

OPTION

創刊号

オプション
1981

6

日本版キャノンボールへの道

チューンドRX7が1800キロを突っ走った。

パワフルな60年代特集
一懐かしの60年代は
激走と高性能車の
時代だった。
今、80年代に
その復活を感じるのは
OPTIONだけだろうか。

ストレート6DOHC2.8L

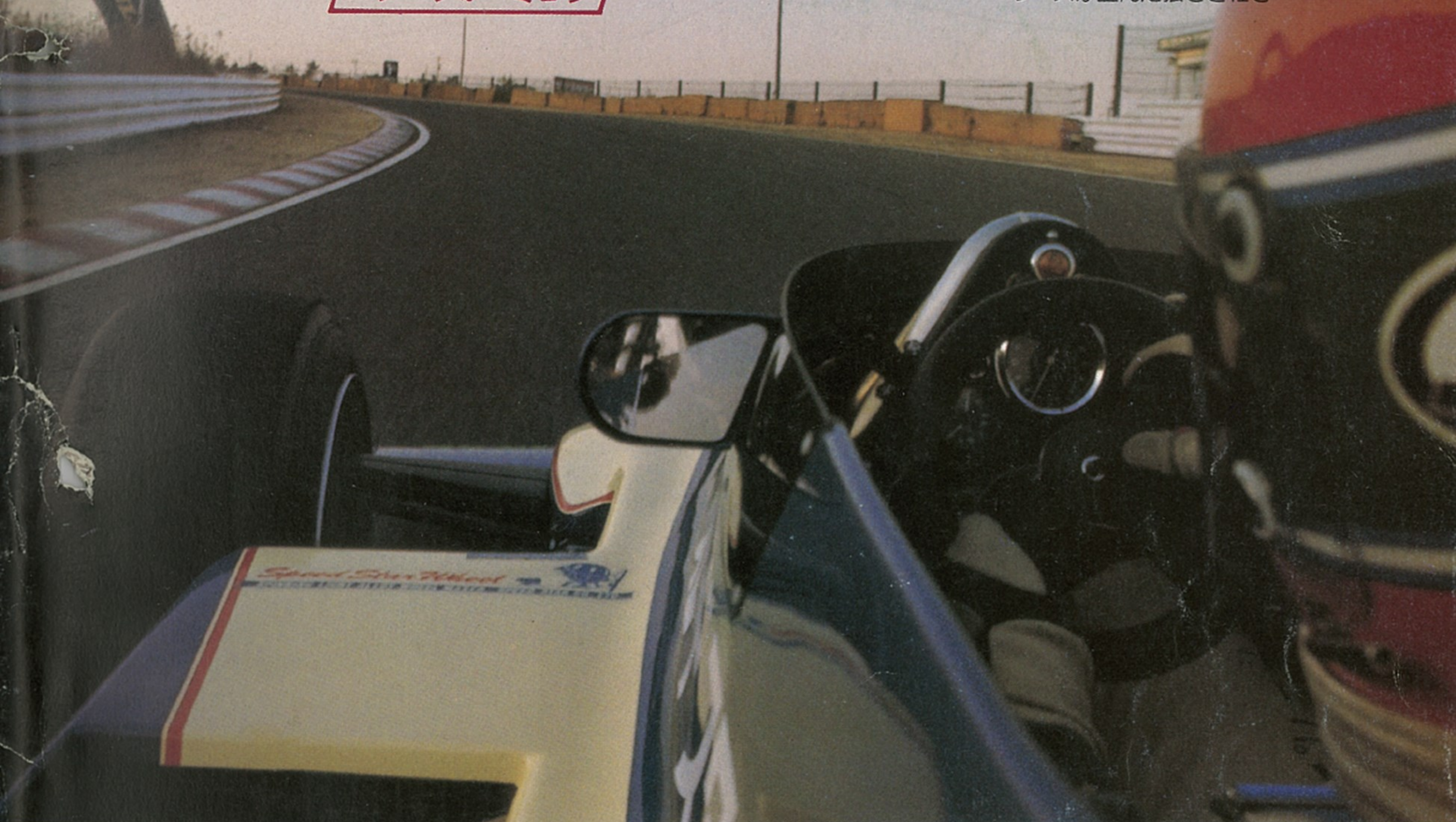
■最新ソアラの可能性を探る ■国産エンジン別一番安い
パワーアップ法 ■To '80 from '60 GTスポーツ軍団
の変遷 ■これが60年代のストリート・チューン車だ

Speed Star Wheel star formula

スターフォーミュラ

新登場

レースが生んだ強さと軽さ



車種によってホイールが異なります。必ず車種名をお申し付けください。

手ごたえあり、スターフォーミュラ。

フォーミュラ、そのとてつもないパワーが男の心を捕えて離してくれそうにもない。いつの日か見たレーシングマシンを自由に操った夢。……今、ヘルメットの中には、その私がいる。大きな勝利を目ざして次のコーナーへと目指す、手ごたえあり、スターフォーミュラ。



製造元 **株式会社 スピードスター**
〒581 八尾市太田2085番地 / TEL 0729(49)8187(代)
総発売元 **スピードスター販売株式会社**
〒547 大阪市平野区瓜破東2丁目10-13 / TEL 06(799)1381(代)

ES ゲスト会メンバー

北海道地区 (株)札幌共豊 TEL011-812-8531
(株)ツイン TEL0138-46-1678
(有)空知タイヤサービス TEL012565-3621
関東、東北地区 英エンタープライズ(株) TEL03-705-1811
エコータイヤ(株) TEL0482-66-2511
(株)神本ゴム工業所 TEL0466-23-8001

中部、北陸地区 スピードショップ東京堂 TEL03-939-3361
マルカサービス(株) TEL052-331-3400
関西地区 (株)セイコー TEL0745-22-3304
(株)アスター TEL06-453-3656
ウエダ商事(株) TEL07442-2-3254
鈴鹿産業(株) TEL0822-78-0077

(株)姫路ホイールセンター TEL0792-85-4550
テクニカルショップ
鳥取スポーツコーナー TEL0857-26-3473
九州地区 光輪商事(株) TEL092-472-0631
(有)ホープ産業 TEL092-473-6979



ドキュメント・激走列島

下北半島大間岬↓下関・関門橋1800キロ！
チューンドカーの王者

雨宮ロータリー、列島を切り裂く

——この幻想を1968年、

第3京浜で

神に召された友人に捧げる。

最高速200km/h
最高加速2000km/h
平均燃費18.0km/l

“本州最北端の地”大間岬の記念碑前をスタート / バリバリとうなる雨宮RX7。併走中のブルSSSターボは静寂そのもの。



これがトラブったプロペラシャフトだ。全長を切りつめているのでバランスがとりにくく、メタルを破損し、致命的な傷がついた。



雪溶けの下北ルート。路面は時折、氷結路と化した。最も注意して走ったルートだ。



強化されたサスペンションはコーナリングでもほとんどロールしない。

プロローグ

恐れていたことが起った。激走列島のスタート地、下北半島に向かう往路の出来事だ。

「ヤバイ、ミッションからオイルが洩れてるゾ」

実馬力200馬力、雨宮チューンのサバンナRX7が高速連続走行に耐え切れず、トラブルが発生したのか。まだ盛岡だった。

——本当にこの挑戦は成功するのだろうか。

が、やらねばならない。これは先の見えない現代に対する一種の激怒なのである。東京・雨宮に緊急電話。トラブル箇所は13B型ロータリー搭載のためにショートカットしたプロペラシャフトのミッション側メタル破損だった。「すぐ、新しいプロペラシャフトを持っていきます」

雨宮の根性が意気を鼓舞してくれた。しかし……先の不安が完全に断ち切れたわけではなかった。

幻想

午前7時32分・下北大間発進

下北・大間岬。春が近いとはいえず、北国特有の寒風が太平洋から吹きさらしていた。

「やるか」

雨宮RX7のロータリー・エンジンに火を入れる。ウエーバー・キャブの吸入音。トラス製ストリート・マフラーから力強い排気音が響く。

「バリッ、バリッ、バリッ、バリッ」

チューンド・ロータリーの威圧的なアイドリング音が心地よい。同行車のブルーバードSSSターボは静かにその闘志を秘めているかのようだ。

早朝、7時32分。悲願の列島縦断の

太平洋を横目にハマナス・ラインを駆ける雨宮RX7とフルSSスタコ。車は少なく走りやすい。



路肩に壁のような積雪。まるでモンテカルロ・ラリーを走っているような気分だった。

幕が切って落された。

雨宮RX7のギヤを一速にブチ込み、強化クラッチをつなぐ。レース用クロスミッションは一速2・340のハイギヤだ。516000回転でミートノ！ホイールズピンしながらスタートした。が、大間岬から盛岡までは一般国道である。慎重な運転が必要なのだ。ギヤ比でいけば、9000回転まで回わすと一速86km/h、2速119km/hのすさまじいスピードだ。

ハマナスラインを疾走。路面は雪どけの氷結路がある。ダンロップ・SPフォーミュラRではグリップするはずがない。

——チューンドカーで列島を駆けるのは妄想に過ぎないのか。狂気の沙汰かも知れない。

ザ、ザツとリヤが流れた。

「危ない！」

パッセンジャー・シートから悲鳴が起った。補修中のダートでのことだ。大間岬からまだ50キロも走っていない。雨宮RX7は生来のジャジャ馬的ステアリング特性に加えて、200馬力ときているからオーバーパワーですぐリヤが横滑りする。

しかもノンスリップ・デフがかませであるのだ。右折、左折で「バキン、バキン」と音が出るのはさすがにいい気持ではない。

下北半島を抜け、国道4号線を南下する。山間部のアップダウン・ルートは快適だ。エンジンも好調。追い越しは4速でも5速でも軽くアクセルを開けるだけでOK。意外と低・中速トルクもあるのだ。一般路はアクセルにホンのちよっと足を置いているだけである。

激走の本番はまだだ。はやる気持ちを押えるのに必死である。

東北自動車道・滝沢インター着2時

挑戦

23分。202km、約7時間。この間、撮影などのロスタイムは3時間以上、走りの平均速度は50km/h以上。

〈午後2時49分・東北道〉

いよいよ東北自動車道だ。雨宮RX7を眠りから覚ます時がきた。

3000回転以下では、バリ、バリと不協和音を発する200馬力13Bも5000、6000回転と上げていくと、カーンという高周波音に変わる。

「すげえ、シビれる！」

ゾクゾクするような陶酔感だ。

エンジン音だけでない。ミツシヨン、デフ、あらゆる金属音が車内を襲う。まさにレーシングカーだ。まるで富士スピードウェイを全開で吹っ飛ばしているのと同じ境地である。

3速8000回転で140〜150km/h。スピードメーターが作動しないので、タコメーターで換算しなければならない。

1・0000の4速ギヤでは8000回転で179km/h、9000回転で201km/hに達する。

しかし、前方にパトカー発見！

「ヤバイ、飛ばし過ぎだ！」

激走企画といっても捕ったら水泡に帰す。走り屋には走り屋流のルールがあるのだ。しばらくパトカーのテールをはるか後方からうかがいながら走らなければならない。

この隠密行動は次のインターチェンジまで約15キロも続いた。

平泉前沢、一関、築館……と順調にクリアしていく。長者原SAで給油した時は夕方4時を回っていた。

車の少ない東北道の間、雨宮RX7の計測に入った。

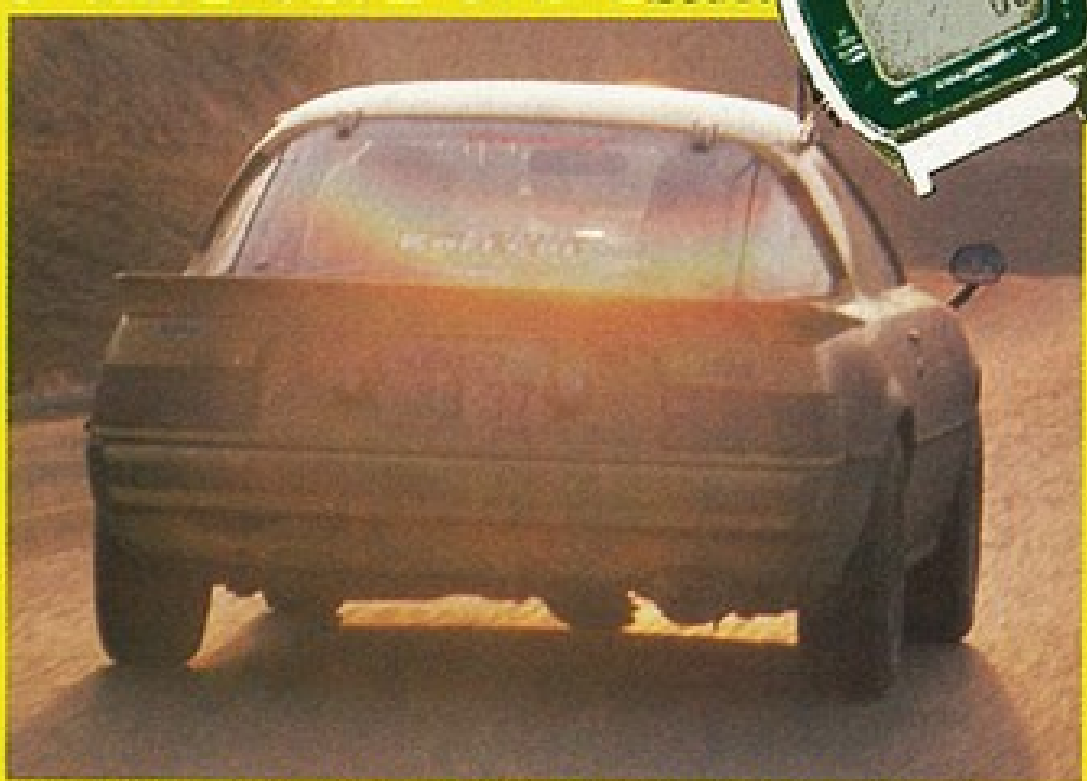
まず注目のゼロヨン。これは高速道

路のガードレール脇に標示された距離看板を利用する。100m置きにあるから4つめが400mというわけだ。一時停止からスタート！ できるだけフラットな路面を選んだが、14秒1だった。次が13秒9。雨宮RX7といっても耐久用ともいべきエンジン仕様なのでますますのタイムだ。

それにしてもクロスレスシオを利用した高回転のギヤ・チェンジはすさまじい。チェンジするたびにカーン、カーンとスピードが乗る。



レース用グローブはチューンドカーに必要だ。



東北道の激走は午後から夜になった。夕陽を受けて突っ走る。

血がたぎっているのがわかる。中継点の都内・某ガレージに飛び込んだのが9時46分。けたたましいロータリー・サウンドが壁に反響する。「オス！」RX7に群がる雨宮自動車メカニック達。応援部隊も入れて総勢7名。目を光らせるボスに報告。「エンジンは快調！ペラシャフトもその後、異常なし。ただ、エキゾーストが変だ！」

メカニックはテキパキと点検開始。実にキビキビしている。キャブレター、

次が80〜120km/hの中間加速だ。4速で約4秒2！ブルSSスターボが7秒5ほどだから驚異的である。夕闇の中を浦和インターへ到着したのは8時45分。約523kmの高速道を6時間の行程だった。ロスタイムは2時間半。平均速度149.4km/h。

〈午後9時46分・東京ピット〉

東京の渋滞とネオンがやけに眩しい。逆に気分は落着く。東北道を矢のように駆け抜けたからかもしれない。まだ

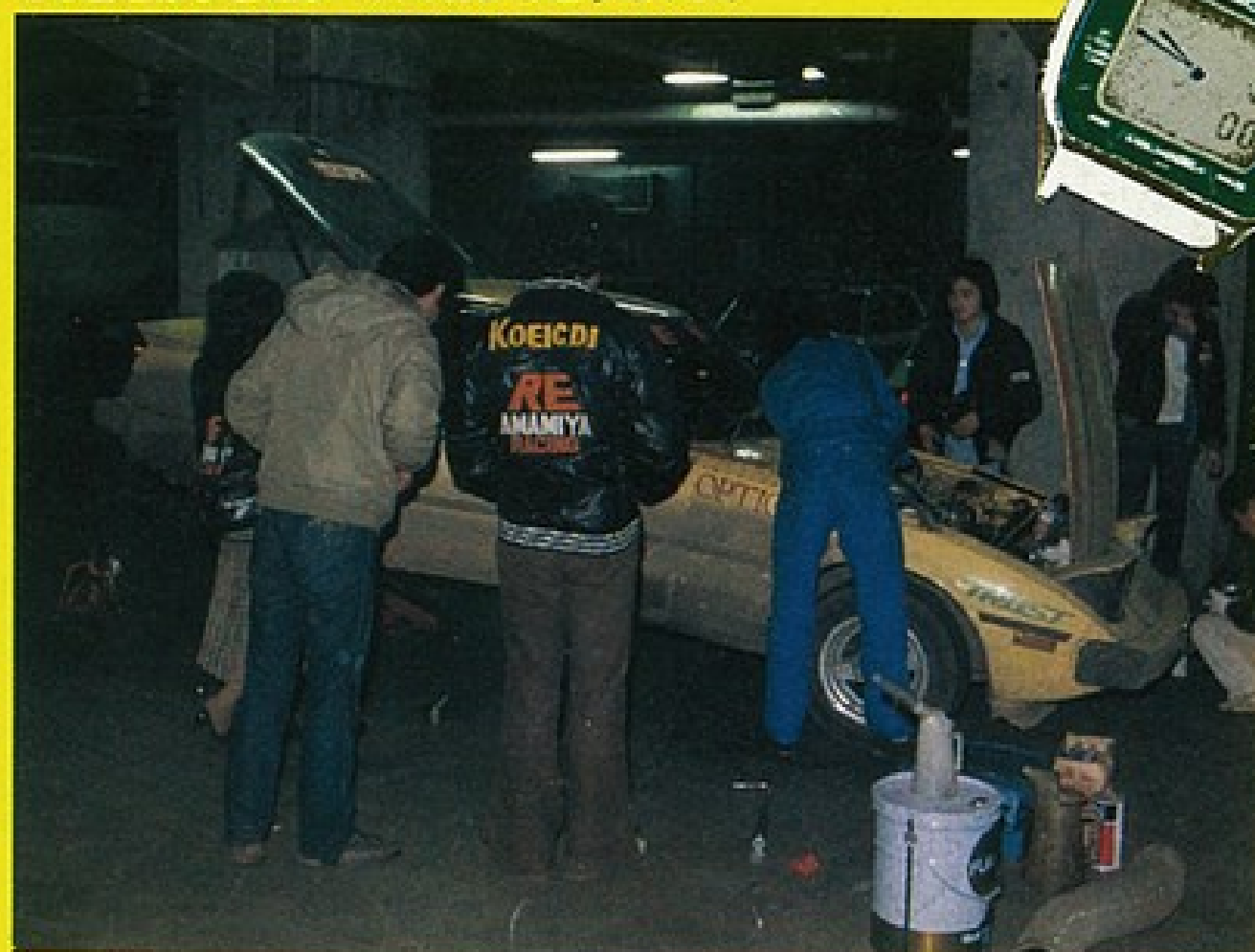
エンジン・オイル、ミツシヨン……しかし、エキゾースト・マニホールドのつけ根に亀裂が発見された。おそらくダートでマフラーをぶち当てたのが原因だろう。

「どうしようか。」

「大丈夫と思いますが、溶接する時間ありますか！」

左ヘッドライトのハイビームとスモール・ランプも切れていた。隣のブルSSスターボはさすがにノーマルの強味が異常などない。約2時間のピット

東京ピットインは予定どおり10時前。総点検する雨宮グループ。その動きはまさにレース中のようすばやい。



エンジン・オイルはほとんど減らない。実はガソリンに100対1の割合でオイルを混合しているからだ。しかし、エキゾースト・マニホールドに亀裂が発見！ 急のため溶接したが、これで約2時間のピットタイムを要した。





5速8500回転を示すタコメーター / 最高はなんと223km/hに達した。強烈な振動でカメラが震える。外は異次元の世界だ。

〈雨宮仕様RX7〉

エンジン：13B型サイドポート

キャブレター：ウェーバー48

換気ポート：3mm拡大

エキゾースト：オリジナルたこ足

フライホイール：軽量化加工

CDI：コーエイ製

ミッション：スポーツキット5速

ファイナル：4.625 LSD付き

ダンパー：Fオリジナル・ストラット

Rハヤシ製8段調整式

タイヤ：ダンロップSPフォーミュラ

R175/70-13

ホイール：6J

最高出力：200馬力以上/8500回転

最高許容回転：10000回転





深夜の東名高速は雨だった。最悪のコンディション。だが、アフターファイアの火が走った！ 併走のターボもおそらく真っ赤に焼けているはずだ。

死線

ストップ。が、雨宮RX7は再び牙をむいた狐狼に甦った。

午前0時54分・東名神道

ついに零時を回ってしまった。激走列島はまだ1000キロ近く残っているのだ。しかし、疲労と睡魔は、時折、運転を替わっているとはいえ断続的に襲ってくる。

負けてたまるか。

首都高速経由で東名へオン！ 走りなれたオートルートだが、大型車定期便

がひしめく過密街道だ。いつ追い越し車線へ巨体が割り込むかが予測できない。ここをぶっ飛ばすのはまさに死線の上を走るようなものである。

最悪なことに雨だ！ 厚木を過ぎると本格的な降りになった。

警察無線が「東名、全線降雨」を告げている。しかし、できるだけハイアベレージを維持しなければならぬ。スーと音すじが凍る。追い越し時に中央分離帯寄りでは水たまりがある。フロント・タイヤが浮いた！ 間髪を入れずステアリングが左右に取られる。ただ、雨宮RX7が超ワイドでなく、

標準サイズの175/70-13をはいているのが救いだ。太いタイヤなんて直線スピードも落ちるし、降雨時にはたまったものじゃない。

スピードも150km/hくらいが限度だろう。タコメーターでは5速5000回転くらいだ。夜と雨。視界の悪さに目の疲労が激しい。

この暗闇で幻想を見た！ 時折、後部から光を放し、ガードレールに炎が反射する。が、これがなんと、エキパイからのアフターファイアだった。アクセル・オフ時にロータリーの吹き抜けて火を吐くのだ。「パーン、パーン」まさにチューンド・ロータリーの凄さだ。

富士川で給油。下北を出発して何回目のガス・ストップだろうか。激走に没頭し、覚えていない。ただ、雨宮RX7の燃費には少なからず驚いた。高速走行してもリッター51.6kmは走るのだ。

