仕様とそれほど古くないので、安心して乗れるのはい。日産直6のL型パワーはターボ・チューンだが、基本的にはこれまでのキャブ仕様のノウハウを生かしながら、ターボで武装している。基本的には伝統的な関西L型チューンがベース

になつてゐるわけだ。

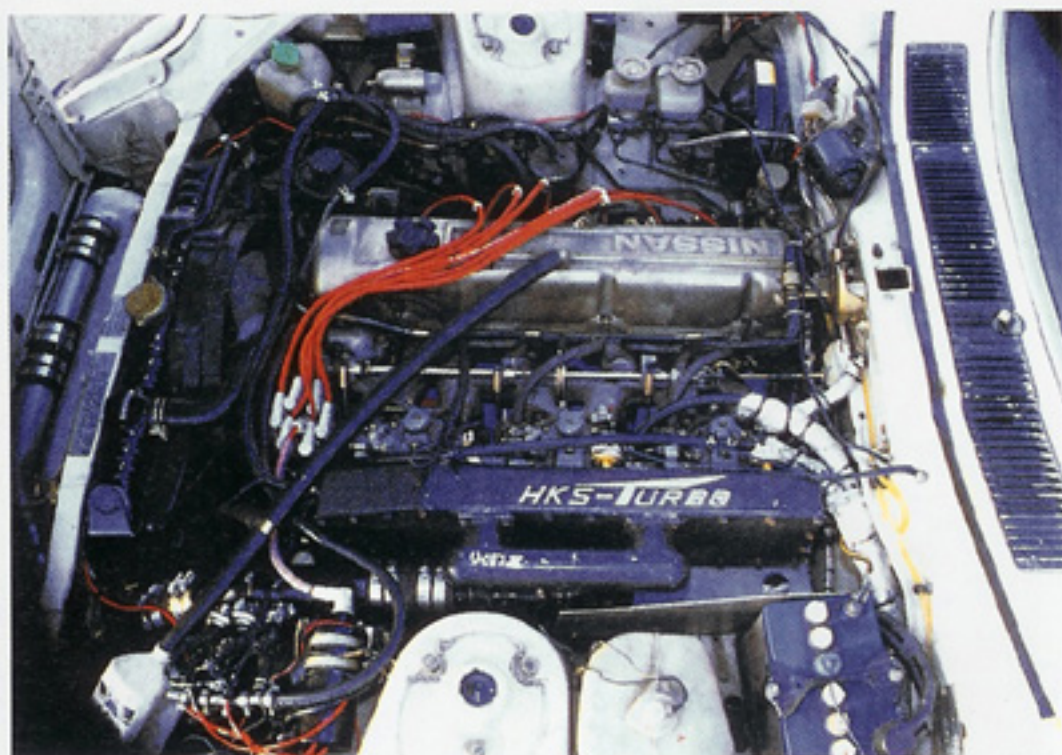
そのパワー・フィリリングはかなりのものだった。レバード用ミツシヨンと3.364のファイナル・ギヤながら、スムーズに加速する。

ターボ・パンチは4000rpmあたりから強烈になる。

ブースト圧は約1kg/cm<sup>2</sup>だ。

レブリミットは6600rpmというが、引っぱれるので6500rpmでシフトアップしながら、5速0.752のギヤにたたき込む。スピードの乗りはまずまずだ。

5500rpm(約260km/h)でバ



L型3.1Lエンジンはソレックス+ターボで310馬力。カムはオリジナルで、中空の吸気バルブは44排気φ、排気36φ。ノーズにインタークーラーのパイプ、左下はリザーブタンク。

ンクに突っ込む。しかし、固めであるとはいえず、ちとサスがソフト気味だ。それと加速しながらバンク出口に向かうと、アンダーステア気味というか、パワーがフロントを押し出していく。それでも直線でのびる。計測地点はタコメーターの針が5000rpmを

OPTアイ

関西Z軍団

ナンバーワン



# STREET ROAD



徹底的にエアロ・チューンされたボディ。フロントはチェンジアップレーシングVG30用スポイラーを使用。サイドとリアアンダーはシグマ製。リアスポイラーはワタナベ製だ。ボディのダウンフォースは実にバランスが良い。



左より水温計。リタダー、ブースト・コントローラー、ブースト計が助手席に置かれる。

この実力が発揮されたといえはそれまでだが、トラブルなしに走破するのも、またむずかしいのだ。

チューニングというのは単にパーツを組めばいいというわけではない。とくにフルチューンのターボ類も入念なチューニングが施されているのは当然だ。パワー的にはシャシーゲイナモ測定で、ブースト0・75 kg/cm<sup>2</sup>時、310馬力という。

このS130Zについては、もう少し、サスペンションが固いほうがバンク走行に適していると思われる。OS技研製のツインプレート・クラッチは310馬力のパワーに申し分ない。しかし、この好記録で関西Z軍団が新たな闘志を燃やすのは必定だ。これまでのキャブ・チューンからターボ・チューンへ移行するかもしれ