スタート前、こう言っていたことを思い出す。

「13Bの200馬力以上ですからね。町中も高速も変わりありません。3キロくらいでしょう」

この数値はむろん、全開じゃないからだ。激走といってもとてもじゃないが、全開で走りつばなしなんて不可能なのだ。

雨の勢いは止まらない。

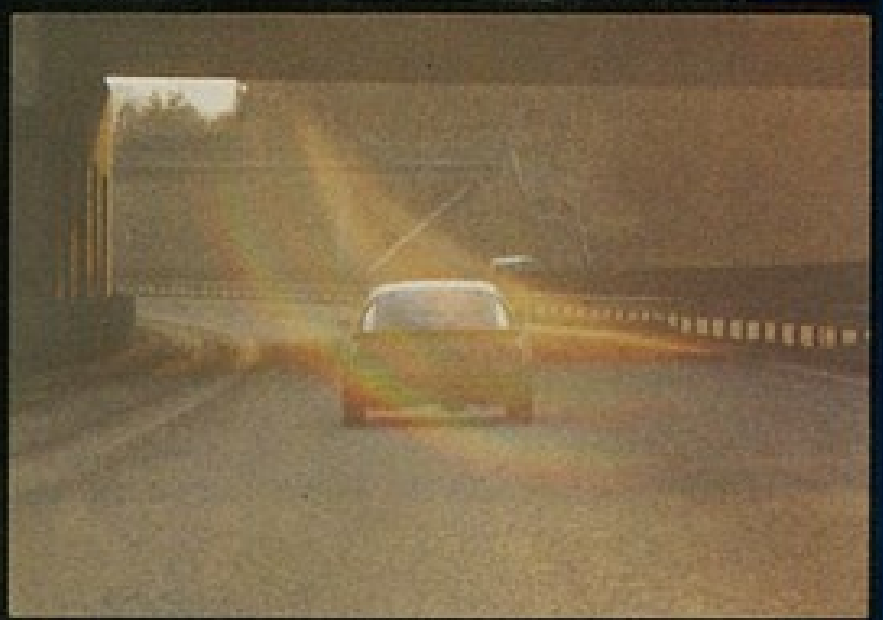
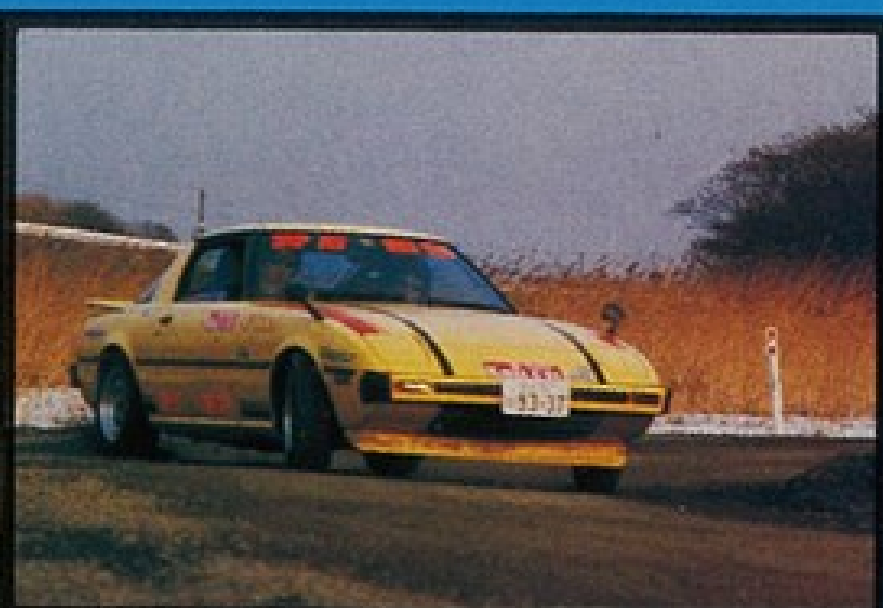
牧の原、菊川、上郷、名古屋、大津……とヒタ走る。もう夜が明けてきた。雨が小降りになり、スツカリ上がったのは京都を過ぎてから。

東京から約514キロ。7時45分、吹田を通過する。

彼岸

午前8時7分・中国道

本州だけの列島縦断といっても現実には遠い。いくつかのコーナーとストレートがあっただろうか。が、22時間で走れたというのも驚異だった。傷つくことなく走破できたのを神に感謝したい。今、数かずのシーンを思い出す……。



中国地方の山間部を西へ走る中国自動車道。いよいよ終盤の高速コースだ。車は少なく激走のメイン舞台でもある。雨宮RX7はややクラッチから音が出るくらい。レーシング・マシンと思えば気にならない。一挙に全性能をたたきつける時がきたのだ。

赤松、加西を140、150 km/hで流しているとBMWライダーに抜かれる。すごい2輪野郎もいるものだ。いや、実は激走仲間意外と多いことを発見していた。

こちらもエンジン全開だ。まず300Rの続く高速コーナーを5速6500回転で右に左に抜けていく。ダンロップのグリップ力は抜群。スピードは170、180 km/hだろうか。

「まるでジェットコースターだ！ パッセンジャーが興奮気味に声を張り上げる。前方にはライバルはいない！ 世界が変化しようとしている。目の前にストレートが広がった。

よし、これなら大丈夫だ。

4速にシフトダウン！ タコメーターは8000から9000回転へ。ガツンと5速へアップ！ 180 km/hで追いすがるブルSSスターボはアツという間にバックミラーから消えた。8000回転で210 km/h。周囲の景色が一瞬にすっ飛ば。異次元なんてものじゃない。

頑張れ！ 恐怖を切り捨てろ！ 限らない命が見える。

アクセルを踏み続けた。8200、8400……ついに8500回転で針が震え始めた。223 km/hをマークしたのだ。アクセルの余裕はまだある。9000回転以上は回わるはずだ。

しかし、もう魂は癒された。解放されたのだ。最高速度挑戦にピリオドを打とう。もうひとつの記録が残されているからである。

261 千代田
Chiyoda
浜田

ゼロヨンの発進加速はすさまじい。6000回転でクラッチをつなぐと、ホイールスピンしながら猛ダッシュ。13秒6を記録した。



大渋滞に巻き込まれた広島市街。この区間を約5時間かかったのが痛い。

中国道の千代田ICを降りる雨宮RX7。ほぼゴールに近づいた。エンジンは快調だ。

広島市街 千代田IC 西広島駅



ゼロヨンだ。ゴールは近い。いたわっていたクラッチを限界まで使っている時期なのだ。
1速9000回転、2速1万回転、3速8000回転、4速ヘシフトアップ!

「出た! 最高だ! 13秒6!」
スピードダウン。静かになった室内に、パッセンジャラーの声が快く響いた。激走チャレンジは9分9厘、終焉を迎えようとしている。中国道をいったん、千代田で降りたのは午後1時48分だった。約6時間のタイムを要したが、撮影、打ち合わせ時間を引くと実質3時間の計算になる。

千代田から54号、2号線を経由して広島を抜ける。ただ、すっさまじい渋滞ぶり、わずかに166.4kmを5時間かかったのが残念だ。山口↓下関の中国道は72.7kmだが、わずか30分の行程だった。

午後4時8分、神がみの国、九州と結ぶ関門橋に達した。まだ陽は高い。

ヘビローク

今、雨宮RX7は静かにその咆哮をとめた。孤狼はアスファルト・ジャングルに似合わない。やはり原野に解放されるべきだ。たくましい。万里の1800kmを傷つくことなく制圧した。これは雨宮ロータリーの耐久性を立証したことになる。

激走時間は延べ32時間24分。しかし、ロスタイムを除くと約22時間である。平均81.8km/h、区間最高平均は150km/hをマークしている。

この第1回日本版キャンボールともいうべき激走チャレンジは、しかし、多くの問題を波及するかもしれない。その時、新しい大地を求めて旅立つ決意だ。これは現代にむける、ひとつの鎮魂歌と思ってもらいたい。

1 **ドキュメント
激走列島**

下北大間岬 → 下関・関門橋

雨宮ロータリー、列島を切り裂く!



レギュラー・ページオンパレード

24 COLLECTION

35 PRINT

70 NEWモデル

72 えいが

82 COOK

83 サイクル

85 読者のページ

92 テニス

96 Music Freak

97 ナンバー占い

98 ファッション

14 80年代NEWスポーツは
60年代GTを超えられるか!?

25 **最新鋭ソアラの可能性を徹底解剖!**

〈福野 礼〉

〈必殺・改造人シリーズ〉

第1回 雨宮自動車

30 **ストリート・ロータリーに賭ける
アマさんと3人の若い衆**



36 絵で見るドレスアップ術
〈榎本竹利〉

41 **嗚呼、懐しのストリート・レーサー集**

カラー・ビッグ企画

49 **ボク達の大好きな名車は60年代の
日本グランプリから生まれた**

〈望月 修〉

65 オプション・レーダー

73 **特集 ストリート・チューンはこうやれ!**

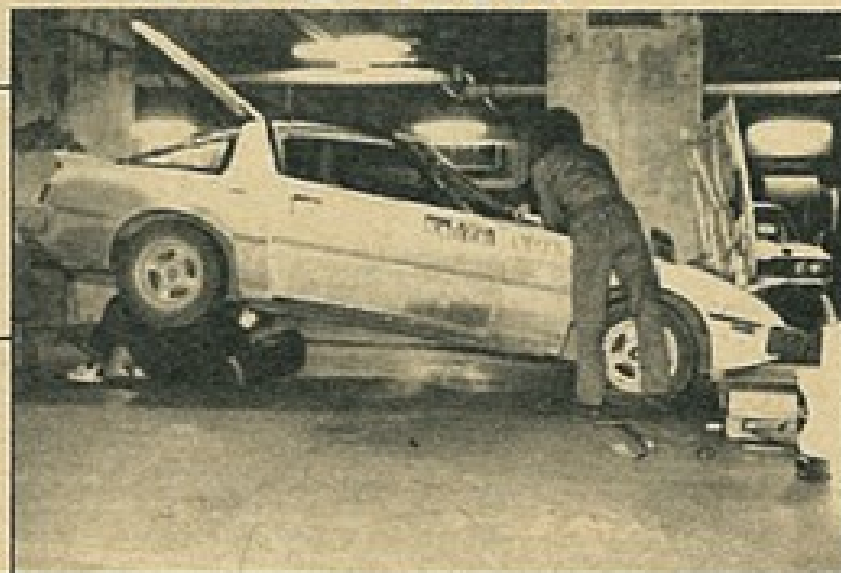
〈中筋 豊/柳川 研〉

ミニチャレンジ第1回

89 60年代のブアマンズ・ミニ
N360レーシングを再現

好評プラモシリーズ

94 60年代の名車がプラモで甦る
〈和田徹男〉



スーパー・ペーパークラスト

56 **日産R382**

〈三浦 均〉

〈創刊企画〉

10 **日本版
キャノンボール
への道**

ビッグ・チャレンジ企画

102 **⑤の列島縦断4500キロ サービスエリアにそっぽ向き
「うまい店」さがして全インターチェンジGo Down**

〈斉藤みちこ〉

日本版キヤノン ボールへの道



人間には速く走りたい本能がある。現代
ではクルマと一体化した激走だ。その醍
醐味がキヤノンボールなのだ。

CANON BAL
L フットボ
ールの名イベント
ではない。ましてキ
ヤノンのスポンサー
ドする興業でもない。
こいつはアメリカン・
ストリート・レーサー
の、勲章なのだ。

簡単にいえば映画の
激走シーンの再現。が、
楽なことではない。なん
とニューヨークからロス
アンゼルス間、2900マ
イル(約4700キロ)を
スピード無制限で突っ走る
つまり、公道のアウトロー・
レースである。

「そんな無茶な。できるわけ
がない」
こう考えるのも無理はない。

映画と現実には大きな壁がある。
しかし、こいつが真実だ。

ザ・ぼんちの歌じやないが、A
地点からB地点まで誰が速いか—
。競争は人間の本能だ。クルマが
存在する限り、クルマを使って走る
のも止められない。正統派としては
レースやラリーが発達したわけだが、
一般公道を「法」という規制の中で突
っ走るのもまた人間の反抗心をそそる。
しかし、そこには大きなリスクと蛮勇、
そしてアウトローの精神が必要なのもい
うまでもない。

まず、その真実を紹介しよう。
キヤノンボールは決して古いイベントで

はない。第1回目は1971年だった。こ
こに第4回目(1975年)のレポートが
ある。米CAR and DRIVER誌
である。

その書き出しはこうだ。
「時期は完璧だった。ここはレッドンド・ピ
ーチのポートフィノ・イン。まるで手錠に
つながれた逃亡者たちの一団のように連な
り、第4回キヤノンボール・ベーカー大陸
横断メモリアル・トロフィー・ダッシュユの
18台の完走車がやってきた……」
成功したのである。

出場台数18台。メンバーはアメリカ全土、
いや世界中からの勇敢なカークレイジード。
コ・ドライバーも含めると男性50名、女性も
2名いた。年齢は21歳から55歳とクレイジ
ーに年齢の差なんてない。

スタートはNY・マンハッタンのミッド
タウンにあるレッドボール・ガレージ。こ
こから警察の目をくぐってロスへ突っ走る
わけだ。

優勝したのはJ・メイ/R・クライン組
の73年型フェラーリ・デイトナ246GTS。
タイムは35時間53分。平均速度129.6
km/hだった。信じられないことだが、1
台の落伍者も出なかったのである。

日本も60年代は 激走時代だった

いっぽう日本。結論からいえば、正式な
キヤノンボールは存在しない。ヤンキーみ
たいなクレイジーはいないのだ。むしろ、
道路事情や交通取締りも厳しいお国柄なの
でむずかしい。

が、激走シーンという点、60年代はまさ
にキヤノンボールの時代だった。鈴鹿の日

＜創刊企画＞



本グラ
ンプリ
出場の
ため、レ
ース仕様
車のまま
走った。練
習のための
往復路も練
習コースのひ
とつだったの
だ。
あの天才児・
ガムシヤラ・
トージこと浮
谷東次郎もレース
仕様コ罗纳で64年
の第2回日本GP
に国道1号線をぶっ
飛んだ。まだ東名高
速はなかった。約5
00キロのルートをな
んと5時間で走破した
というエピソードが残
っている。おそらく深夜
の箱根越えは仲間とおし
でサーキット並の逆ハン
走行が見られたことだろう。
「当時はまだクルマの黎明
期。交通渋滞もなく、国道
沿いの信号さえほとんどな
かった。街中は注意したけど、
郊外は140〜150キロで
走れた。なにしろ、レースじゃ

なくても、いつも夜になると、走りに出た
ものですよ」

こう語るのにはある著名な自動車評論家だ。
走る——といっても今風に信号突破なん
てやらなかった。走りたいから人目を避け
ていた。走ることはつまり、ドライビング・
テクニクの習練だったわけである。

それから時代は変化していった。が、激
走に終わりは無い。東京近辺では、首都高
速、横浜へ通じる第3京浜、千葉方面への
京葉道路と、次つぎにルートがオープン。
走り屋たちのメッカとなった、いわゆる「競
争族」とも呼べるカーキチが誕生していっ
たのだ。

現代は走りが
できなくなりつ
つある。社会の
秩序を乱すアウ
トロローを放置して
おくはずがない。
競争族も暴走化の傾向
が強くなったからであ
る。

走り屋は地下へ潜んで
いく……。

**新記録
32時間
51分！
が、状況は
悪化**

本家のキャノンボールに話を
戻そう。

キャノンボールとは公道の無法レ
ースだが、その誕生には理由がある。

オーガナイザーのブロック・イエーツは
こう言っている。ちなみにイエーツはアメ
リカの有能なカーライターだ。

「キャノンボールとは20年代のレーサー、
アーネスト・キャノンボール、ペイカーか
らとったのだが、彼は1933年、NY↓

The CANNONBALL Express

LA間を53時間30分で走り抜いた経験の持
ち主。このイベントの目的は公道上の、人
間とクルマの冒険であると同時に、広大
なアメリカで意味のない55マイル制限を断
行したことへ対するレジスタンスなのだ」
——と。

そのためかどうか、キャノンボールのエ
ントリーフィーはフロリダのYMCA、ア
メリカン・がんセンターに寄付され、いろ
んな社会福祉事業の役に立てられているの
である。ま、些細な社会への還元といえな
いこともないが、イエーツの目的が単な
る暴走じゃないことだけは理解してほしい。
しかし、この無法レースを、法が黙殺

するわけではない。年ねん、警察の取り
締まりは強化されるばかりだ。今や
スピード違反に関しては日本よりア
メリカのほうが厳しいほどなのだ。
75年以来、キャノンボールは4
年の空白があった。これが規制
強化を如実に物語っている。

最近で新しいのは79年の第
5回目だ。チャンスとうかが
っていたのである。イエー
ツの呼びかけに世界中から
46台のマシンが参加した。

この台数は記録的で、キ
ヤノンボールの人気のほ
どがわかるではないか。

この78年度イベントは
カーグラフィック誌に出場者の
手記が掲載されたので、
ちよつとサワリを引用さ
せてもらおう。

「我われは街中と近郊のター
ンバイクでは慎重の上に慎重を重ねてゆっ
くり走った……だが、いったん8車線のハ
イウェイに乗るやスロットルを一杯踏み
込んだ……スモーク（CBスラングでハ
イウェイ・パトロールのこと）の罫にかか
ったのはミズーリ州のことだ。100マイ
ル以上でパトカーとすれ違ったのだ。一瞬

で態度は決った。逃げることだ。次のハイウェイ出口まで突っ走り、一般道を右へ左へ走り回った……」

キャノンボールとは実際にはパトカーとの対決なのだ。

たとえば、この年に出場したイエーツ自身はダッジ・パンを救急車に作り上げ、しかも奥方を病人に仕立てて後部のタンクに寝かせ、点滴装置さえ備えていた。ついに本物そっくりの医者も、だ。

警察に対する防衛作戦もキャノンボールの面白さである。なにしろレーダー探知器は車の前後に最低2個。空から襲うヘリコプターにも目を光らせる必要がある。

最も重要なのがCB無線だ。警察情報に詳しいコンボイ艦隊、トラック野郎と連絡をとらないことにはスモークキーの手から逃げられない。

もうひとつ暗黙の鉄則がある。事故を避けることだ。

だから腕のいいヤツしかイエーツは選ばない。無法レースといっても

一般に迷惑をかけることは本意でないのだ。

ましてキャノンボールはパニシング・ポイン

トではない。いかに目的地に早く到着するか

到着



The winning Ferrari Dino leaves New York on the way to a record cross-country run. Its only problems were Ohio cops and Arizona jackrabbits.

することが絶対条件でもあるから、事故を起さないようにより速く走る。自己コントロールが必要というわけだ。ある意味ではキャノンボールへの道はクローズド・サーキットよりむずかしいかもわからない。

この79年度はO・ハインツ/D・ヤーボロ組のジャガーXJSが優勝した。タイムは32時間51分、平均速度156.5 km/hというからすごい。新記録だ。

自己とスピードへの挑戦は今、バンザイ・ランニング

ここで自動車ジャーナリスの岡崎宏司さんに登場してもらおう。彼はなんとキャノンボールから招待状が届いた唯一の日本人なのだ。

「最初、何だろうな、

と思いましたよ。文面には「世の中の規制に対して思い切り走ってみないか」と書いてあったと覚えてる。また「ブライズはたいしたことないが、マインドの上で満足していただけるはずですよ」というような。恥しい話ですが、ボクはそのとき、キャノンボールを知らなかった。ちょうど79年の第5回目への招待だったんですね。わけがわからなかったから放っておきましたけど……」

しかし、岡崎さんはこうも言う。「あとで知ったんですが、あの企画は素晴らしいと思うね。法律は必要だし、法と対決するつもりはないが、目的地向かってシヤニムに走ることに魅力がある。自分とスピードへの挑戦ですからね。日本でやると危険になりそうだけど、アメリカとなると、昔、西部開拓時代にはホロ馬車を飛ばして、早く着いたヤツが自分の土地を決める……なんてね。ロマンと人間の原点がある」

しかし、このキャノンボールも最近、ますます規制が増している。NY-LA間のルートはほとんど開催不可能でサンフランシスコ・ラスベガスなどの近距離レースになりつつあるようだ。

新しい動きは「バンザイ・ランナー」と呼ばれる男達である。これもブルー・タス誌が報告したネタだが、ロスアンゼルスを舞台に深夜や早朝のフリーウェイで愛車を駆り、スピードの限界にチャレンジしているという。

その愛車がモノすごい。時速200マイル、つまり320キロをマークする車ばかりなのだ。フェラーリ308GTBやポルシェ・ターボは目じやない。フェラーリBやランボルギーニ・カウンスタックに改造を施しているのである。純レーシング・マシンのローラT70をストリート用に作った

LAの間を320km/hで駆け抜ける「バンザイ・ランナー」たち



「バンザイ・ランナー」と呼ばれる男たちが、ロサンゼルスにはいる。彼らは午前3時、4時といった時間に、どこからともなくフリーウェイに現れ、愛車を駆ってひたすら自分のスピードの限界に挑戦していく。ハチマキを巻いたヘルメットが、彼らのマシンの時速200マイル、実に320キロをマークする力を持っているのだから、シヤニム・コース用に設計されているわけでもない。非常に危険で、無謀で、ほとんどロサンゼルス市のフリーウェイの、なんと4倍というスピード違反になる。そして非常に金のかかるスポーツ。それが「バンザイ・ランニング」なのだ。

彼らは、どんな車に乗るのだろうか。225キロしかでないフェラーリ308 GTB、200キロのポルシェ・カレラ・ターボなどは、いわばクラス。市販車のうちでは最高の性能を持つ、フェラーリ・ポルシェとランボルギーニ・カウンスタック（彼らによれば「ランニング・マシン」）が、バンザイ・ランナーたちのお気に入りだ。時速100マイル、200キロを軽く超えるこの2車種は、しかしアメリカの安全基準に合わせて改造を施さなければ輸入できない。本車が約500ドル、改造に10,000ドル、そして約100,000ドルの買値につくわけだが、それでスピードを買えるなら、彼らにしては安いものだ。

「バンザイ・ランナー」のほとんどは元金でスピードを買ったわけではない。彼らは、ロサンゼルス市郊外にある「バンザイ・ランナー」の会館に集まり、そこで改造やメンテナンスを行う。彼らは、ロサンゼルス市郊外にある「バンザイ・ランナー」の会館に集まり、そこで改造やメンテナンスを行う。彼らは、ロサンゼルス市郊外にある「バンザイ・ランナー」の会館に集まり、そこで改造やメンテナンスを行う。

「またか」という声もある、インディアン版「ルーツ」をめぐる真偽騒動とABCの強気な姿勢。

日本でもテレビ放映された「ルーツ」をめぐる真偽騒動は、まだ記憶に新しいが、今度はそのインディアン版が出現して、そのおもしろいにも手前・二重に悪化し、ランザイ・ランナー・インディアン版の騒動となったのは、ルース・ペーセルもインディアン系の女性だ。



オレ達のキャンノンボールはいつか?

しかし、激走は地下にもぐっても永遠に消えることはない。日本にしても牙をぬかれた70年代のうっ積がここへきて爆発しようとしている気配がする。

OPTIONの情報によると、一昨年末、ある走り屋クラブ、それも年配のグループ

ヤツもいる。

圧巻はジョン・ウォードという小さなガレージの経営者。69年のデイトナで優勝した元レーサーでもあるが、スピードボート用7・5リットルエンジンのツイン・ターボ装着で750馬力を操り出すウルトラ・エンジン、なんと78年型キャデラック・セビルに搭載しているのだ。外観は何の変哲もないセダン。こいつに抜かされるフェラーリやカウンタックの顔が想像できるだろう。本場アメリカでも激走シーンは大陸横断からゼロヨンや最高速チャレンジへと変貌しつつあるのかもしれない。

が第3京浜を7分そこそこで走破した。車はボルシェ・ターボやパンテラ、BMWターボなどの高級外車。しかも葬式用の〇X家という名札をつけて走ったというから愉快ではないか。

つい最近、こんな話も聞いた。

「名古屋に住んでいるカーキチの友達なんだけど、東京のオレンチまで2時間半できたよ。電話でダベっていたら、これから来るというんだ。で、時間を計って首都高の一之江ランプ下で待ってたら、2時間半というわけ。腕もいいヤツなんだけど、驚いたね」

新情報はまだある。東名・中央環状レースがそれだ。現在、中央高速は長野の2カ所を除き、大部分が開通した。すると、東名・中央・首都高を利用したビッグなサーキットができる。こいつを征服しようという動きだ。まさにかつての、首都高レースのダイナミック版ではないか。

しかし、日本の正式なキャンノンボールが遠いことだけは確かだ。なんといってもこ



CAR and DRIVER

AUGUST 1975 - ONE DOLLAR

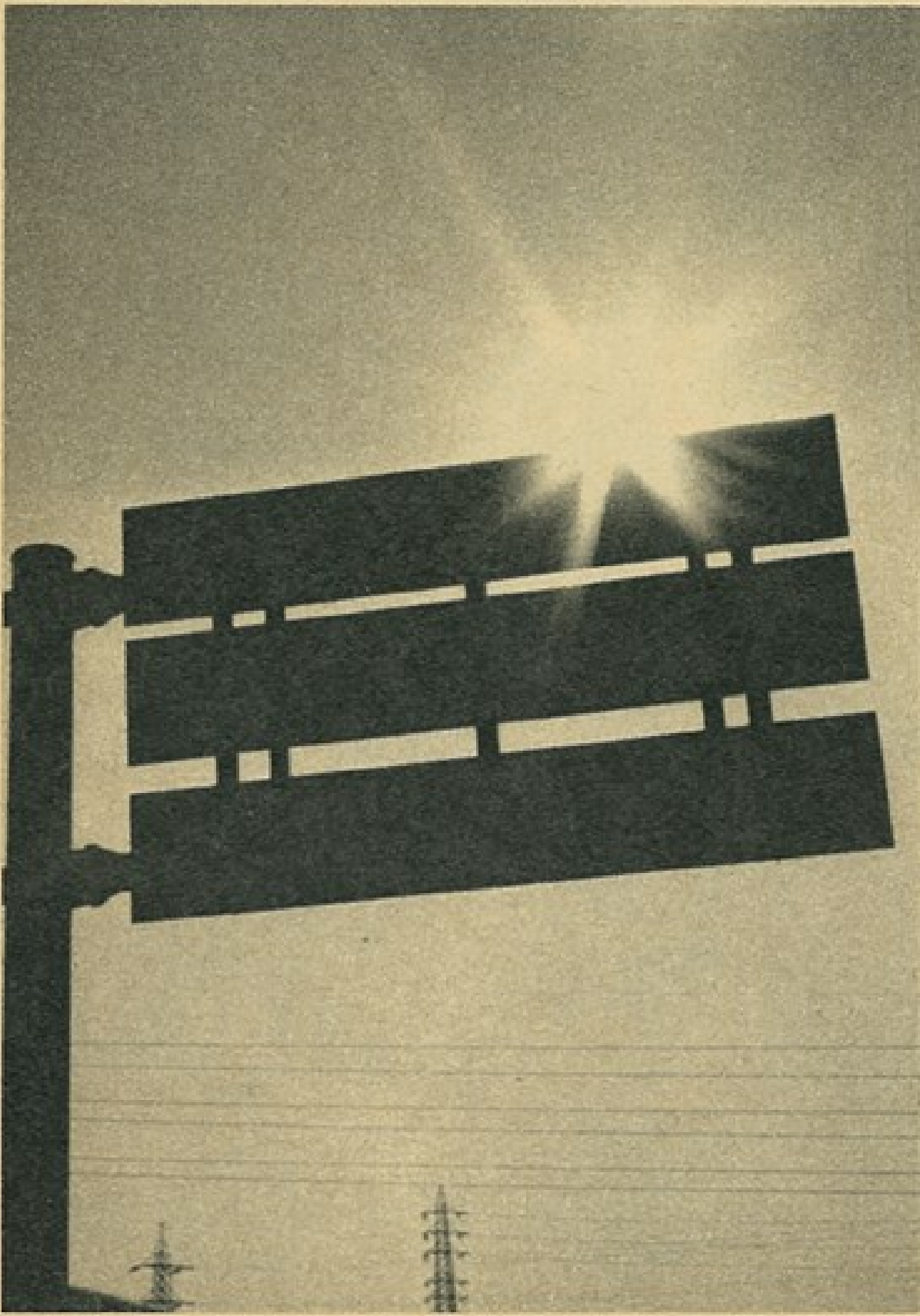
Coast to Coast in 35 Hours 53 Minutes

CANNONBALL

These Men Are Wanted for Breaking the Dumbest Law Since Prohibition



CAR & DRIVERでは表紙もキャンノンボールだ。



の国の車意識はそう高くない。スピードも暴走と見られるし、車を使いこなすセンスも低い。運転もアメリカやヨーロッパ先進国と比べるとヘタだ。自由を自分の責任で享受できるカーキチが少ない。つまり、日本では、非常に大きな危険性を伴うことも

事実なのである。が、激走の精神はやはり永遠だ。日本版キャンノンボールが開催される日こそ、オレ達のカーライフが大人の時代を迎えた時ではないだろうか。その日が早くくることを祈りたい。

80年代

NEWスポーツは

60年代 GTを

超えられるか!?



日産DOHCの最高峰、160馬力の日産S20型は4バルブだった。

日産のターボ艦隊をターゲットにトヨタはソアラでなんと2.8ℓツインカム6を登場させた。ホットモデル時代の復活だ。しかし、60年代の名車達は脳裏から消えない。今こそ徹底比較をする時なのだ。

《グランパスの時代》

ソアラが銃爪を引いた 次期ホットモデルはどいつなる？

明日

トヨタ技術陣の結晶である「ソアラ」の評判はすこぶる高い。自動車専門誌ばかりでなく、一般誌でも続々と報道している。

「アウトバーンで220 km/hを記録した。BMWを抜いた」

「国内版でも200 km/hはかたいい」

「ソアラの特徴は性能だけでなく、エレクトロニクスだ」

「いや注目すべきはサスペンション関係の操縦性と空力が飛躍した点である」

……etc.

わがOPTIIONもソアラが80年代を代表するグラン・ツーリスモであることは認める。が、2・8Lツインカム6を見た時の第1印象はこうだった。

「ソアラは、あの素晴らしき60年代、高性能車時代の復活を告げるのではないか」ということだ。

果してソアラに続くホットモデルが次つぎにスタンバイしているのである。

アメリカ発IIゼロヨン
15秒4の280ZXターボ

ソアラの発表直後、日産はアメリカでソアラの170馬力を超えるモデルを発表するという戦略を打ち出した。ダットサン280ZXターボだ。外観はボンネット上のNACAダクトが目立つくらいだが、心臓部のL28E型エンジンには日産得意のエアリサーチ製ターボ・ユニットがドッキングされた。

180馬力/5200回転。最大トルクは2800回転で28キロというすこさだ。馬力はSAE表示だから日本式では200馬力近い。その性能もゼロヨン15秒5(日産データでは15秒4)、0→60 mph(96 km/h)加速約7秒——とソアラ2800GTの同15秒9、同約8秒よりわずかに速い(ただし、輸出用ソアラはもっとパワーフルで、最高速220 km/h以上、ZXターボとはほぼ互角だ)。

ZXターボの国内発売は未定だが、この存在は不気味だ。

トリノ発II DOHC2L

ピアツィア

——昨年の東京モーターショーに



アメリカ専用のウルトラ・ターボが280ZXターボだ。タイトル写真のすごい加速シーンは圧巻!

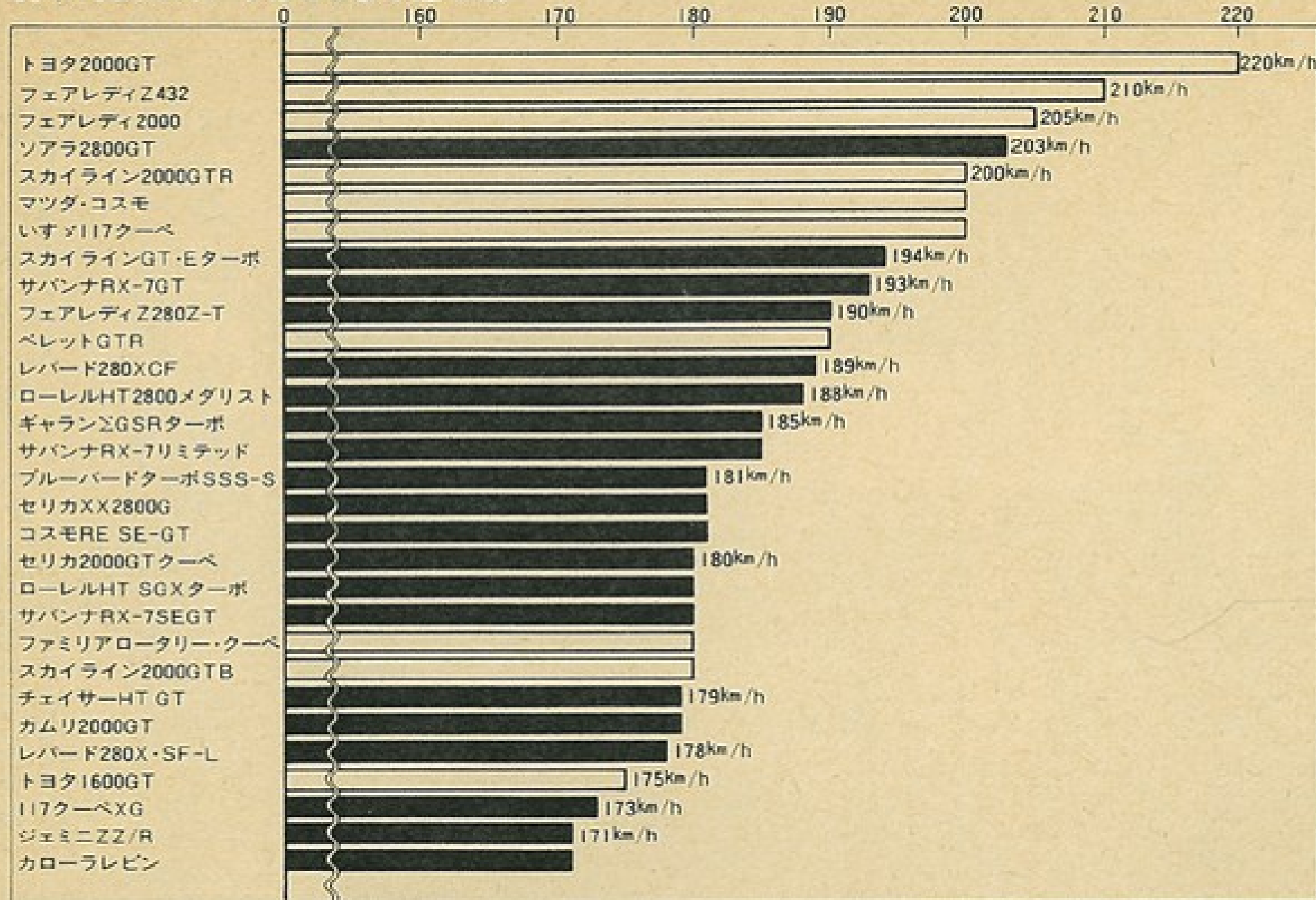


1964年3月発売
=ホンダS600
このクーペは11月登場



1960年1月発売
フェアレディ1500
珍しい3座シーンだ

80年代GTスポーツはここまで迫った！



参考出品された。いすゞXが、
「ピアツァ」のネーミングで5
月にも発売されることが決定した。
その詳細はすでにスタイリング
を担当したイタリア・トリノのイ
タル・デザインから発表されたの
である。読者はすでにご存知だろ
うが、ジウジアーロ・デザインの
外観はオリジナルよりウインドシ
ールドが4度ほど起き、ピラー形

状もやや異なる。
サイズ的には全長4310×全
幅1655×全高1300mm、ホ
ールベース2440、トレッド
前1345/後1355mm。オリ
ジナルよりホールベースとトレ
ッドが35mm大きくなったことも特
徴だ。インテリアはソアラ同様、
エレクトロニクス多用のインパネ
が採用された。



いすゞXこと「ピアツァ」、もついに登場。新車GTになるソ

この斬新なジウジアーロ・スタ
イルのパワーはもちろん、ホット
版に21DOHCのG200W型
がラインアップ。135馬力を発
生するから、ジェミニZZに次ぐ
走りが期待できる。ツインカムは
トヨタばかりの専売特許でないの
だ。

ソアラが高級GTなら若者向き
には次期セリカがテイクオフしよ
うとしている。目下、静岡県東富
士テストコースで最終チェックを
終えようとしているはずだ。
この次期セリカの最高グレード
にソアラと同じツインカム6、2
・815M・GEU型が搭載され
るのは明白である。現行モデルを

東富士発1170馬力 NEWセリカ

ソアラはついに60年代GTに迫まる
200km/hオーバーを記録！



1965年3月発売トヨタSS80
0000の空力ボディ

1964年4月発売ベレット16
00GT 曲面スタイルガウケた



さらに直線的にして、リトラクタブル・ヘッドライトを採用する予定で、スポーティなボディと170馬力パワーの組み合わせはソアラより強烈なマシンになること必至。国産NO.1の高性能モデルにランクされるはずだ。

発売は6月とすぐ間近かだ。

追浜発 次期スカイライ

ンTIはツインカムか

ニュー・セリカの2ヵ月後、新車夏の陣の超目玉が、日産のスカイライン・フルチェンジである。GTの代表である「スカG」の名を昨年、ターボ兵器で奮闘したが、トヨタのツインカム6による大攻勢に押され気味でもある。

が、三浦半島を眺める神奈川県追浜テストコースではターボ音とDOHCサウンドがとどろいているといわれる。

スカGはさらにターボを強化してくるわけだが、ツインカムは「TI」に搭載されるというのがもつぱらの噂。つまり、4気筒DOHCである。ベースは国際ラリーで活躍するLZ18改型の2000cc版という。

日産ではかねてから「うちがツインカムをやるなら、本来の利点を生かしたものを作ろう」と豪語しているだけに、4バルブ化なども期待する向きが多い。

いずれにせよ、ソアラが銃瓜を引いたパワー戦争は80年代のクルマを、新しいGTスポーツ時代、に呼び戻す起爆剤になったわけである。NEWスポーツの登場はほかにもある。10年の空白。長い暗黒のトンネルからやっと脱出しようとしている。

●余白フアンの声

実車をよう買わんで模型RCバギーをやっている。MAXIMというクラブで毎月レースを開催しています。模型歴15年ノと54歳の方がオブションを読んできてくれるなんて。ガンバレMAXIM BYRYO

ターゲットはソアラ!? これが次期ホットモデルのフルリストだ!

モデル・ネーム	発売時期	確 認 情 報	エンジン 型 式	総排気量 (cc)	最高出力 (ps/rpm)	最高速 (km/h)
ソアラ2800GT ★参考★	2月27日	DOHC、直6、170馬力は国産史上最強。排ガス未対策仕様では190馬力、時速220キロはかたい!	5M-GEU	2759	170/5600	203
フェアレディ280Zターボ*	未 定	ダツツン280ZX-Tは対米輸出専用でさる2月19日シカゴで発表された。残念ながら現在国内販売未定。	L28E-T	2753	180SAE/5600	230
いすゞピアッツァ	6月上旬	早ければ5月下旬にも。ソアラに次いで電子化されたデジタル・インパネに注目。エンジンは117のもの。	G200W	1949	135/6200	185
セリカ2800ターボ*	未 定	ダツツン280ZX-Tを撃墜すべく、NEWセリカ2800GTにターボノという情報あり、ただしUSAの話。	5M-T-GEU	2759	200SAE/5600	250
セリカ2800XXGT	6 月	コイツは確実。走りにかけてはソアラ以上のポテンシャルを秘める。なお2.4ターボの登場はない。	5M-GEU	2759	170/5600	210
スカイライン2000GTターボ	8 月	桜井スカイラインの最終モデル。155馬力のパワー、Zなみの空力特性と熟成された足のバランスに注目!	L20E-T	1998	155/5600	197
スカイラインTI-GT	8 月	Z20をベースにしたDOHC。パワーは140馬力。GT R以来、6年ぶりに放つ決定版日産ツインカム。	Z20GE	1952	140/—	180
レパード200Xターボ	4 月	メーカーサイドは以前からスタンバイ、運輸省の認可待ちの状態。遅くとも5月にはまちがいなく登場。	L20E-T	1998	155/5600	185
シルビア1800ターボ	9 月	1800DOHC搭載も一時話題にのぼった。しかし最近情報によるとその線は消えた。ターボ1本だ。	Z18E-T	1770	135/1600以上	185
ランサーEXターボ	7 月	ヨーロッパ仕様は2.0、国内は1.8ターボでメーカーは準備OK。こちらも運輸省の認可がらみだ。	G62Bターボ G63Bターボ	1795 1997	135/5500以上 145/5500以上	182 185
コスモGT	9 月	ルーチェ、コスモは双子車になる。エンジンは6ポート低燃費型新13B。スーパーチャージャーはなし。	I3B VIP	645×2	140以上	183
セレステ2000GSRターボ*	不 明	常に話題になるモデルだが、今のところうわさの域を出ず、思いがけない衝撃のデビューは期待薄。	G63Bターボ	1997	145/5500以上	—
バルサー・ターボ	来年以降	新E15ユニットはノックセンサー付でターボ化も配慮済み。搭載車種はバルサーが本命。ただし来年以降。	E15E-T	1487	—	—

※USA仕様

★予想パワー・スペック

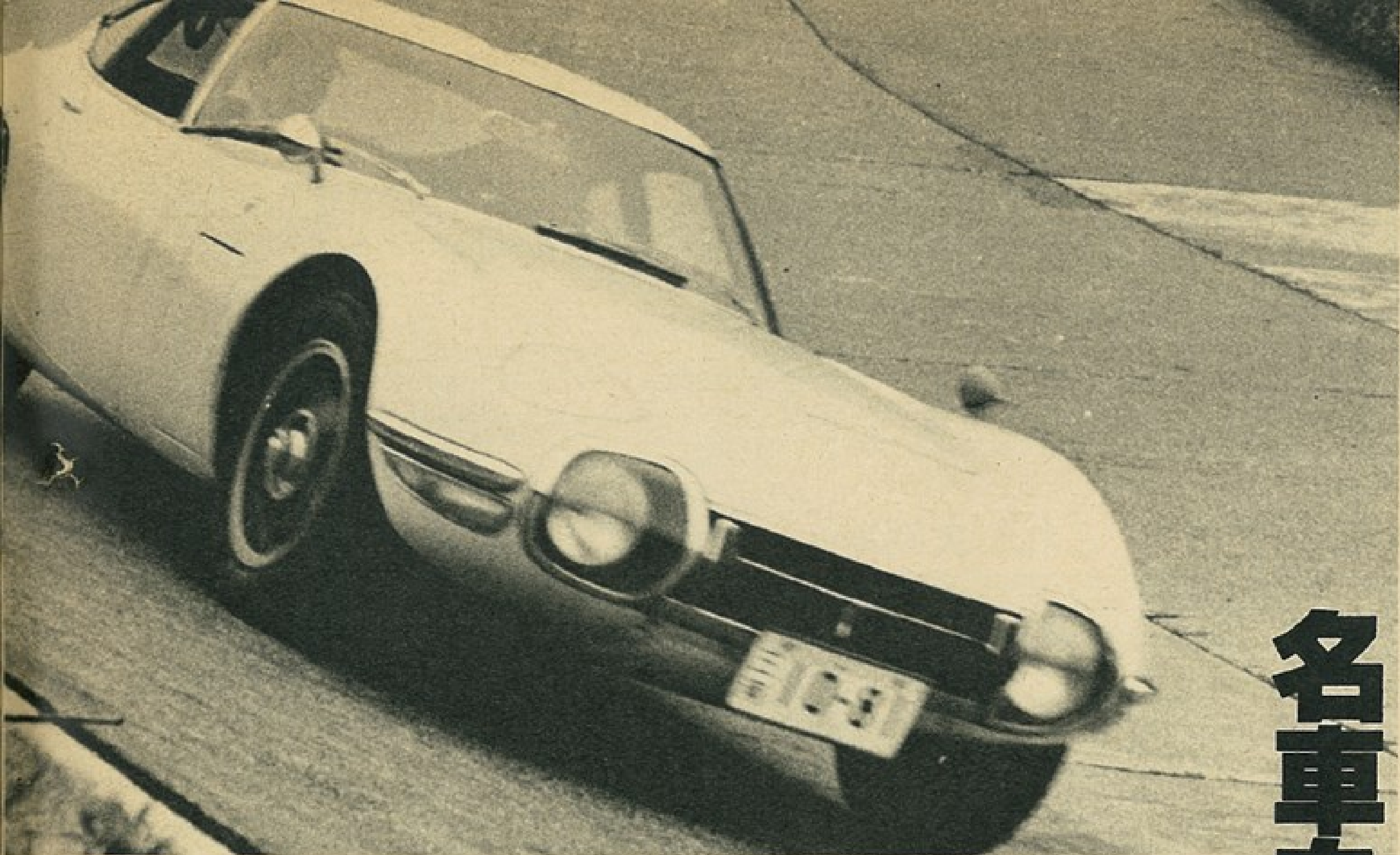
●腹に響く エキゾースト サウンド

スポーツカーやGTカーは、高性能を主張するだけあつて、腹に響く迫力あるサウンドを楽しめるクルマだった。

アクセルをめいっぱい踏み込むソレックス・キャブレターは激しい息づかいで大量の空気を吸い込む吸気音を響かせ、床下からはグォーと高なるエキゾースト・サウンドが奏でられる。60年代のGTカーはこうだった。だからメーカーも排気音の設計にはじゅうぶん気を配ってマフラーを設計したものだ。アクセルをOFFにした時、ブーンとマフラー内を逆流する背圧音もその一種だ。