Daiにマシンの説明をする牧原氏(中央)とオーナーの陸野氏。牧原氏の笑顔に余裕がうかがえる。

維持して走りきった。279・07km/h! トライアルZとしては長いトンネルを抜けた新記録だ。もちろん、関西Z軍団、シングル・ターボの最速車という記録もマークした。

2周めは2000rpmくらい上げてバンクに入り、ステアリングでアンダーステアを抑えながら加速するが、マキシマムの5900rpmに早めに達するだけで、それ以上はエンジン回転が上がるわけ、完全にサチュレートしたく同じだった。

それでもL型キャブ・ターボの好記録なのは、うまでもない。トライアルのターボ・チューンが気になる。しかし、その中味は正統的なチューニングにすぎないのだ。

総排気量は89×83mmのボア・ストロークで3096cc。ソレックス44のキャブと、ギヤレフトT04ターボ・ユニットの組み合わせだ。タービンのA/Rは0・84と高回転型になっている。圧縮比は6・2:1。驚くような加速ではないのは、この低圧縮比のためだ。むしろ、エンジンのシリンドラー・ヘッド回りやクランクシャフト、コンロッド回りやクランクシャフト、コンロッド

★トライアルフェアレディZ S130

| SPECIFICATION |                           |                                                                           |
|---------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| タイプ           | 型 式                       | S130                                                                      |
| 寸法・重量         | 全 長 (m)                   | 4.335                                                                     |
|               | 全 幅 (m)                   | 1.650                                                                     |
|               | 全 高 (m)                   | 1.255                                                                     |
|               | ホイールベース (m)               | 2.320                                                                     |
|               | トレッド (mm) 前/後             | 1,385/1,380                                                               |
|               | 最低地上高 (mm)                | —                                                                         |
|               | 車両重量 (kg)                 | 1,100                                                                     |
| エンジン          | 乗車定員 (名)                  | 2                                                                         |
|               | エンジン型式                    | L28+ターボ                                                                   |
|               | 総排気量 (cc)                 | 3,096                                                                     |
|               | ボア×ストローク (mm)             | 89×83                                                                     |
|               | 圧 縮 比                     | 6.2                                                                       |
|               | キャブレッション                  | ソレックス44                                                                   |
|               | 燃料タンク容量 (ℓ)               | —                                                                         |
| 性能            | 最大出力 (ps/rpm)             | 310                                                                       |
|               | 最大トルク (kgm/rpm)           | —                                                                         |
|               | 燃料消費率 (km/ℓ) 10モード/60km/h | —                                                                         |
|               | 登坂能力 (tan δ)              | —                                                                         |
|               | 最小回転半径 (m)                | —                                                                         |
|               | トランスミッション (5速マニュアル)       | 1 速 3.062<br>2 速 1.858<br>3 速 1.308<br>4 速 1.000<br>5 速 0.745<br>後進 3.020 |
|               | 変 速 比                     | 減 速 比 3.364                                                               |
| 走行・操縦装置       | ステアリング形式                  | ラック&ピニオン                                                                  |
|               | 懸架方法 前/後                  | ストラット/セミトン                                                                |
|               | ブレーキ形式 前/後                | Vディスク/ディスク                                                                |
|               | タイヤ                       | F7 225-15/225-16                                                          |

ない。それにしても、このトライアルZの登場で気になるのが、関西の実力ナンバー1といわれる柿本レーシング。最近、ゼロヨンで活躍しているだけに最高速も注目ものだ。



# チューニング文化 隆盛の基礎を作った 名チューナーの 今を、追う! 一は今!?



**BEFORE** 1985年4月号の「新・必殺改造人シリーズ」に登場。それにしても、今と比べたら「これって一体誰よ?」って感じだよな。

**AFTER** 年々まるくなる一方だが、子供がそのまま大きくなったようなヤンチャぶりは全然変わってませんでした。

## その1発! カンブ大川@トラストの場合

トラストといえば当時の3大チューニングメーカーの一角を為した由緒正しいパーツメーカー。そのトラストを牽引してきたのが大川さんだ。OPTもスーパーアキラやグロリア、GT-Rなどで数々お世話になってきた。大川さん無くしてOPTは語れないと言ってもいいだろう。

現在は副社長という要職についているが、その走り屋魂はそのまんま。RE南さんという大川さんという、まったく、この人達にはかないませんな。



**BEFORE** 1981年11月号「必殺改造人シリーズ」に登場。長髪で精悍なイメージが懐かしい。

**AFTER** 外観的にはいろんな意味ですっかり落ち着いた大川さん。(^^)

日本を代表する  
パーツメーカーの総帥も、  
通勤タイムはあいかわらず  
ぶいぶい...という噂です!?