ところが、今のGTときたら吸排気音は「騒音源」だとして徹底的に押えてある。ことにエキゾースト・サウンドは触媒、大容量マフラーのせいでまったく迫力のない音になってしまったのだ。確かに静かなクルマのほうがいい、と思う時もあるにはあるが、やはり思い切り走りを楽しむ時のバックグラウンド・ミュージックは、激しいサウンドが合っている。残念ながら、今そのようなクルマは存在しない。





〈グランパスの時代〉 今こそシツクスティイの

名車を総点検しよう

過去

馬力こそがすべてだった。強烈なダッシュユカがひたすら求められていた。だから、クルマのカタログには最高速度とゼロヨン加速タイムが必ず記されていた。

高性能への道はホンダS

シリーズから始まった

62年1月、本田技研工業の年初記者会見で「4輪進出」が発表された。そして本田社長の言葉は63年10月、ホンダS500の発表で実現された。このクルマは3ヵ月後にS600へと発展した。それにしても、これまでにこれほどの熱い注目を浴びたクルマがあっただろうか。

時あたかも日本全国が「自動車」に対する異常な高揚期を迎えていたのである。63年5月、鈴鹿サーキットで「第1回日本グランプリ自動車レース」が開催され、クルマの走る性能が大きくクローズアップされてきたのだ。それまでは極端に言えばクルマは走りさえすればよかったが、今やクルマはより速く走らねばならなかったのだ。ホンダS600はあらゆる点で

それまでの常識を打ち破る、驚異的なミニ・スポーツカーだった。すでに当時世界を制覇したオートバイの高い技術と心意気がこめられたクルマなのだ。

ホイールベースは2000mm、トレッドは1100mmをわずかに超える小柄なボディ・サイズの2座席スポーツカーであったが、エンジンには606cc(54・5mm×65mm)、水冷4気筒DOHC、圧縮比9・5、4速可変ベンチユリー・キャブレター装備で、最高出力57馬力/8500回転を発生。720kgのボディで145km/hをマークした。

たった145km/h——だが当時の乗用車はどれでも130〜140km/hだったから、わずか600ccのエンジンでそれらを上まわる性能を発揮するということは驚異的としか表現できない。小さなDOHCエンジンのリッター当

1965年5月発売＝ブルーバード1600SSS



1964年8月発売＝日野コンテッサ1300クーペ



60年代のカー技術の結晶がトヨタ2000GTだ。67年8月、最高速220km/hでセンセーショナルにデビューした。

り出力は94馬力と、レーシングカーなみの水準だったのだ。

サスペンションもユニークだった。フロントはトーションバーを使用したウィッシュブーン式、リヤはトーション・アーム式独立サスで、そのアルミ鑄造製トーション・アームは駆動用チェーンケースを兼ねていた。

つまり、エンジン→クラッチ→4速ミッション→プロペラシャフトと伝達されたパワーは、フレームに固定されたデフから左右のチェーンに分割され、チェーンで左右後輪を駆動するというシステムで、その性質上、スタートする時はテールが浮き上がり、ブレーキングのノーズ・ダイブは小さかった。

総アルミ製の、時計のように精密なエンジン、床下に蛇のようにくねる4本の排気管——まさにメカニズムの極致であった。9000回転に達してもエンジンは悲鳴を上げることなく、8000回転での巡航走行が可能だった。運転席には風切音とカン高いエンジン・ノイズが洪水のように侵入してきたが、だれも気にはしなかった。

ホンダS600は66年10月には800ccにスケールアップしたS800へと発展していく。まさに時代のさがけにふさわしい、あ

らかじめ極みに達したクルマだったのである。

ホンダS600/800はパブリカ・エンジン搭載のトヨタS800同様、価格的に安かったが、排気量が小さく、軽量級スポーツカーとして扱われたことはやむをえなかった。

「スカG」をしのぐ「ベレ

G人気」の時代があつた

本格的GTカーの時代は64年に開幕された。

ベレットGTとスカイラインGTの登場である。もちろん、登場の原動力となったのは前年の日本GPでの惨敗の経験であった。

いずれも本来のセダンをベースに、エンジンを強化したGTモデルであった。

ベレットは、クーペ型ボディを採用。4気筒OHVの1600ccエンジンはSUツインキャブ装備ハイカムを使用して88馬力/5400回転、最高速度160km/h、0→400m18・3秒。

スカイラインGT（S54型）は、それまでの1500ccスカイラインのボディを延長し、グロリア用の1988cc・6気筒OHVエンジンを搭載、シングル・キャブ仕様の105馬力（後のGTA）ウエバー・ツインチョーク3連装の125馬力/5600回転（後

のGTB）仕様を用意した。ギヤボックスはOD+3速、最高速は180km/hに達したのだ。

ベレGとスカG——本格的なGTカーの登場で、ファンの人気は2派に分かれて高まるばかりだった。

シャープ過ぎるほど鋭いラック&ピニオン式ステアリング、フロントがウィッシュブーン、リヤがスイング・アックスルと4輪独立サスを持ち、ダイレクト操作の4速ミッションを持つベレGに対して、スカGはフロントがウィッシュブーン、リヤはリーフ式リジッドであったが、車高が下げられ、大排気量、高出力エンジンを搭載するという方法を採用した。

ようやく、リヤ・タイヤを激しく空転させながらスタートできるクルマが出現したのだ、もっともタイヤは5・60-14（ベレG）、

●GTの「ザ・コクピット」とは何か

走りを追求するGTカーにとつて、室内で最も重視されるのはドライビング・シートの周囲である。まずインストルメント・パネル。そこには必要なメーターが並んでいる。スピードメーター、タコメーター、それに水温、油温、油圧、アンメーター、燃料メーターとこれくらいは必需品だ。メーターは機能的でシンブルなデザイン、たとえば単純な丸型が好まれた。インパネは木目パネルや金属の艶消レタイプが受けた。典型的なアナログの世界であった。

最新GTは、未来派のエレクトロニクス主導型のデジタル的世界が求められている。ソアラで初め

て採用されたLED表示タコメ

ターやデジタル・スピードメーター、レバードで初めて採用された蛍光管表示のマルチ電子メーターなど、いずれも数値を直接数字やグラフで表示するデジタル指向。

これだけではない。今や時計はデジタルがほとんどだし、ラジオのチューナーもデジタル表示

あのコンピュータ数字のオンパレードなのだ。もつとも、オーディオや電卓ですっかり慣れ切つてしまっているオレたちは、今さらデジタル表示にド肝を抜かれはしない。それよりもあの機械式タコメーターの針のぎこちない動きにシビレルのだ。



1967年3月発売—フェアレディ2000



1965年5月発売—フェアレディ1600

●余田フアンの声

20円ハガキに10円切手はって使ってたらいつのまにかまた10円値上げしとるノ オブションはこんなことやらないよネ。仙台市・林茂樹（20歳）ヘオブションは逆に90円も値下げしてページも32ページもプラスしたぞノby RYO



ホンダSシリーズの最上級車がS800。68年4月登場。

ースのスカGは善戦したものの、ポルシェ904を打ち破ることができなかったのは当然のことかも知れない。

この頃、ホンダは1・5lのF1を開発し、いきなり世界グランプリに登場して世界中を驚かせた。

ポルシェに敗れたプリンスは、本格的2座席レーシング・マシン「R380」の開発に着手。

本当のGT、スポーツカーであるためには、レースできたえる他に道はなかったのである。そしてレースできたえ磨かれた技術こそが、本物のGT、スポーツカーを

生み出し得るのである。このことに、ようやくメーカーもユーザーも認識し始めていた。

きわめて短期間のうちに、技術開発とその蓄積がはかられ、それから一挙に開花する時期を迎えたのである。

「SR」がついに2000

キロの壁をぶち破る

67年3月、それまでのスタイルはスポーツカーだが、エンジンに魅力の乏しかったフェアレディが直4・OHV・2000cc・U20型エンジンを採用し、ツイン・キ

ャブ装備で145馬力/6000回転で、最高速は205km/hと、ひとつの壁を突き破った。

国産初のスーパーGTであるトヨタ2000GTが登場したのは67年5月。セクシーな曲線で構成された2座席クーペ・ボディを持ち、ロング・ノーズのボンネットの下にはヤマハ・チューンの直6・DOHC・2000ccエンジンが納められ、ソレックス・ツインチョークを3速装して150馬力/6600回転、最高速215km/hを誇り高く主張した。

しかし、マニアはトヨタ2000GTのエキゾチックなスタイルと性能にばかり驚いてはいられなかった。時を同じくして東洋工業からコスモ・スポーツが発売されたのだ。

コスモは新しい時代を告げるユニークなスタイリングを備えた2シーター・クーペ・ボディを採用していたが、そのパワーユニットはロータリー・エンジンだった。実現不可能とされていたNSU型ロータリーは491cc×2のコン

パクトなユニットから110馬力（68年からは128馬力にアップ）を絞り出し、940kgのボディでゼロヨン16・3秒、最高速は185km/hに達したのだ。

フロント・サスはWウィッシュボーン、リヤはド・ディオ式リジッド。まさに夢のクルマが相前後して市販されたのだ。マツダ・ロータリーは、これ以後、68年7月に発売されたスポーツティ・クーペ、ロータリー・クーペで決定的な名声を得ることになる。なにしろ、この小柄な5座クーペはゼロヨン16・4秒で走り切り、最高速180km/hをマークし、並のGTをプチ抜くことができたのだから。

そして67年8月、小型セダンの代表格であったコナ・シリーズに1600GTが加わった。9R型・直4・DOHC・1600ccエンジン110馬力を発生し、最高速175km/h、ゼロヨン17・3秒をマークした。

68年9月にはスカイラインがフル・モデルチェンジ。まずシグナル・キャブ仕様のL20型エンジンを搭載した120馬力のスカイライン2000GTがラインアップし、ついで69年2月、2000GT-Rがベールを脱いだ。

S20型は直6・DOHC・24バルブ・2000cc・ソレックス・キャブ3速装。フルトランジスタ・イグニッション、ステンレス製エキゾースト・マニホールド、ポルシェ・タイプ・サーボシンクロ装備5速ギヤボックス……。

このエンジンこそ、R380のGR8エンジンの市販版であり、

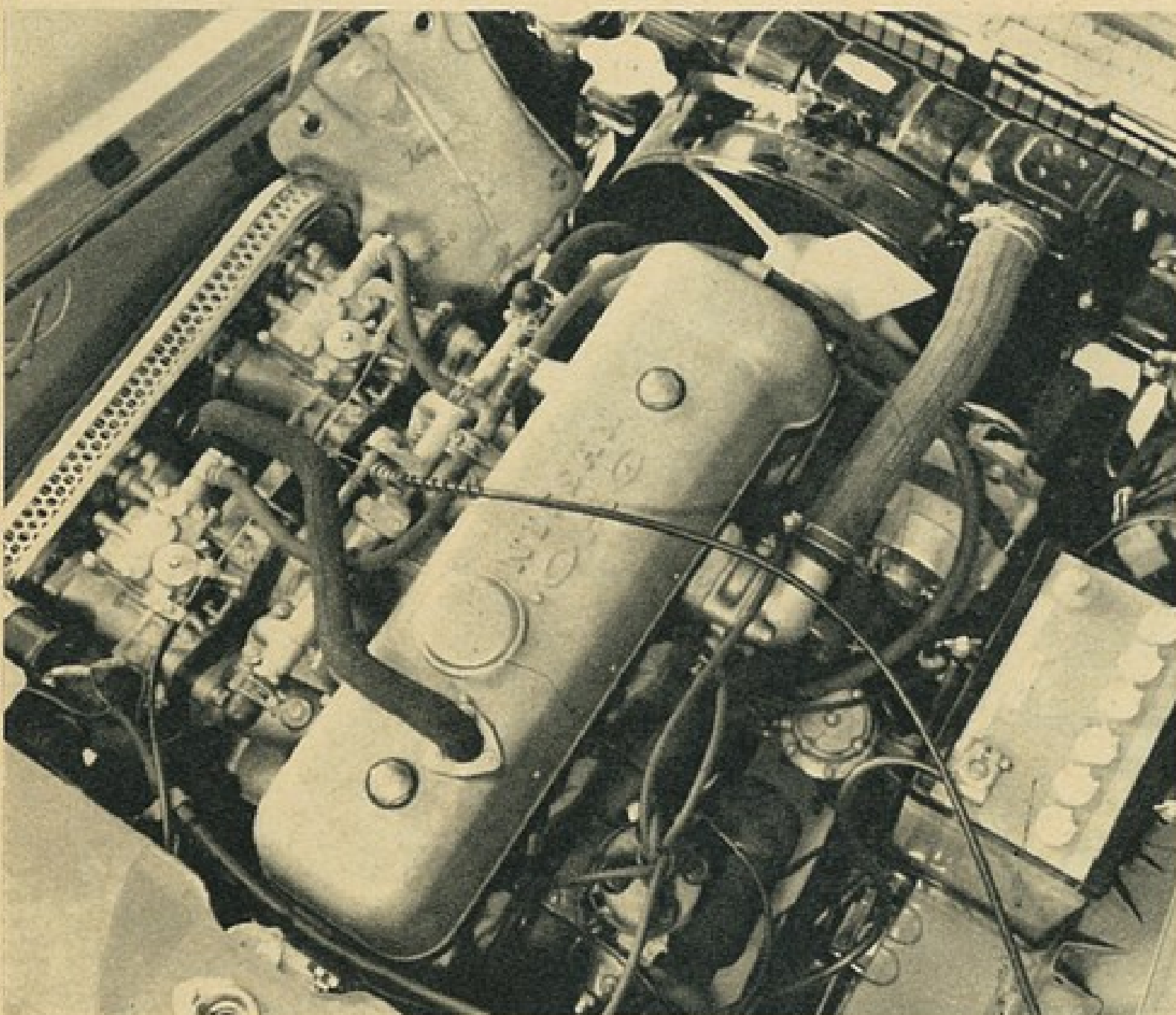
5・60-13（スカG）という貧弱なクロスプライ・タイヤだった……。だから、コーナーではGTカーはリヤが簡単にズルズルと滑り出したが、誰もが満足していたのだ。なにしろ、ラジアル・タイヤはもちろんグリップの良いタイヤはどこにも存在していなかったのだ。

GTカーを操るドライバーはカーラジオさえ必要なかった。エンジンは轟然とうなりを上げて走るから、たとえあってもほとんど聞き取れなかったし、そんなものを聞かなくてもドライビングは無上の喜びだった。

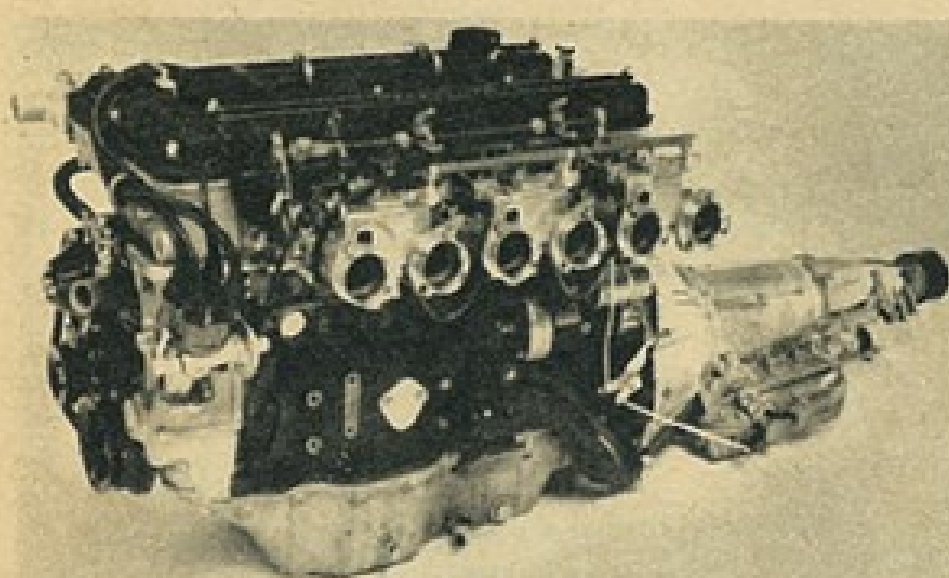
63年5月、鈴鹿サーキットで開催された第2回日本グランプリは、前年以上の興奮に包まれた。第1回グランプリで敗れたメーカー・チームは汚名を挽回せんものと、鈴鹿で再び対決したのである。

だが、そのメイン・レースにおいて、ひとつの象徴を見ることができた。

スカイライン2000GT対ポルシェ・カレラ904。乗用車べ



日産のGTはスカイラインGT-Bで名を得る。65年9月のことだった。ウエバーで125馬力。



トヨタの3M型直6DOHC。日産S20型に次ぐパワーを誇った。

他のいかなるエンジンよりレースの臭いを発散させる代物だった。

最高出力160馬力/7000回転、最高速200km/h、ゼロヨン16・1秒。なにしろ、フル5

座席のセダン・ボディをまとっているから、どう猛なエンジンの割には性能は控えめだった。が、チ

ーン駆動される24バルブ・エンジンのメカニカルなノイズ、激しく

カン高い吸・排気音の叫びは、何にもまして魅力的であった。そ

して、今やスカGは4輪独立サスペンションを備えていたが、まだ

タイヤはクロスプライを使用していた。

69年10月、フェアレディがフルモデルチェンジしてフェアレディ

Zに生まれ変わる。これにもL20型+SUツインの130馬力仕様

とS20型160馬力仕様があり、これはZ432と名付けられていた。

最高速210km/h、ゼロヨン15・8秒という高性能を誇っていた。

ほとんど時を同じくしてベレッ

トに最強モデルの1600GTRが追加。エンジンは1600cc・

DOHC・ソレックス2連装で120馬力、最高速190km/h、

ゼロヨンを16・6秒で走り切った。

G.Tとはスバルタンなツインカムだ！

もはや、G.Tと名の付くクルマはDOHCであり、ソレックス・

ツインチョーク・キャブレターを多連装していることが常識となっ

ていた。

本当のG.Tカーは、室内装備は必ずしも豪華ではなく、むしろ走

る性能と装備に重点がおかれ、必要な装備や装飾は取り除かれていた場合が多かった。G.Tは男のための乗物だったのである。

G.T、スポーツカーはサスペンションが固められており、ハードさを前面に打ち出していた。すな

わち、当時のG.Tカーたちは、現在の水準よりかなりハードなスプリングを採用し、そのかわりにシ

ョックアブソーバーの性能は低かった。だから、その気になりさえすれば、ショックアブソーバーを

よりスポーツ用のものに交換してやれば、さらに乗りやすくなった。

タイヤはクロスプライ標準装備という例が多かったので、ラジアル・タイヤに交換すれば高速直進

性が向上したし、コーナリング性能もアップした。

クラッチはどれも重かった。G.Tカーのクラッチは重くなければならなかったし、ブレーキもこの

頃にはフロント・ディスク・ブレーキが普及して、サーボも取り付けられていたが、サーボ比は小さく、ダイレクトなブレーキ感を強調していた。

ただ、標準仕様のソレックス・キャブは扱いやすいとはいっても、使い方を誤ると再始動はむずかしかった。コールド・スタートのやり方はこうだ。

まずイグニッション・スイッチを入れる。電磁ポンプが働くかす

かな音を3秒ほど聞いてからスターターをまわす。この時、アクセルは軽く踏む。クランクキングして

点火したタイミングをとらえてさらにアクセルをわずかに踏み込む。

うなりを上げてエンジンがまわり

始めたら、アクセルをあおってやる。

G.Tを扱うにはそれなりの腕と知識が必要だった。そうでなければG.Tは乗りこなせなかったのである。

ハイオクタン・ガソリンを主食とし、激しく路面を蹴り、吸・排

気音を響かせてパワフルに走るG.Tカーの時代は、しかしながらそれからそう長くは続かなかった。

70年代から急激に窒息状況に突入していったからである。



ウルフカーの代表、スカGRは69年2月、グラブに登場した。

	車 両 寸 法						車 両 重 量	エ ン ジ ン							変 速 機	発 表 年 月	最 高 速 度
	全 長	全 幅	全 高	ホイール ベース	トレッド			冷 却 配 置	ボア×スト ローク	排 気 量	弁配置	圧 縮 比	最大出力 ps／rpm	最大トルク kgm／rpm			
					前輪	後輪											
トヨタ2000GT	4175	1600	1160	2330	1300	1300	1120	水 6 直	75×75	1988	DOHC	8.4	150／6600	18.0／5000	5 速	67.5	220
フェアレディZ432	4115	1630	1290	2305	1355	1345	1040	水 6 直	82×62.8	1989	//	9.5	160／7000	18.0／5600	//	69.10	210
フェアレディ2000	3910	1495	1325	2280	1275	1200	930	水 4 直	87×83	1982	OHV	9.5	145／6000	18.0／4800	//	67.3	205
スカイライン2000GTR	4395	1610	1385	2640	1370	1365	1120	水 6 直	82×62.8	1989	DOHC	9.5	160／7000	18.0／5600	//	69.2	200
マツダ・コスモ	4130	1595	1165	2350	1260	1250	960	水 2 直	—	982	ロータ	9.4	128／7000	14.2／5000	//	67.5	//
いすゞ117クーペ	4280	1600	1320	2500	1325	1310	1050	水 4 直	82×75	1584	DOHC	10.3	120／6400	14.5／5000	4 速	68.10	//
ベレットGTR	4005	1495	1325	2350	1260	1240	970	//	//	//	//	//	//	//	//	69.9	190
ファミリアロータリークーペ	3830	1480	1345	2260	1200	1190	825	水 2 直	—	982	ロータ	9.4	100／7000	13.5／3500	//	68.7	180
スカイライン2000GTB	4255	1495	1410	2590	1265	1255	1070	水 6 直	75×75	1988	OHC	9.3	125／5600	17.0／4400	//	65.9	//
トヨタ1600GT	4125	1565	1375	2420	1290	1270	1030	水 4 直	80.5×78	1587	DOHC	9.0	110／6200	14.0／5000	//	67.8	175
シルビア	3985	1510	1275	2280	1270	1198	980	//	87×67	1595	OHV	//	90／6000	13.5／4000	//	65.3	165
フェアレディ1600	3910	1495	1315	//	//	//	920	//	//	//	//	//	//	//	//	65.5	//
ブルーバード1600SSS	3995	1490	1430	2380	1206	1198	930	//	//	//	//	//	//	//	//	65.5	160
ベレット1600GT	4005	1495	1350	2350	1220	1195	940	//	83×73	1579	//	9.3	77／5000	12.0／4200	//	64.4	//
ホンダS800M	3335	1400	1215	2000	1162	1150	710	//	60×70	791	DOHC	9.2	70／8000	6.7／6000	//	68.4	//
トヨタ・スポーツ800	3580	1165	1175	//	1203	1160	580	空 2 対	83×73	790	OHV	9.0	45／5400	6.8／3800	//	65.3	155
ダットサン・フェアレディ	3910	1495	1305	2280			910	水 4 直	80×74	1488	//	//	80／5600	12.0／4000	//	60.1	//
コンバーノ1000GT	3795	1445	1390	2220	1190	1170	700	//	68×66	958	//	9.5	65／6500	7.8／4500	//	68.4	145
コンテッサクーペ	4150	1530	1340	2280	1235	1225	1165	//	71×79	1251	//	9.0	65／5500	10.0／3800	//	64.8	//
ホンダS600	3300	1430	1200	2000	1150	1128	695	//	54×65	666	OHC	9.5	57／8500	5.2／5500	//	64.3	//
〃 S500	//	//	//	//	//	//	725	//	54×58	531	//	//	44／8000	4.6／4500	//	63.10	130

60年代のどのツインカム車よりも低速でスムーズで扱いやすく、その点でもDOHCエンジン車であることをまったく意識させないのである。

サスペンションは4輪独立、ブレーキも4輪ベンチレーテッド・タイプで、ホイールは6JJ-14、メイヤは195/70HR14サイズのミシラン・ラジアルを採用。足まわりはしたたかにしなやかになっている。

すなわち、車重に対して相対的にソフトなスプリングを採用しながら、ショックアブソーバーの性能を高め、腰のある「ファイリング」を実現し、じつさい少しの「コーナリング」でもタイヤはめったに鳴かないし、フロント、リヤとも急激に滑り出すようなことはほとんどない。ブレーキのタッチも軽く、180 km/h からでも安心して思い切りパニック・ブレーキを踏むことができる。

矢のように突進するソアラGTの室内は、まことに快適なのである。

しかし、80年代の走りの復権は、このDOHCエンジン車によってのみはかれようとしているのではない。

スカGのターボ・パワー

も異質の加速感だ

もういっぽうの旗頭は、疑いも



なくターボ・パワー軍団だ。おそらくターボ・パワーなしには、80年代の走りはあり得ないといっていいだろう。

70年代後半からすっかり定着してしまった、走らぬGT^g、鈍足GT^gのイメーজは、衝激的に登場したターボ・パワーによってイメージを一新した。

「ギーン」と耳に突き刺さるターボチャージャーの回転音、急激に立ち上がるトルク、上限を知らない豪快な加速——これこそターボパワーだ。レースの世界でしか知ることができなかったターボパワーが、今や市販GTにも装着されるようになってきた。

たとえばスカイライン2000 GTターボ。伝統のスカGは、今

や豪華かつ快適な装備を満載している。

サスペンションはフロント・ストラット、リヤ・セミトレーリングの4輪独立だが、Sタイプはリヤにもスタビライザーを備え、ハードな設定を保っている。おまけに、今や思い切って弱いアンダーステアな性格になっているため、リヤ・タイヤの滑り出しは早い。このシャシーにL20ET型エンジンが搭載されているのだ。

総排気量2000ccは従来と変わらないが、圧縮比を7・6に低め、EGI、ノックセンサーを装備、ターボはギャレット・エアリサーチ社のT03を装着して145馬力／5600回転を絞り出す。最高速は193km/h、ゼロヨン16秒8で走り切る。重量級のGTに、ターボチャージャーというきわめてシンプルなエアコンプレッサーが劇的効果を引き出した典型的な例といえないだろうか？

今や、高速域での加速力がDOHC以上に迫力を発揮するのはターボ・パワーなのである。

80年代のGT達はあえてドライバ―を選ぼうとはしない。エレクトロニクスやパワーステア、強力なパワー・ブレーキ、グリップの高いラジアル・タイヤなどをハイレベルでバランスさせてあるのだから、何の予備知識がなくてもアクセルを踏み込めばスムーズかつ強力に加速していく。パワーステアを切り込めば苦もなくカーブを曲がっていく。さらにアクセルを踏み込めば——ラジアル・タイヤが悲鳴を上げ始める。

しかし、キミはシックスティの名車に訣別を告げれるか。

ツインカム vs ターボの代表2車データ比較

スカイライン2000 ターボGT・ES	V S	トヨタ・ソアラ 2800GT
193.81	最高速度(km/h)	202.9
10.1	0→100km/h (秒)	8.6
16.8	0→400m (秒)	15.9
直6 OHCターボ	エンジン型式	直6 DOHC
L20ET	エンジン型式名	5M-GEU
1998	排気量(cc)	2759
145/5600	最高出力(ps/rpm)	170/5600
21.0/3200	最大トルク(kgm/rpm)	24.0/4400
1230	重量(kg)	1300
8.48	パワーウエイトレシオ	7.65
前5段/後1段	変速器	前5段/後1段
4.111	最終減速比	3.727
ベンチレーテッド ディスク	前ブレーキ	ベンチレーテッド ディスク
ソリッド・ディスク	後ブレーキ	ベンチレーテッド ディスク
リサキュレーティ ング・ボール	ステアリング型式	ラック&ピニオン
ストラット	前サスペンション	ストラット
セミ・トレーリング	後サスペンション	セミ・トレーリング
185/70HR14	タイヤ・サイズ	195/70HR14
185.2	東京標準価格(万円)	266.7

●サスペンションの

設定はこんなに違う

この際、4輪独立がいいか、リヤ・リジッド・サスがいいか、という話は別にしよう。もつと基本的な設計思想の話なのだ。

60年代のGTと現在のGTとは
サスペンションのどこが違うか。

まず第1にスプリングの固さが違う。60年代のを10とすれば、現在のスプリングは8と9と10と20%ほどソフトになっている。

トハシムクハトバーは

うか？ その性能は減衰力11kgで表示するが、60年代は減衰力が小さく、ピストンスピード（シヨックアブソーバーの）の変化に対する減衰力の変化は小さかった。

これに対して現在のクルマのシ
ョックアブソーバーは、アブソー
バーのピストンスピードの低いと

ところでより減衰力が小さく、ピストンスピードの高いところでは減衰力を大きく——という具合にピストンスピードに対する減衰力の変化量が大幅に増している。

ということとは、今のGTは一見ソフトなサスなのだが、高速や悪路走行時に意外にフンバリが効くともいえるかもしれない。ただしバネがソフトなので少しよう頼りない。

ホイール・トラベル（車軸の上
下動の幅）という点では、60年代
のGTは小さく、今日のGTは逆
に大きく設定されているのが特長
だ。つまり、60年代のGTはレ
シングカー的な設定であり乗心
地を重視せず、今のGTは乗心地
重視といえよう。

アクセルを床いっぱい踏みつければ0→400mmは15・9秒。スピード・リミッターをカットすれば最高速は200km/hをわずかに超えるところまで1300kgのボディを引っ張っていくのだ。

また、ソアラ2800GTは、60年代のどのツインカム車よりも低速でスムーズで扱いやすく、その点でもDOHCエンジン車であることをまったく意識させないのがある。

サスペンションは4輪独立、ブレーキも4輪ベンチレーテッド・タイプで、ホイールは6JJ14、メイヤは195/70HR14サイズのミシラン・ラジアルを採用。足まわりはしたたかにしなやかになっている。

すなわち、車重に対して相対的にソフトなスプリングを採用しながら、ショックアブソーバーの性能を高め、腰のある「フイリリング」を実現し、じつさい少しのコーナリングでもタイヤはめったに鳴かないし、フロント、リヤとも急激に滑り出すようなことはほとんどない。ブレーキのタッチも軽く、180km/hからでも安心して思い切りパニック・ブレーキを踏むことができる。

矢のように突進するソアラGTの室内は、まことに快適なのである。

しかし、80年代の走りの復権は、このDOHCエンジン車によってのみはかられようとしているのではない。

スカGのターボ・パワー

も異質の加速感だ

もういっぽうの旗頭は、疑いも



なくターボ・パワー軍団だ。おそらくターボ・パワーなしには、80年代の走りはあり得ないといってもいいだろう。

70年代後半からすっかり定着してしまった、走らぬGT、鈍足GTのイメージは、衝動的に登場したターボ・パワーによってイメージを一新した。

「ギーン」と耳に突き刺さるターボチャージャーの回転音、急激に立ち上がるトルク、上限を知らない豪快な加速——これこそターボ・パワーだ。レースの世界でしか知ることができなかったターボパワーが、今や市販GTにも装着されるようになってきた。

たとえばスカイライン2000GTターボ。伝統のスカGは、今

や豪華かつ快適な装備を満載している。

サスペンションはフロント・ストラット、リヤ・セミトレーリングの4輪独立だが、Sタイプはリヤにもスタビライザーを備え、ハードな設定を保っている。おまけに、今や思い切った弱いアンダーステアな性格になっているため、リヤ・タイヤの滑り出しは早い。このシャシーにL20ET型エンジンが搭載されているのだ。

総排気量2000ccは従来と変わらないが、圧縮比を7・6に低め、EGI、ノックセンサーを装備、ターボはギャレット・エアリサーチ社のT03を装着して145馬力/5600回転を絞り出す。最高速は193km/h、ゼロヨン（0→100km/h）は8・6秒、重量級のGTに、ターボチャージャーというきわめてシンプルでエアコンプレッサーが劇的な効果を引き出した典型的な例といえないだろうか？

今や、高速域での加速力がDOHC以上に迫力を発揮するのはターボ・パワーなのである。

80年代のGT達はあえてドライバードライバースペースを造る。エレクトロニクスやパワーステア、強力なパワー・ブレーキ、グリップの高いラジアル・タイヤなどをハイレベルでバランスさせてあるのだから、何の予備知識がなくてもアクセルを踏み込めばスムーズかつ強力に加速していく。パワーステアを切り込めば苦もなくカーブを曲がっていく。さらにアクセルを踏み込めば——ラジアル・タイヤが悲鳴を上げ始める。

しかし、キミはシックスティの名車に訣別を告げられるか。

ツインカム vs ターボの代表2車データ比較

スカイライン2000ターボGT・ES	V S	トヨタ・ソアラ2800GT
193.81	最高速度(km/h)	202.9
10.1	0→100km/h (秒)	8.6
16.8	0→400m (秒)	15.9
直6 OHCターボ	エンジン型式	直6 DOHC
L20ET	エンジン型式名	5M-GEU
1998	排気量(cc)	2759
145/5600	最高出力(ps/rpm)	170/5600
21.0/3200	最大トルク(kgm/rpm)	24.0/4400
1230	重量(kg)	1300
8.48	パワーウエイトレシオ	7.65
前5段/後1段	変速器	前5段/後1段
4.111	最終減速比	3.727
ベンチレーテッドディスク	前ブレーキ	ベンチレーテッドディスク
ソリッド・ディスク	後ブレーキ	ベンチレーテッドディスク
リサキュレーティング・ボール	ステアリング型式	ラック&ピニオン
ストラット	前サスペンション	ストラット
セミ・トレーリング	後サスペンション	セミ・トレーリング
185/70HR14	タイヤ・サイズ	195/70HR14
185.2	東京標準価格(万円)	266.7

●サスペンションの設定はこんなに違う

この際、4輪独立がいいか、リヤ・リジッド・サスがいいか、という話は別にしよう。もつと基本的な設計思想の話なのだ。

60年代のGTと現在のGTとはサスペンションのどこが違うか。まず第1にスプリングの固さが違う。60年代のそれを10とすれば、現在のスプリングは8と9と10と20%ほどソフトになっている。ではショックアブソーバーはどうか？ その性能は減衰力1kgで表示するが、60年代は減衰力が小さく、ピストンスピード（ショックアブソーバーの）の変化に対する減衰力の変化は小さかった。これに対して現在のクルマのショックアブソーバーは、アブソーバーのピストンスピードの低いところ

より減衰力が小さく、ピストンスピードの高いところでは減衰力を大きく——という具合にピストンスピードに対する減衰力の変化量が大幅に増している。

ということは、今のGTは一見ソフトなサスなのだが、高速や悪路走行時に意外にフンバリが効くともいえるかもしれない。ただし、バネがソフトなので少しよう頼りない。

ホイール・トラベル（車軸の上下動の幅）という点では、60年代のGTは小さく、今日のGTは逆に大きく設定されているのが特長だ。つまり、60年代のGTはレッシングカー的な設定であり乗心地を重視せず、今のGTは乗心地重視といえよう。

COLLECTION

斬る

ナイフなんて今何に使うのなんて、ヤボなこと言いつこなし。さりげなく持っていて、キラリと光るのが男の小物、どうしたって1本は持っていたいよ。

どうせ持つならいいものをネ。ナイフをコレクションしている人は意外と多い。最近ではハンド・メイドすることが流行っている。

日本のナイフもいい線いっているという話だ。買う時はよく店の人が手入方法や、扱い方を聞いた方がいい。ナイフって女みたにデリケートなんだ。



アウト・ドア用ナイフ：コンフェレート・ボウイ7 ¥80000 日本製 古川四郎作

ポケット・ナイフ：シルバー・ナイト2刃 ¥10000 日本製

ミニ・フーツナイフ ¥18000 ドイツ製

アーミー・ナイフ：Wenger キャンパー ¥7300 スイス製

ポケット・ナイフ：シルバー・ナイト1刃 ¥12000 日本製

ポケット・ナイフ：ロッド付 ¥18000 フランス製

ポケット・ナイフ ¥8400 米国製

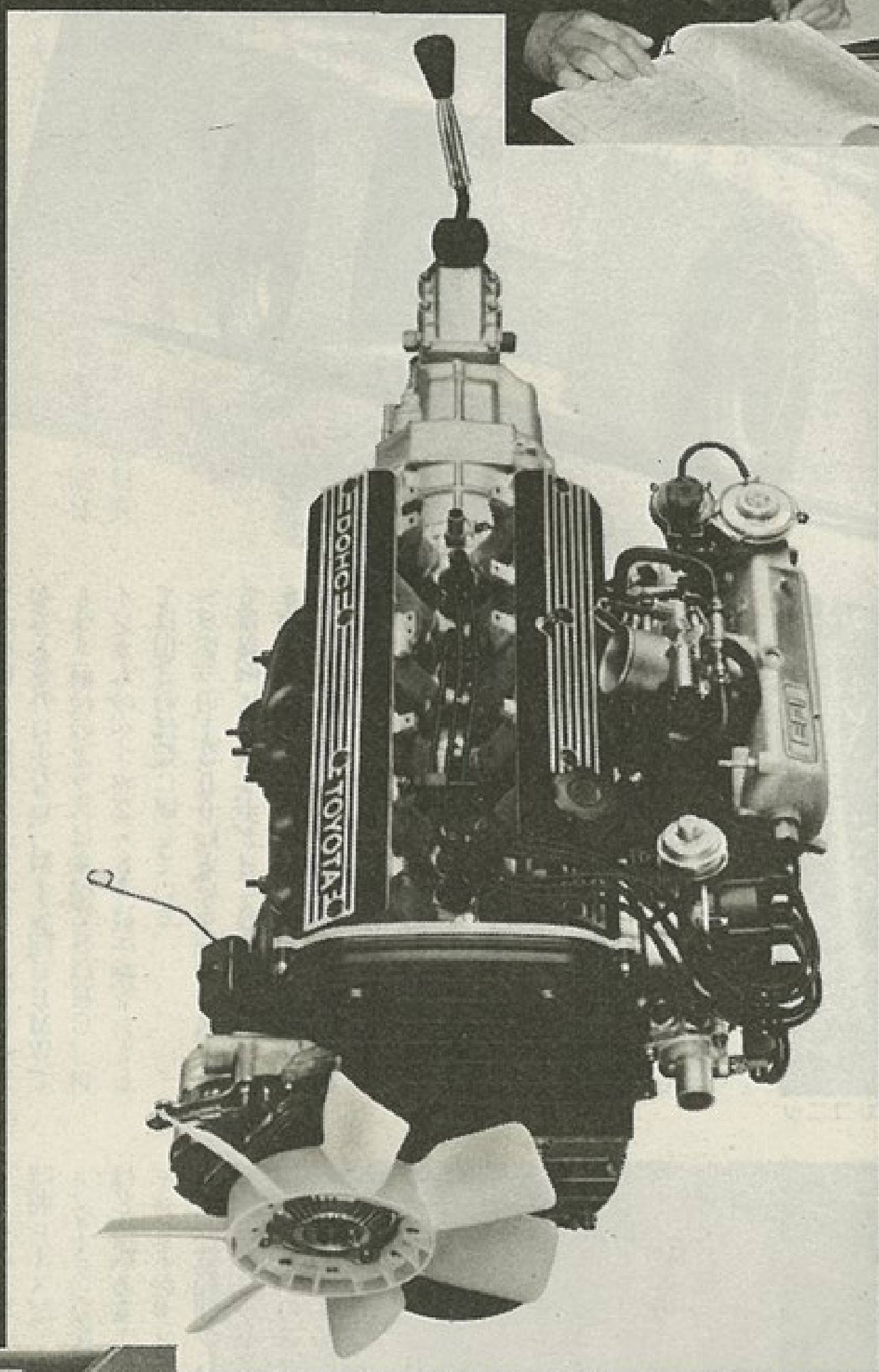
最新鋭ソアラの可能性を徹底解剖！

街乗りライト・チューンから 800馬力のターボ・チューンまで トムスの大岩さんがレース・カテゴリー的に教えてくれた

5M-GEEUのチューンに協力してトヨタのトムスの大岩さん。

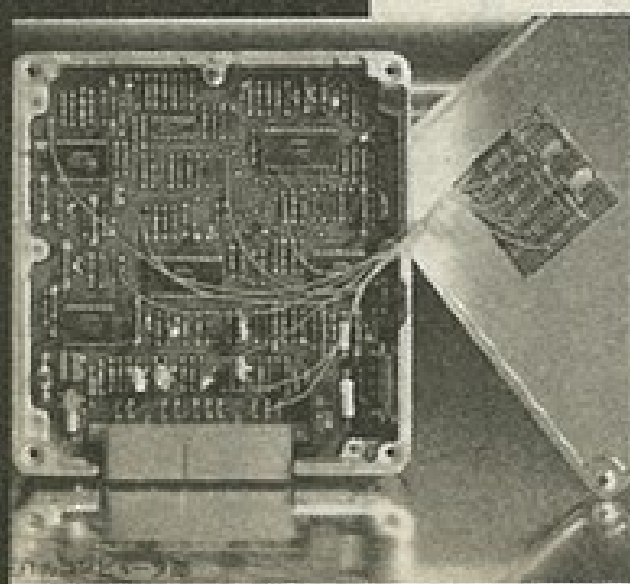
81カーイヤー最大の話題はなんといってもトヨタの新鋭ソアラだ。華麗なスタイリングやエレクトロニクスを駆使したインストルメントパネル……、話題にはこと欠かない。興味の焦点は2・8ツインカム170馬力と国産最強の名をほしいままにする5M-GEEUユニットの搭載につきるといえよう。

豪華なグラインド・ツアラーをうたってはいても、最高速220km/h（ヨーロッパ仕様）を生み出すそのポテンシャルはもうスポーツカーの世界である。かつてトヨタはレース全盛時代にCAN



1AMを席巻できるポテンシャルを秘めたターボトヨタ7を開発した。が、公害問題の為に涙を飲んだ経緯をもつ。レースフリークとしては、メーカーの政策はどうあれトヨタ2000GTの再来とも思えるソアラ

にレーシングイメージを感じてならない。わがOPTIIONスタッフは他に先がけて5M-GEEUのポテンシャルを解明すべく、レース界の雄トムスに実車ソアラを駆ってかけた。



ヘーシック性能の高い5M・GEUは ライト・チューンがベストだ

ノーマルの5M-GEU。800馬力の世界最強エンジンに变身するのも夢ではない。

オプションが予想する800馬力のG5ツインターボソアラがこれだ！

★オプション7月号は5月26日火曜発売です。近くに書店のある方は歩いて、遠くの方はワルマで、もつと遠い方は飛行機に乗ってでも読んで下さい。

トマスといえばトヨタ車での長年のレース実績を持つ。さらに近年、グループ5レース用にシュニッツァー・セリカタールボ、童夢セリカタールボ、

そして最新鋭マシンのカローラ・レベンを開発、意欲的にツーリングカーレースに取り組んでいるので、その技術はピカ一だ。まず、3と六気筒のツインカム・エンジンといえばすぐ思い浮かぶ

のがBMW・M88ユニット。BMW・M1に搭載される3・5と24バルブでグループ4での出力470馬力を誇るエンジンだ。しかし、市販のGTカー、つまり年間生産5000台以上のグループ1クラスに属する4座の市販車で、六気筒ツインカムとなると意外に少ない。M1と同じBMWでも3と前後のクラスはすべてSOHC、ツインカムのベンツ2・8はエンジンとしては旧式の部類に属している。

ソアラの1300kgという、クラスとしては異例に軽量なボディ、CD値は0・36の空力特性、高いポテンシャルを持つシヤシー／足回り、そして世界でも有数の2・8とツインカム170馬力ユニット。それらの魅力的なスペックを最も有効に生かすのは、改造範囲のせまいグループ1レースにはかならない。いわば町乗りチューンに近いのだ。