走り屋魂は相変わらず、  
今でも後ろの座席にベンツ  
で〇〇道を〇〇走っている  
らしい。

### COMPANY DATA

社名: トラスト  
設立: 1977年  
所在地: 〒289-1905  
千葉県山武郡芝山町大台3155-5  
☎0479-77-3000  
<http://www.trust-power.com/>



現在本社は東京国際空  
港(成田)の近くに。

## その2発! 公爵向井@HKS関西の場合

「壊れないチューニング」にこだわり続けた姿勢は今もそのまんま。そのため手堅いイメージが強いが、'80年代はZ31で当時最速をマークするなど、過激な一面も持ち合わせているのだ。

最近では、スバル系、ランエボからリッターカー、Kカーまで、例えマイナーでも面白そうなクルマをどんどんチューニングしてあいかわらず元気いっぱい。次は何が飛び出してくるのかなあ。

面白ければ  
なんでもやる精神は  
そのまんま!  
でも石橋を叩き壊す  
手堅さも  
そのまんま!?

### COMPANY DATA

社名: HKS関西サービス  
設立: 1982年  
所在地: 〒632-0111  
奈良県奈良市小倉町1080  
☎0743-64-0126  
<http://www.hkskansai.co.jp/>



**AFTER** 元々老け顔だったので(ごめんねさ!^^)、経年変化は最小限? でもやっぱり、髪は毛白くなっちゃったよな。



**BEFORE** 1986年6月号でギャランVR-4をひっさげ谷田部に登場し228km/hをマーク。



相変わらずミニッツ・マシンからコンバクトカーまで、そのチューニングレベルは幅広い。

## その4発! フィード藤田@藤田エンジニアリングの場合

REチューン、東の横綱がRE雨さんなら、西の横綱は間違いなく、藤田さんと言っても過言じゃない。歴代RX-7でロータリーを極め、そのパーツ群は今でも引く手あまただ。  
OPTで印象深いのは、かつての人気企画0-300km/hにロータリー1番乗りを果たし、当時としては優秀な44秒台をマークしてくれた時のこと。新RX-7チューン、楽しみにしてます!



**AFTER** 大阪府堺市で元気に活躍中。OPTIONを創刊号からコンプリートで揃えているあたりが、性格を物語るますな。



**BEFORE** 1994年1月号の「走り屋チューナー日本一決定戦」にFD3S・RX-7で参戦。今回登場したチューナーの中で1番変わっていないかも。

関西を代表するREの名チューナー、その集大成、コンプリートエンジンが今、大人気だ!

### COMPANY DATA

社名: 藤田エンジニアリング  
設立: 1982年  
所在地: 〒590-8101 大阪府堺市八丁町1丁82-1  
☎072-258-1313 <http://www.fujita-eng.com/>



REチューンの最新型が出たので、現在はひたすらFDチューンの熟成中。



REチューンのイメージが強いが、実はレシプロエンジンもこなすオールマイティ・チューナーなのだ。

## その5発! クラゾー新倉@マインズの場合

OPTデビューは1988年に実施した、「スポーツマフラー特集」。まさに新進気鋭のチューナーという感じだったが、その後、コンピューターチューンで脚光を浴びる。

今でもその道のオーソリティとして活躍中だが、マシンメイクそのものにもハイレベルなチューニングを展開。特にGT-Rに関しては5本の指に入るほどの実力派と言っていける。

CPチューンの草分けといえはこの人、今も第一人者としてバリバリ健在!

### COMPANY DATA

社名: マインズウェイブ  
設立: 1988年  
所在地: 〒238-0315 神奈川県横浜須賀町5-7-25  
☎046-857-3313 <http://www.mines-wave.com/>



**AFTER** やっぱ20年近く経ってると否応なしに背格が出ちゃいます。

## 好奇心ウニウニ企画第1弾

# あの最高速チューナー

## その3発! マッキー牧原@トライアルの場合

なにわチューンの風雲児、チューニング界のオー○バ○ス目指してまい進中!

今でこそお笑いチューナーと化している……という噂だが、OPT創成期はまさに風雲児というイメージがピッタリ。130Zやスーパで最高速シーンに彩を添えてくれたチューナーの一人でもある。

現在は大阪に日本一でかい(たぶん)チューニングショップを構えながら、国内各地はもとより海外へも進出。ぜひいまいち元気のないチューニング界に喝をいれて欲しい。



国産車に飽き足らず最近ではコースにまで手を出しているのは130Zオートサロンでも周知の事実。



広大な敷地を誇るトライアルの秘蔵車。目撃したのはオー○バ○スこと言っていたか、その後は……?

### COMPANY DATA

社名: トライアル  
設立: 1982年  
所在地: 〒587-0011 大阪府堺市美原区丹上87-1  
☎072-369-3539 <http://www.trial.co.jp/>



モスバーガーと間違えて入っちゃいそう(誰か間違えねえよ)というくらい、マインズとクラゾーはもうサマァアが行き交う134沿いで営業中。



Zを始め、やはりスーパードライバーチューンがメイン。1988年と聞かれるとGT-Rのデビルカラーが思い浮かぶ。

## BEFORE 1988年4月号の「スカイラインGT-R特集」に登場。VX ROM片手に真実な表情をしているが、実際は……