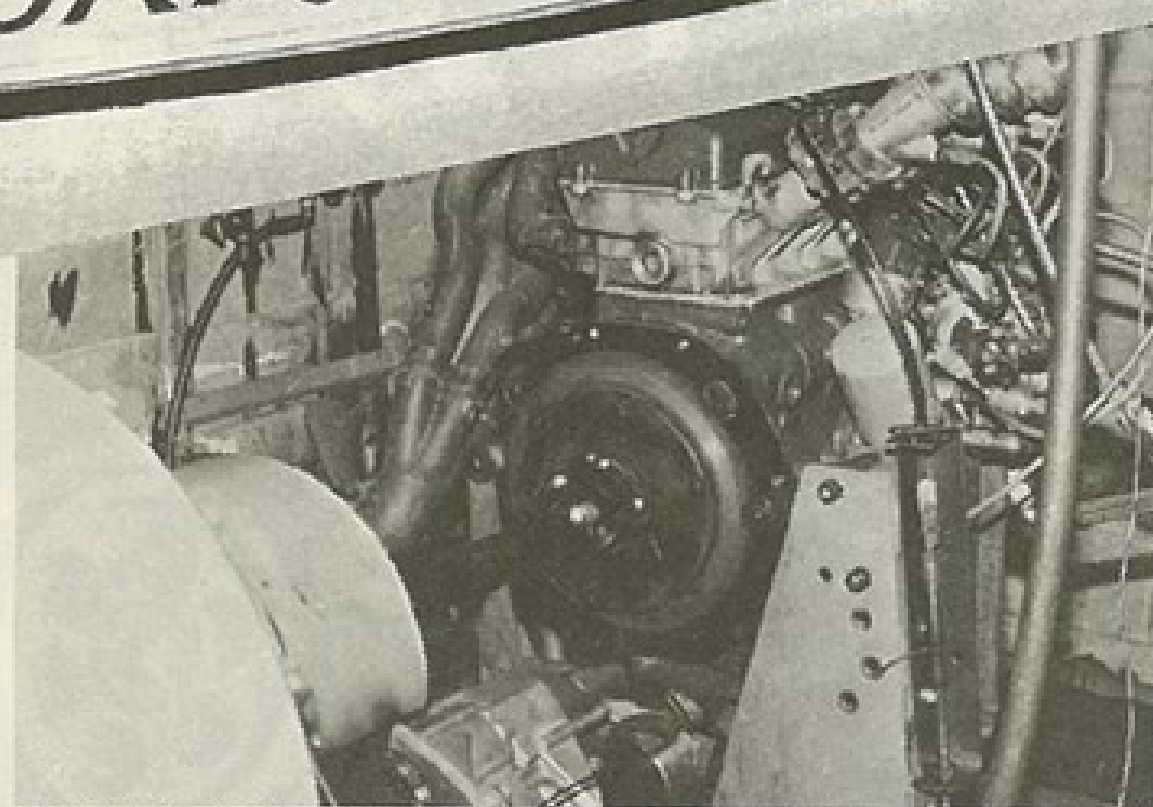
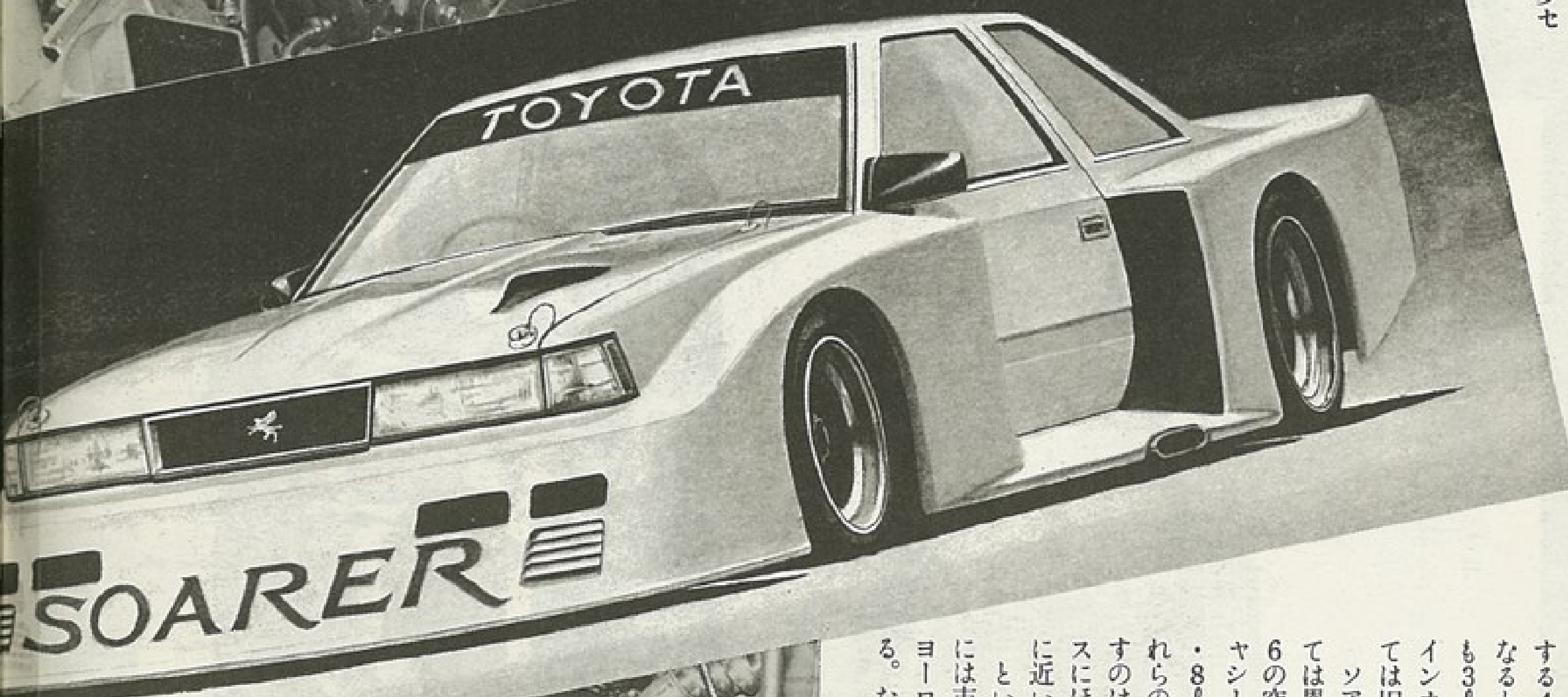
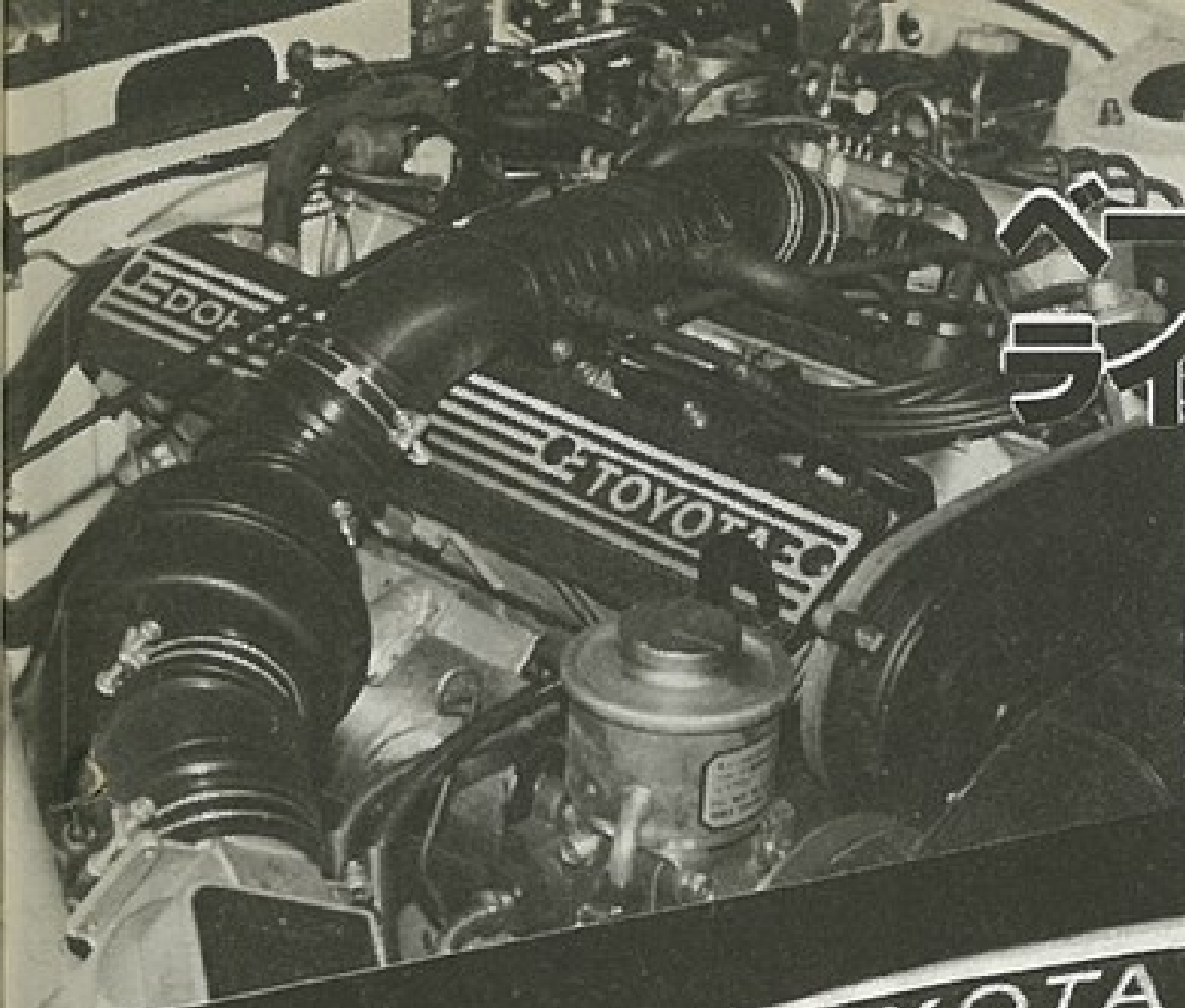
というのもグループ1レースは、基本的には市販の状態のままで行なわれるもので、ヨーロッパでは現在最高の人気を誇っている。たとえばイギリスで行なわれるデモ

ン・トウィークシリーズやトリセントール・ブリティッシュサルーンカー・レースなどがよく知られている。

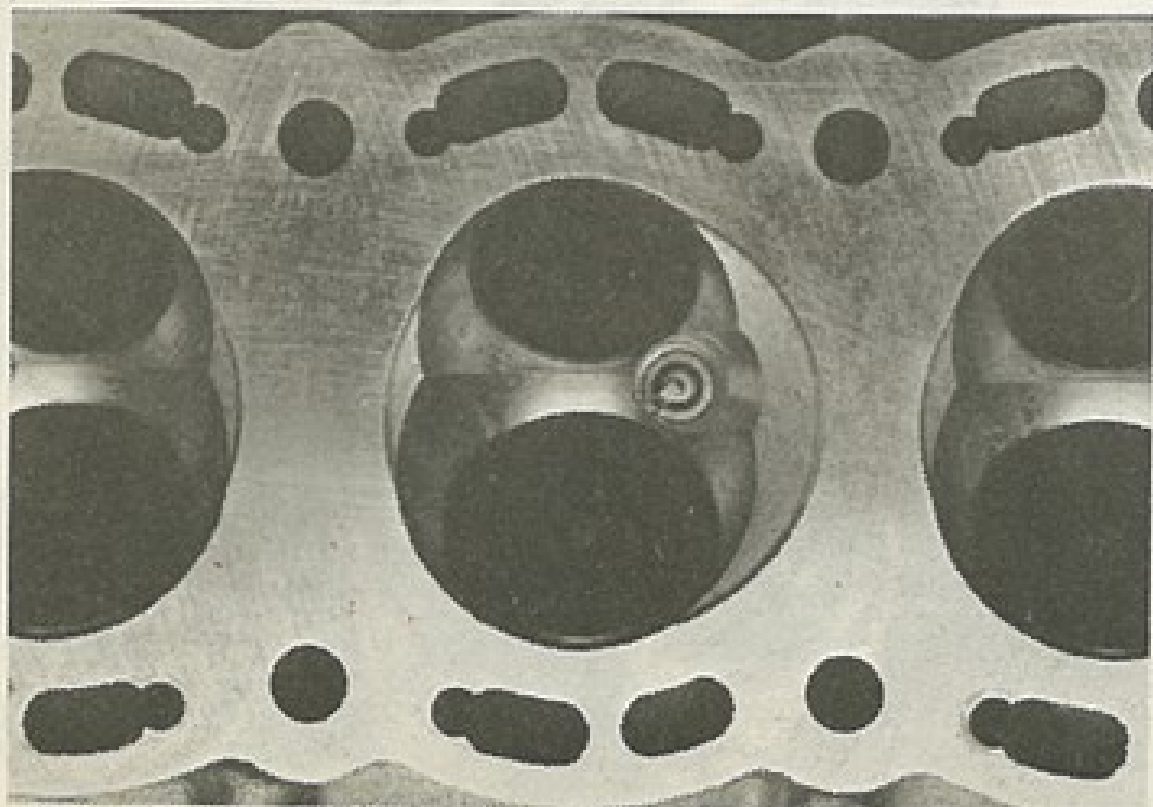
しかし何といてもG1レースの最高峰はトランス・ヨーロッパ・トロフィーシリーズ中の一戦、スパ・フランコルシャン24時間レースだ。

ツーリングカーのル・マンと呼ばれるほど権威あるこのレースはG1½というレギュレーションで行なわれており、エンジンの改造範囲がG1よりやや広くなっている。現在はイギリス・チームおよびベルギー・チームのフォードカプリIII、ドイツ・チームのBMW530iが最も有力なコンテナーだ。

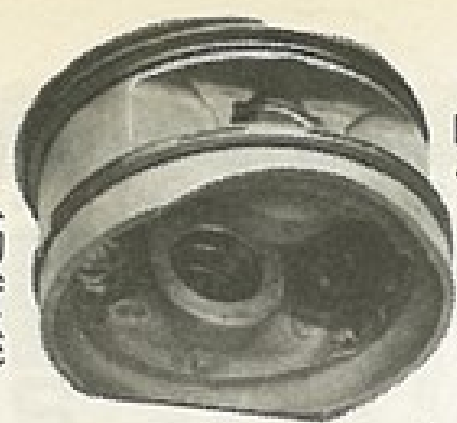
大岩さんによれば「5M-GEU型はもちろん、レーシング・エンジンとしての素質は充分ですね。理論的に言えば、直列6気筒はハイチューン向きのエンジンとは言えないでしょうが、世界的傾向としては強力な直6レーシングユニットは数多いし、ツインカムのメリットやその生産数の多さを考えれば、G1あるいはG1½としてはうってつけといえるでしょうね」



ダイナモにかけられる2T-Gユニット。ここに、5M-GEUユニットが座る日も近い！



ノーマルのヘッド。ちょっとした加工だけでG1½はOKだ。



同じく内側。スカートは短く肉厚は厚い。

(動弁系)
ソアラの5M-GEU型は2バルブ

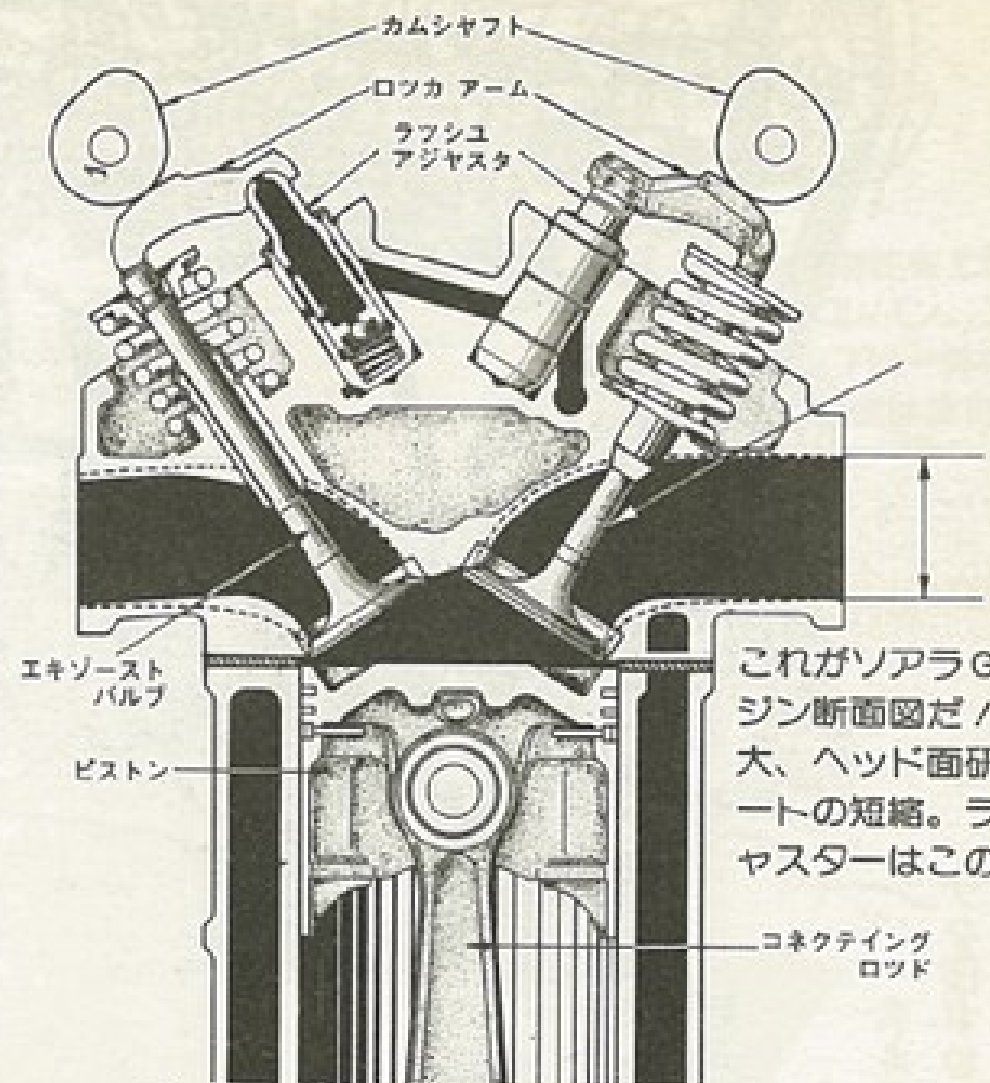
どに多少バリがみられる程度で、全体にそれほどの手を入れる必要はない。

エンジンのチューンは、まず公算対策装置のすべてを徹換することから始まる。つまり対策前のシムプルなエンジンを前提にチューニングを開始するわけだ。

完全に分解したエンジンは、各部の細かいバリ取り作業を行なう。もともと5M-GEU型などの新しいエンジンではブロックの内側などには多少バリがみられる程度で、全体にそれほどの手を入れる必要はない。

G1 $\frac{1}{2}$ チューニングはこうだ

ラッシュアジャスターそのままでカムは300度あたり



これがソアラG1 $\frac{1}{2}$ のエンジン断面図だ。ポート拡大、ヘッド面研、バルブシートの短絡。ラッシュアジャスターはこのままOK。



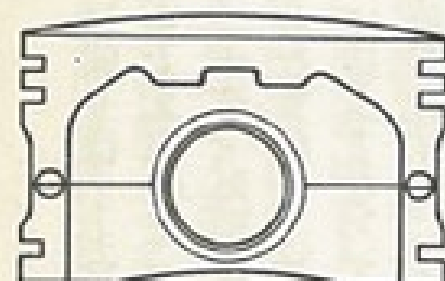
の多球形燃焼室つき。バルブリフターとカムのクリアランスをゼロに保つラッシュアジャスターが特色だ。

G1 $\frac{1}{2}$ ではヘッド回りの基本的構造の変更はできないが、ラッシュアジャスター自体はテンション・スプリングの強化を行えば8000回転に充分耐える。

バルブはノーマルでOK。ただし入念なスリ合せは必要だ。

カムシャフトは基本寸法を守るなら交換できる。ノーマルカムは吸排気248度だが、これを300度程度に変更に、オーバーラップを増大させて高回転化をはかる。カムの材質やカムベアリングの材質はノーマルと同様で充分だ。

多球形の燃焼室は、機械加工のキズをラッピングして磨き上げ、削り出されたままの角を多少丸めてやる。削り過ぎは圧縮比を下げる結果になるので要注意。丸く残された浅いヘコミ(スキッシュ・エリア)は残しておいたほうが良い。



800馬力のターボ用ピストン断面図。ピストンは2分割式で、断面にはオイル潤滑用の穴がつけられている。

(シリンダーヘッド関係)
ノーマルエンジンの圧縮比は8

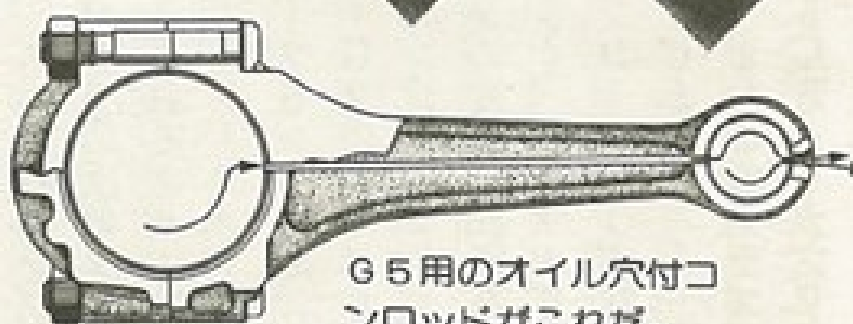
エキゾースト側のポートは、磨くほどカールボン付着防止(つまり耐久性向上)に役立つので、ピカピカにラッピングする。

これは気化しきれなかったガソリンが、鏡面仕上げをしてあるとそのまま玉になってシリンダーに流れ込んでしまうためだ。多少のヤスリ目を残しておくことで表面に乱流がおき、ガスを吹き飛ばしてくれるわけだ。

エキゾースト側のポートは、磨くほどカールボン付着防止(つまり耐久性向上)に役立つので、ピカピカにラッピングする。

ポート内部はグラインダーの目を落とすため紙ヤスリで磨くが、インテーク側に限り過去に行なわれていたようにラッピングしてピカピカに仕上げる鏡面仕上げは、かえって悪影響をおよぼすという。

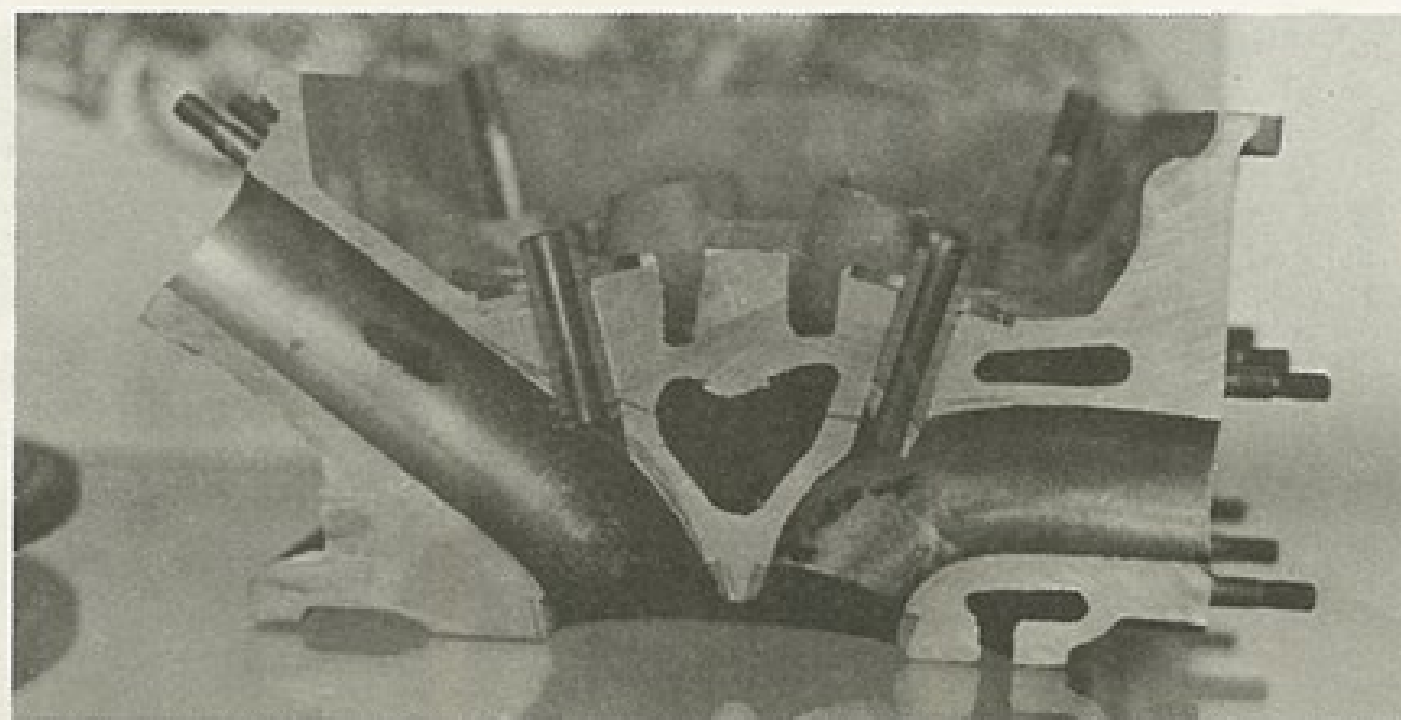
そこでポート入口径はそのまま、内部を拡大する形を取るわけだ。またポート途中に突出したバルブガイドは抵抗にならぬように切りつめる。



G5用のオイル穴付コイルロッドがこれだ。

(吸排気ポート系)
インテーク、エキゾーストのポートは吸排気抵抗を減らすために大きくなめらかな形状になるまでグラインダーで削ってやる。

図に示したような形状に、肉厚がゆるすままに削り込む。ただポート入口の直径は変更できないし、大きくしても無意味だ、という。



IN&EXポートはこんな風に削ればグーだ。(これは3K用ヘッド)

・8だ。ピストンの変更はできないため、ヘッドは面研して薄くしてやる。これはブロック上面に対しても行なう。ブロック上面を面研するとピストン頂部が突出してしまうので、燃焼室との干渉をさけてギリギリになるよう削り込んでやる。これで圧縮比は10以上にすることができるようだ。ピストンリングはノーマルで充分この圧縮比に耐える。

むしろ強化したいのはヘッドガスケットだ。この5M-GEU型のブロックはもとも2LのM型用のものを基本にしているためにボアピッチは非常に小さい。ノーマルエンジンではヘッドガスケット抜けに対処するためにレース用によく使用されるカーボンガスケットを使っている。しかし、圧縮比を上げると、当然これもよりヘビーデューティなものに変更したほうが良い。

EFIはプログラム変 更、最高250馬力!

〈キャブレター関係〉

キャブレレーションはオリジナルのEFIは変更できないが、コンピュータのプログラム変更は生産メーカーなら容易なため、吐出量の増加などのリセッティングはすぐできる。スパ24時間などの耐久レースではトップエンドのパワーよりも、中速トルクの強化に重点を置くセッティングのほうが有利だという。

800馬力のG5エンジンの内部がこれだ。ラッシュアジャスターのない4バルブの特製ヘッド、ピストンクーラーシステム、ベルトドライブ等、最新のノウハウ。

〈回転運動部分〉

さてヘッド下でもピストン、コ

ンロッド、クランクシャフトなどノーマルパーツを使用する。モディファイしたピストンのほか、コンロッドは6本のバランスを入念に取る。

直6のクランクは長くねじれやすい欠点があるが、G1ではバランス取りとノーマルより強力なダンパー装着だけで十分な耐久性を発揮するだろう。

メタルは高回転でのオイルぎれ、焼き付きを防止するため、クリアランスを大きく取る薄いものに交換する。材質は鉛と銅の合金のケルメットメタル(焼結合金製)だ。トムスでは2T-Gや18R-Gに使用している、英国のバンダーベル社のものにする。

オイル系はウェットサンプのまま。しかし、オイルパンの中にはコーナールイング時のオイルの片寄り防止用にパツフル・プレートを入れることが必要。点火系ではプラグとハイテンションコード、コイル、デスピをレース用に交換する。

このほかマフラーはストレートタイプに変換、クラッチ板、プレッシャープレート強化し、エンジンマウントラバーもより硬いものに交換する。

〈シャシー・ボディ関係〉

シャシーでは、ダンパー、スプリング、ブッシュ(メタル)、スタビ

ライザーを強化し、ものに交換する。当然ブレーキパツ

ドもレース用のものだ。パワーステアリングはアシスト用のポンプをはずしてマニュアルにする。ソアラの

足回りはノーマルでもポテンシャルが高く、レース用のセッティングも楽だ。

ボディ外装は変更できないが、軽量化はかなりOK。スパのレギュレーションは1t以上となっており、この数値ギリギリに軽量化することは、豪華なロードカーで1300kgと軽量なソアラにとってはたいして難しいことではないだろう。

〈性能〉

こうして完成したG1はソアラのパワーは……250馬力/7500回転、トルクは28キロという数字を保証してもらった。車重1050kgとしてパワーウエイトレシオは4・2/、これはスパの常勝マシンカプリIII(3ℓV6、220馬力、P/Wレシオ4・8)、BMW530i(3ℓ直6、243馬力、同5・7)、オペル・モンツァ(3ℓ直6、220馬力、同5・3)をぶっちぎる実力だ!!

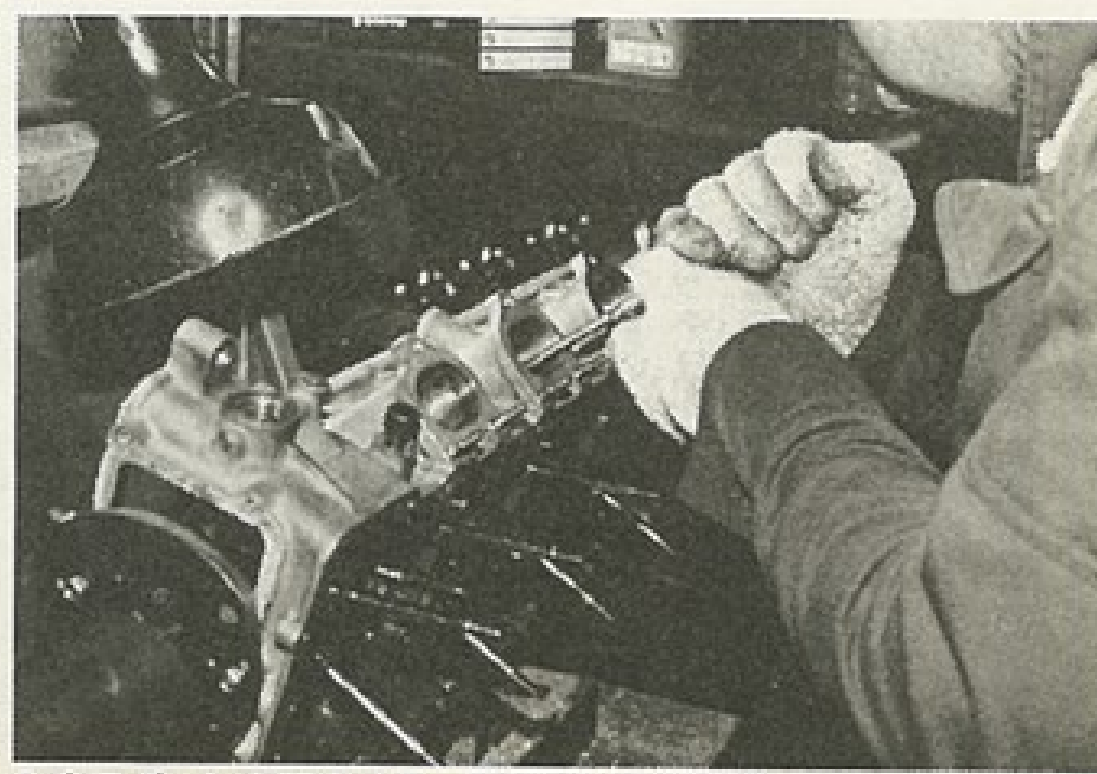
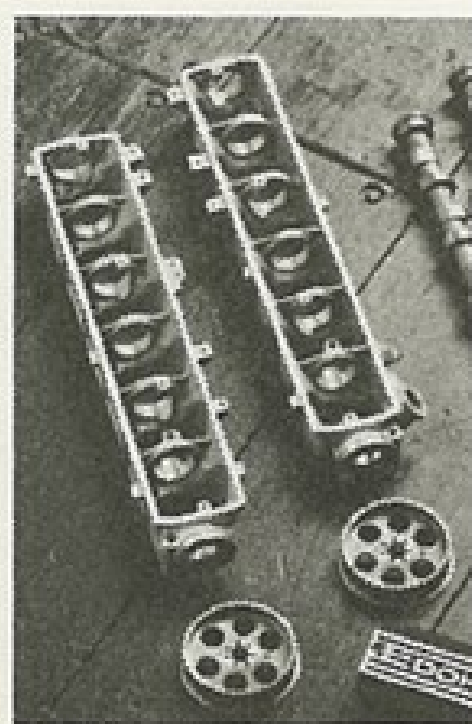
G5チューニ ングはこうだ

ビッグエンド付きクラ ンクケースで600馬 力まで確保

スパ24時間をブツギリで優勝(?)したソアラの次のターゲットは、ETCであらそわれるグループ2シリーズ、およびシルエット・フォーミュラの名で知られるグループ5レースだ。

G2のレギュレーションでは、SOHCエンジンのツインカム化やキャブレレーションの変更、潤滑系統の変更など自由度も大きく、ノーマル5M-GEU型の持つポテンシャルのうま味はG1に比べ少なくなってしまう。

またこのクラスはBMW320i、635CSI、カプリIIIなどの強敵がひしめ



入念にポートを研磨する。根気のいる作業だ。

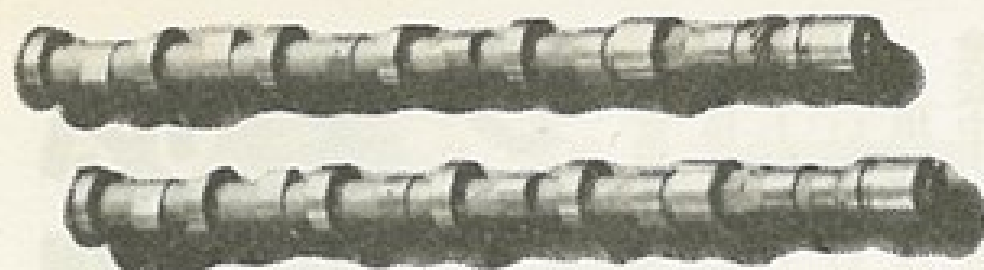
ている。しかし、G2チューンでも5M-GEUソアラは320馬力以上のクラス水準をしのぐパワーと、良好なハンドリングと空力特性を生かし、それらの車と互角に戦えるはずだ。

が、なんといっても最終目標はG5シルエット・フォーミュラだ。

〈シリンダーヘッド関係〉

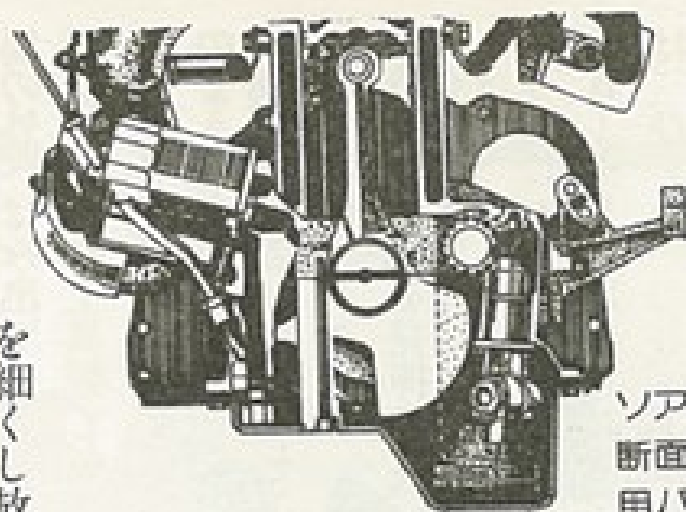
600馬力を発生するG5用5M-GEU型のチューニングは、まずヘッド回りの自製に始まる。半球形燃焼室、4バルブ式のアルミヘッドはラッシュアジャスターなしのソリッドタイプ。オリジナル同様ヘッドとカムの入るカムキャリアは分離する。これは磨耗の激しいカムキャリアを簡単に交換できるようにするためだ。

4バルブ式のバルブは大径で、ステム部

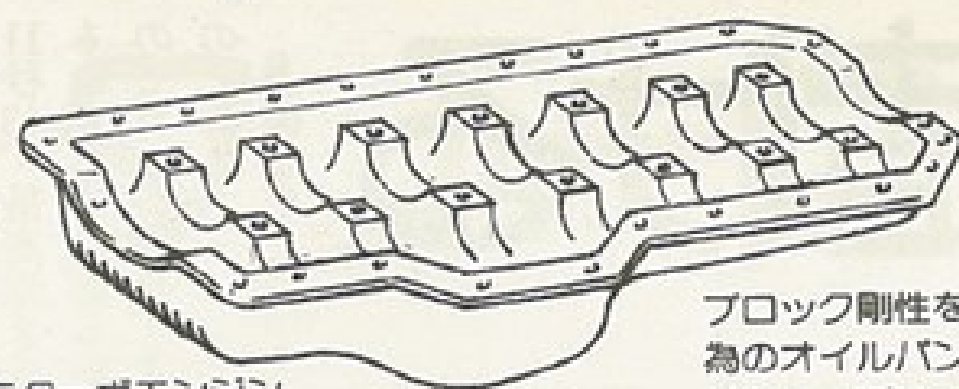


（ピストン関係）
ピストンも高い圧縮比を得るために特製する。トムスではドイツのマーレ（MAHLE）社に外注しているという。このメーカーは現在世界最高のノウハウを持つピストンメーカーだ。ピストンの基本寸法（ボア、ジャーナル径、ジャーナル高さ）とエンジンデータさえ送れば、すべて向うで設計・製作してくれる。製法はむろん鍛造だが、材質は

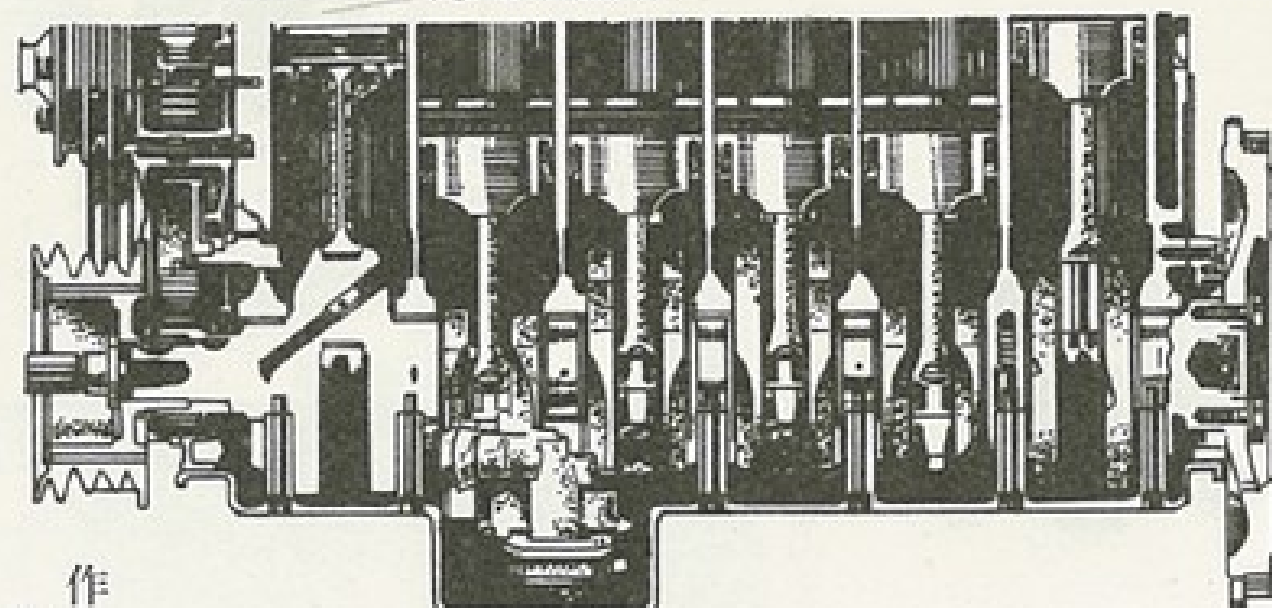
を細くし放熱性を高める形状だ。



ソアラターボエンジン
断面図。ドライサンプ用パンに注意。



ブロック剛性を上げる為のオイルパン。エンドキャップは一体に成型され、強度は抜群だ。

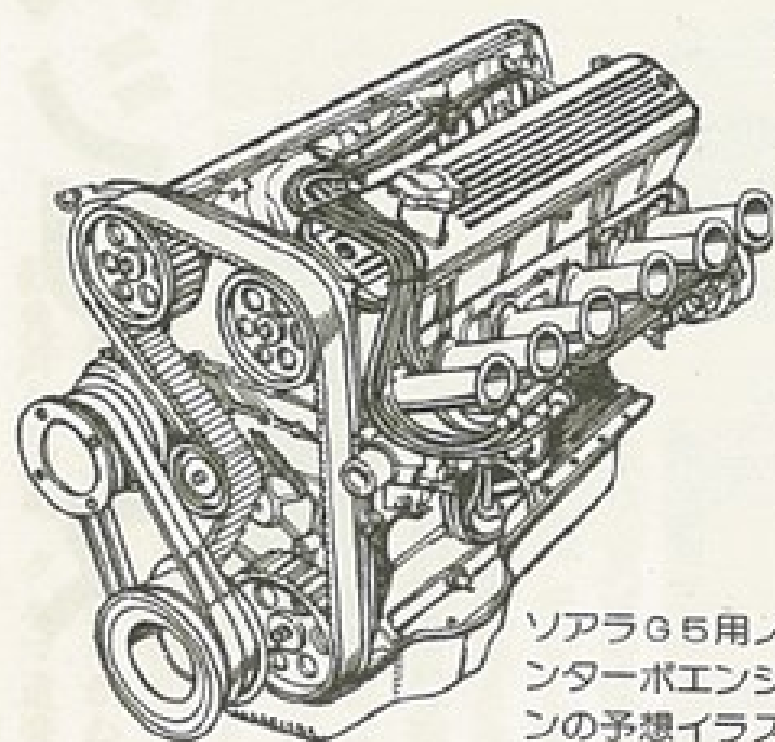


薄いエンドキャップ付のドライサンプパン、フルカウンタークランク、そして大容量オイルポンプを内蔵する。

作してくれるという。

またこのメーカーは

キヤブレレーションはEFIに換えて、機械式のもの装着する。これはメンテナンスの簡便性を考慮しての決定だ。ヘッドガスケットはメタルを使用して圧縮もれに対処する。コンロッドも強力なトルクに耐えるようマレージング鋼などの特殊鋼から削り出す。



ソアラG5用ノ
ンターボエンジ
ンの予想イラスト。

明らかにされていない。

ある日本のピストンメーカーが材質を分析したが、全然たいしたものではないという。ところが、このピストンは設計のうまさはもちろん、大変な耐摩耗性を持っているという。なぜその材質を使うと良いのか、その日本のメーカーにはどうしてもわからなかったらしい。ついには、荒い仕上げ（マーレのピストンの仕上げは日本製に比べ決して良いとはいえない）に秘密があるなどというウワサが流れたというほどのスグレものののだ。

またこのメーカーは

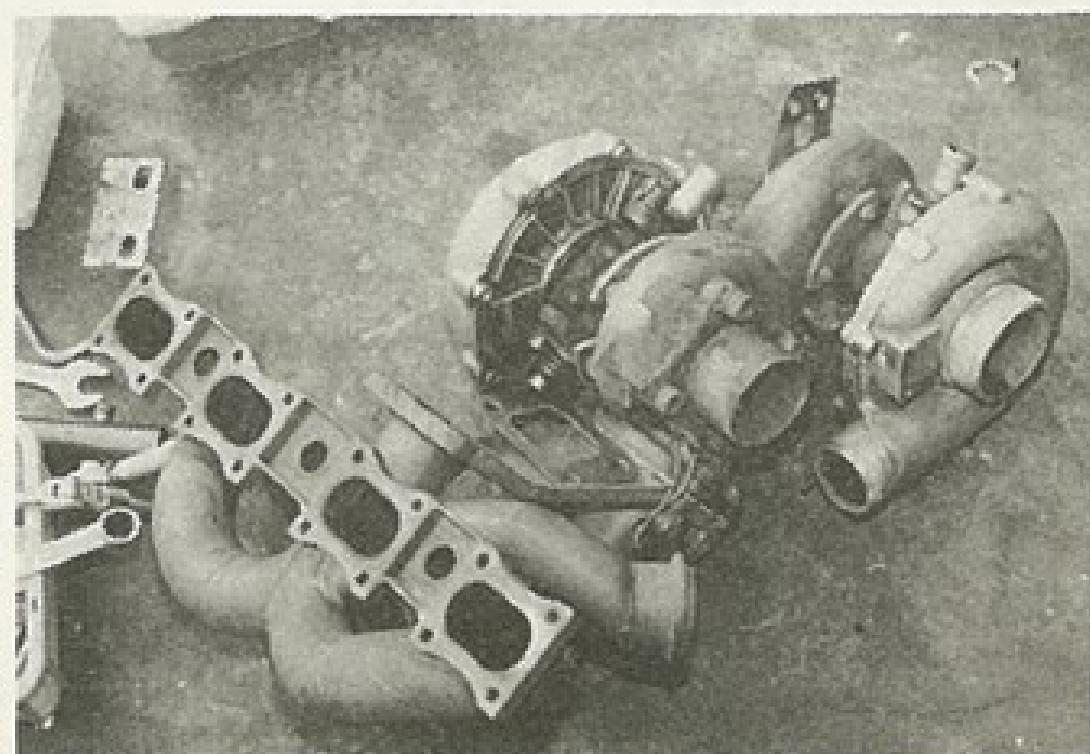
（クランクシャフト関係）
600馬力ともなれば当然、クランクケースの剛性不足が問題化してくるが、これは主にねじり剛性についてだ。剛性強化には、ドライサンプ用の薄いオイルサンプを軽合金でふき、ブロックにがっちりボルト止めする手法が有効だ。図示したようにピッグエンドキャップもサンプ裏側に設計すれば、一石二鳥となる。この手はBMW・M88やハートBDAなどが使用している。同時に剛性不足するクランクはクロームモリブデン鋼（SNCM鋼）を機械加工したフルカウンタークランクを製作。タイミングベルトはこのクラスになってもコグドベルトの文字まで充分耐えるだろうという。

ピストンクーラー付き ツイン・ターボで800馬力が可能だ！

かくして完成したG5ユニットは600馬力/8000回転を誇るが、このクラスの強敵にはポルシェ935K3ターボがいる。この750馬力の怪物が存在する限り、ソアラG5にチャンピオンの道はない。排気量アップもボアピッチ間の狭さのために望めないという宿命を持っているのだ。

ターボ・エンジンの経験の深いTOMSの大岩さんは5M-GEU型のターボ化の可能性も検討してくれた。ターボ本体はレスポンス向上をねらって3気筒ずつのツインターボとする。

600馬力G5ユニットのスペックに変え、2気筒以上の混合気をシリンドラーにため込むターボエンジンでは、爆発圧をモロに受けるピストンの強化が必要だ。前ページの写真はセリカ・ターボ用のマーレ製ピストンだが、ダ円断面の頂部形状、上下に装着されたリング、異様に短いスカート部など実に独特な形状をしていた。



ターボの心臓部。これはセリカ用のKKK製ツインユニット。

また超高温・高圧に対する耐久性向上のため、ピストンを2分割にして断面部にオイルみぞをほり込み、上下を合わせて溶接する2分割ピストンも必要となるかもしれない。これは図のようにコンロッド中心にあけた穴からオイルが昇り、ジャーナルを潤滑したのちピストン内を回り、ピストン自体を冷却するシステムだ。現在のポルシェ935に使用されているこのピストンクーラーは、ターボ・エンジンの最新のノウハウのひとつだ。

このツインターボ5M-GEU型は800馬力を絞り出し、ポルシェをプチ抜くことも可能なスーパーユニットになるだろう。さて、こうして世界制覇を達成（？）したわがトムス/OPTIONソアラG5だが、実際に信頼性さえ完璧にデベロッパできるなら、これも決して夢物語とはいえない。実際にトムスがソアラでレースをする可能性は高いとはいえないが、ことし登場する5M-GEU搭載のセリカではあり得る。トムスが製作し、OPTIONがスポンサーする5M-GEU搭載のG5マシンが世界を席巻する日も遠いことではないかもしれない！

（取材・福野礼）

●余白フアンの声 このあいだデパートに行ったら、アナウンスで「23-32のナンバーのサニーを移動して下さい」といっていた。日産サニーなんてできすぎだよネ。島根県・宮原剛(20歳)

必殺・改造人シリーズ 第1回・雨宮自動車

ラーメンの 湯気

東京都江東区北砂——自動車関係の工場が多いこの街の一角に、ストリート・ロータリー・チューンにかけては右に出るものはないといわれる「雨宮自動車」がある。

工場はクルマが2台もはいればいっぱい。塗装中のRX7や改造中のRX3などが工場の外へはみ出ている。工場の中、その壁面はパーツや工具類でギッシリ。お世辞にもキレイとはいえない。まるでジャンク屋のような有様だ。が、このパーツ(フレームの加工部品が多い)をこの工具で組み込んだ「雨宮ロータリー」は、とうもろこしポテンシャルを発揮する。

たとえば、オーナーの雨宮が普段の足に使う腕にヨリをかけたペリフェル・ポートのロータリー13Bエンジンを積んだRX7は、ひどい雨の谷田部で0→400m加速11秒43、最高速258km/hノをマークするのである。あるいは富士スピードウェイのゼロヨン大会で1、3、4位を獲得するのである。

この噂を、いや実績を聞きつけたロータ

リー・ユーザーが、遠くは四国から九州からこの小さな雑然とした工場へやってくる。

今、大宮からやって来た若いオーナーの



3人の若い衆とお客さんのためにとった夜食のラーメンがとどいた。井をかかえながらのおしゃべりは、もちろん、クルマ、クルマ、クルマ……だ。

うど15分だ。ズングリとしたアフロ・ヘヤの男が答える。青いツナギを着て、オイルまみれの手で、ちよつとあのロッキート・ロータリーの首領、と呼ばれる雨宮勇美だった。

「ちよつと、お茶行きましょうか」

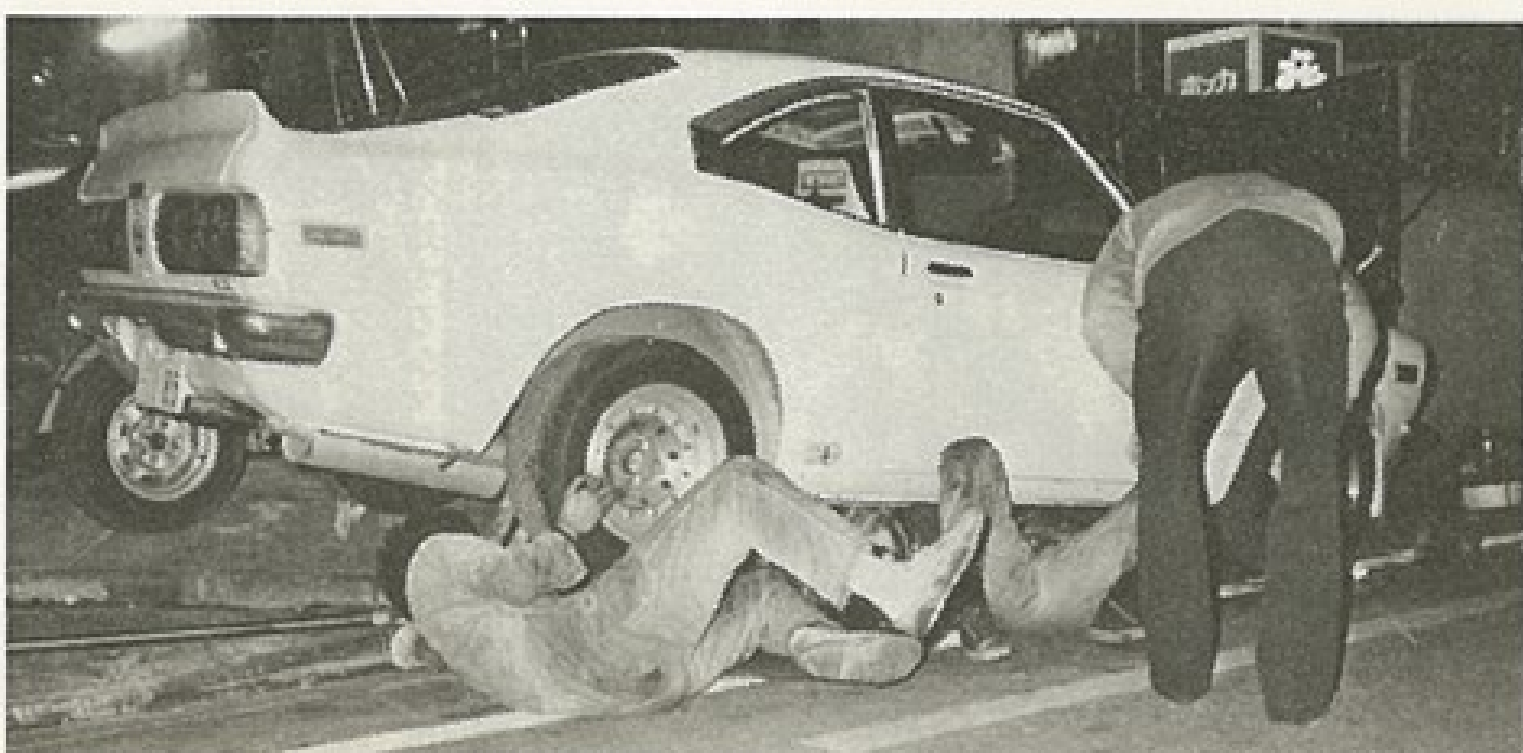
その前に若い3人のメカニック、お客さん、アマさんをたて遊ばにきた若いクルマ好き達の夜食に取ったラーメンがとどいた。部品のはいって細長いダンボールが2本、工場の前の道路に放り出され、その上にラーメンが湯気を立てて並ぶ。

「これじゃあ屋台のラーメン屋みてえだな」
「うるせいやい！」
3人のメカ、お客さん、仲間達が井に飛びつく。その前に全員が声を揃えて「アマさん、いただきます」おそろしくシツケがいい。

アマさん、「おお」と答えて喫茶店に歩き出す。

不良つうも 不んに値れて

「俺、アンミツね」風貌に似合わず(？) 酒、煙草はいっさい



サバンナRX-3のミッションを、リョーイチとコーゾーが降ろす。その間わずか15分の早業。

やらないという。とにかく、趣味も仕事もロータリー車のチューニング一本。大きな目玉がよく動き、軽機関銃のようにポンポン言葉がはじき出される。おそろしく早口で、こればかりはロータリーのように滑らかなには回らない。

賭ける い衆

RX3のミッションが、3人の若いメカニックの手によって降ろされようとしている。エンジンパワーアップした結果、ミッションがたまらずに悲鳴をあげるのだぞうだ。特に街中で多用する2、3速のギヤがナメ始めてきている。作業はアツという間に終わった。

リーゼントの若いメカニックが「アマさん、降ろしたよ」お、早えなりョーイチよ、ちよ

ゼロヨン・ブームの真ただ中。その頂点に立つのが「RE雨宮」だ。レースとは異なるストリート・ロータリーを極めるグループ達はそこ抜けに純粋なクルマ好きがいたった。

ストリート・ローダーに アマさんと 3人の若

● 余田フアンの声

大宮バイパスでアミを張っている覆面パトカーはページジュのセドリック4ドアでマジックカーテン付、ナンバーも88ではなく33なのだ。所属は大宮交通機動隊である。注意するべしノ 埼玉県・江部富男（20歳）（ありがとうノ この手の情報もつと送ってノ）

雨宮勇美——あまみや・いさみ、昭和21年3月3日生まれ、35歳。雨宮姓は山梨県に多いが———と思っていれば、果たせるかな山梨市生まれだった。

（ヘッヘと笑いながら）「家がマズしかったもんでえ、中学を卒業後——アレッ、俺卒業したかなあ？ まあいや、したかしないうちに——上京して、東京・羽田方面でロッカーや冷暖房関係の塗装の仕事についたんすよ」

この頃からアマさんの生活圏は江東区、あるいはエンコ（浅草）、いずれにしても東京の下町と定まった。

で——最初の勤め先をドロ、友人3人で夜逃げする。そのあとは運送屋をやったり、そこをやめたり、「ブラブラしてたんすよ」悪の道——と本人がいう——にも足を踏み入れる。

「いや、不良つうものに憧れてましてね、ウワッハッハッ……イヤ、ほんと。好きだったもんでね、不良が。それで、街でツッパル人になったんですよ」不良。懐かしくて、いい言葉だなあ

だが、本職はあくまでも塗装であり、街でツッパル人はほとんどなくやめて、クルマの塗装／鍍金に身を入れる。元もと嫌いじやないから、腕はメキメキあがる。21歳、塗装工として一本立ち、このころから給料はよかった。今から10余年前、すでに20万円の給料をとっていたという。当時の20万円、これはデカい。

18歳になるのを待ちかねて運転免許を取得、クルマ道楽が開始



まっすぐにこっちを見る目は熊みだいでゴツイけど、伏目のアマさんの表情は実にやわらかい。人情家なのだ。

アミはるの 好きでね

まる。職人として給料がよかったのと、「ホレ、服なんかでもそうじゃないスカ、業界の中の人間てのは、その業界の商品を信じられなくらい安く買えるんすよ」というバック・グラウンドがあったからだ。「そんでえ、24歳ん時に「グループ」作っただよな」何のグループかと思ったら、暴走族のグループだった。その名を「影」という。

話は前後するが、アマさんの現在にいたるまでのクルマ遍歴を紹介してみようか——

最初は迷彩色というか、いや、サイケデリック模様にはイントした日産パトロール。これは多摩川べりで転んであえなくオシヤカ。キャロル360に600ccのエンジン積む。写真でわかるように、バッジ、ランプがやたらとついたストリート・レーサーだ。ヘッド・ライトにストーン・ガードがちやんとついていて、思ったら——「あ、コレ？ モチ焼くアミですよ。俺、アミ

●余白フアンの声

はるのが好きだったもんでね。あとランプとかね」3台めが、グッと淡くてオースチン・ヒーレーの3車。

エスロクも乗ったし、ヨタハチも乗った。「ヨタハチは最高だったね」サニー・クーペ1000に、コンテッサから取ったSUツインを装着する。ラジエーター・グリルはとっぱらって、もちろん大好きな「アミ？」はりましたよ、エエ」日産車は他に70万円かけてフル・チューンしたチェリー・クーペがある。「チューンにかかった金が、クルマより高エの」

ファミリア・ロータリー・クーペを2回乗り継いで、次のカベラは1週間で全損。「ありやあ、雨の日だったなア」フルチューンしたサバンナRX3に乗って、次はどいうわけだかアメ車志向。

トランザムを2台、そしてコルベットだ。このコルベットは1973年の筑波スーパーカー・レースで優勝したが、アマさんは

最近、平塚と横浜ではスロットカーがリバイバルしています。平塚は「ヒロ」横浜には「SUGUMA」というサーキットがありマッハを越えています。bY RYO

「アメ車にやあ二度と乗りたくねエ」という。

「だって、速くねエもんな」というのがその理由だ。その他にセリカLBも手元に置いていたことがある。

これらのクルマはすべてチューニング・ショップに依頼して作ってもらったものばかりだが、自分でクルマに手を染めるキットカケとなったのは、サバンナRX3をスポーツ・コーナーに出した時だ。費用がけっこうかかったし、思ったほどパワーが出ないのである。で——自分でバラしてみたのだ。

塗装の仕事はそれはそれでずっと続けていたが、3年前に江戸川から現在の場所に工場を移し、本格的にチューニングの仕事に取り組む。

クルマはロータリー車一本、それもお客さんに若い人が多いからギリギリに安い値段で勝負する。ロータリー車に絞ったというのは？

「特に理由はないですけど、昔からマツダのクルマをいじることが多かったんすよ」という。もちろん、ロータリーが好きで、かつロータリー車は「なんといっても速い！」というのが最大の理由だろう。

もっとも、アマさんに言わせると「速いクルマをもっと速くするつうのは、本当はむずかしいんダ」ということになるが。

チューニングは手で覚えた。余談だろうが、本誌兄弟誌のAUTOSPORTが73年にペリフェラル開発記を掲載したことがある。ロータリーの内部写真を見たアマさんは、友人に頼んでその写真を引き伸ばしてもらって、ジックリと研究したそう。

この世界で、雨宮ロータリー

の名が、一挙に高まったのは3年前。アマさんが本腰を入れて組んだベリ13B搭載のファミリア508Aが、某自動車雑誌に取りあげられてからだ。このファミリア、谷田部で0→400m加速を13秒そここのタイムでこなしたのである。以来、若いお客さんがひきも切らず——現在に到る。

こいつも余談ながら、ファミリアに積んでいたベリ13BをそのままサバンナRX7に乗せ換えたら、ゼロヨンは一気に11秒43にアップした。「セブンはファミリアより100kgも重いんすよ。なぜだかわかります？ 空気ですよ、セブンは空気抵抗が少ないんすよ」

ハマさん、リョーイ

ハチ、コーゾー

商売が広がれば、どうしても一人じゃ手がたりない。今、アマさんのところには3人のメカニックがボスを助けている。助けているどころか、「俺アこの2年くらいエンジンいじってねえよ」とアマさん。

この3人のメカニック、いずれも若い。おつとメカニックという言葉はふさわしくない。おたくのメカは——といったら、アマさん一瞬キョトンとして「メカじゃねえ、若い衆だろ」と言った。

ハマさん 浜本春海、昭和27年11月17日生まれ、28歳。中央大学を卒業後1年間ばかりトヨタのセールスマンをやっていたが、1976年の1月からアマさんのところへ来て、板金/塗装の仕事を叩き込まれ、今でも板金と塗装、それに事務を担当する。

3人の若い衆の中で最も年上のせいか、おとなしい雰囲気の人だが、クルマに関してはホットだ。アマさんのところへ来て1年間で3台全損にした。1台はアマさんと一緒に走っていた時、アマさんがはればれ



江東区北砂に不夜城のごときたたずまいを見せる雨宮自動車。ストリート・ロータリーのメッカとして、遠くは四国・九州からも巡礼者達が訪ねてくる。

するようなスピードでコーナーを曲がった。これはあまりにも速すぎた。

「ハマちゃん、あんときやあノックしねえで他人ん家へ飛び込んだよなあ。酒屋だったっけ？」

「そりやあ言いつこなしだよ」というハマさん、FISCOの第1コーナーのスポンジ・バリアにもタップリとゴアイサツ。

「あのクルマもよかったなあ、沖繩から入れた左ハンドルのRX3。なあハマちゃん、からかうアマさんに真赤になってハマさんは抗議する。

ハマさんの足はRX3。オーバーホールのたびにポート形状を変えてみたりしている。夢は雨宮自動車をもっと大きくすることだ。

リョウイチ 村松良一、昭和30年9月27日生まれ、25歳。生まれはクゲスマ、育ち



コーゾーの作業をジックリと見守るアマさん。普段は冗談ばかり言っているが、仕事となると実にキビシイ。「でも、昔よりはずいぶんおとなしなった」とは若い衆の声。

はヨコハマ。友達が以前アマさんのところで働いていた関係で2年半前にここへきた。

キャリアは浅いが、腕はめっぽう良く、ミッション脱着なんぞは仕事のうちにはいないだろう。

う。エンジンと足、どっちもイケル。デビユー当時のエルビスみたいなダックテール・リーゼントがよく似合う。

レース大好き人間で、ボスに「出ろ、出ろ」とケシかける役だ。アマさんは3年ほど前から富士フレッシュマン・レースのプロダクションにRX3で出場(最高位は3位)しているが、レース場に行けるんだったら休みはいらない。

夢は? と聞いたら、「ル・マンに出ること」だという。横からアマさんが「バアカ、夢物語を言うんじゃない」と、口をはさんだ。でも、一度は行ってみたい。「ル・マンは夢としても、GCマシンを作



仕事を終えてかたづけをするリョーイチ。若い衆は驚くほど言葉使いがていねいで、仕事熱心だ。

ってグリッドまで押して行きたいスよ」セリカLB、トレノ1750などに乗っていたが、今の足はノーマルのコスモ。

コーゾー 井上孝三、昭和35年2月6日生まれ、21歳、一番若い。孝三というから三男かと思った四男だった。リョーイチより1カ月ほど早くここにはいった。兄貴がアマさんの友人でこうなった。

薬品関係の会社に入社したが、「勉強ばかりさせられるんで」そこをやめ、運送屋さんに再就職したが、アマさんが「運送屋やるんだったら、ウチへこいよ」と呼んだ。「コーゾーは俺がひろってやったんだよな」と、アマさんがヨタを飛ばす。



ハマさんは若い衆の中で最古参、板金/塗装/事務を担当。この顔(失礼ノ)で、よく飛ばすんだ。

ハマさんよりもっと静かな人で、いるのかいないのかわからないくらいおとなしい。でも、ここの工場にはなくてはならない若い衆だ。エンジン、足、マフラー、リョウイチと一緒になんて

●余白ファンの声

ファンの声に本当にプレゼントは当るのですか? ー&ー

もやる。

でーもうひとり、雨宮キミ子、アマさん

の奥さんを忘れちゃいけない。歳も書いてあるけどボクなんてBMW・M1が当たったもんね。広島県・石原裕二(12歳) へ石原君も証明し

ちやおう、28歳だ。アマさんとは10年前に結婚した。

アマさんとは一番長いつきあいが(?)クルマはカラッキシ駄目だ。アマさんに言



何歳の時だろう? 浅草に住んでいた頃かもしれない。左がアマさん。きこなつてみると、よくなくユーモラスだが、カッコいいじゃないか!

小さなショップが持てたら

3人の若い衆は、当然のことながら忙しい。日曜日は休みだが、急ぎの仕事がはい

わせると「てんで、わかつちやいない」「コイツと子供を乗せてファミリア・ロータリー・クーパーで東名を走ってたんすよ。そいで200km/h出して、「ホラ、200km/h出てるよ」って言ったらね、「フーン、もっと出ないの？」だも。ガツクリきたね。なんにもわかつちやねえんだからな」アマさんのシュンとした顔が目には浮かぶ。



アマさんの工場の2階が自宅になっていて、仕事が終わるとこうしてみんなでフツチャベル。「ハイ、ポーズ！」と言ったら、奥さんはアマさんの背中に顔を伏せた。リョーイチのこの顔と髪、キマルなあ。

てるんだから、最高に幸せだ」と言う。この3人には、アマさんも頭が下がる思いがする。夜中にお客さんから「エンコしちゃった」という電話がはい。若い衆に伝えると「ハイ！」とふたつ返事でどこへでも飛び出して行く。雨宮自動車にお客さんがたくさんつくのも当然だろう。「3年間、1日も休んだことないすよ。若い衆のお陰だね、ここまでできたのも。みんなどこへ行くのも一緒だし、俺には3人、女房と同じくらいかわいいよ」シミジミとアマさんは言うのである。しかし、揃いも揃ってクルマ狂が集まっ



サイド・ハウジングのポートを研磨するアマさん。このツラ構え、「職人」というしかない。

たもんだ。アマさん、経営者としての責任からか、自覚からか(？)、3人に「たまにやあ、どっか旅行へても行こうぜ！」と言うと、返ってくる答はこうだ。「いいスねえ。旅行は富士スピードウェイにしましうよ、ネッ。レースに出てくたさいよ。そうしましう。旅行は富士だ」——アマさんの工場はいつも若いお客さん達でにぎわっている。安い費用で、自分のクルマが目に見えて速くなるのだから、彼らにとってはこの小さな乱雑な建物はまさに「ロータリーのハリウッド」——夢の工場に他ならない。アマさんがお客さんにどうチューニングすればいいか、大きな声が轟き渡っている。「ウエーバーのキャブつけたって速くなるってもんじやねえんだぞ」「金なんかそんなにかけなくたっていいんだ」「でも支払いはキャッシュだよ。ローンは俺もあんたもあとでシンドクなるだけなんだからな」「いいかあ、ロータリーはなあ、電気だよ、CDIだよ。コーエーのCDI付けてみつかあ？」雨宮ロータリーの当面のライバルはやはりフェアレディZだ。次の目標は打倒ノボルシエだ。パンテラにも負けたくない。



この雑然とした小さな工場の中から、あのストリート・ロータリーが生まれる。

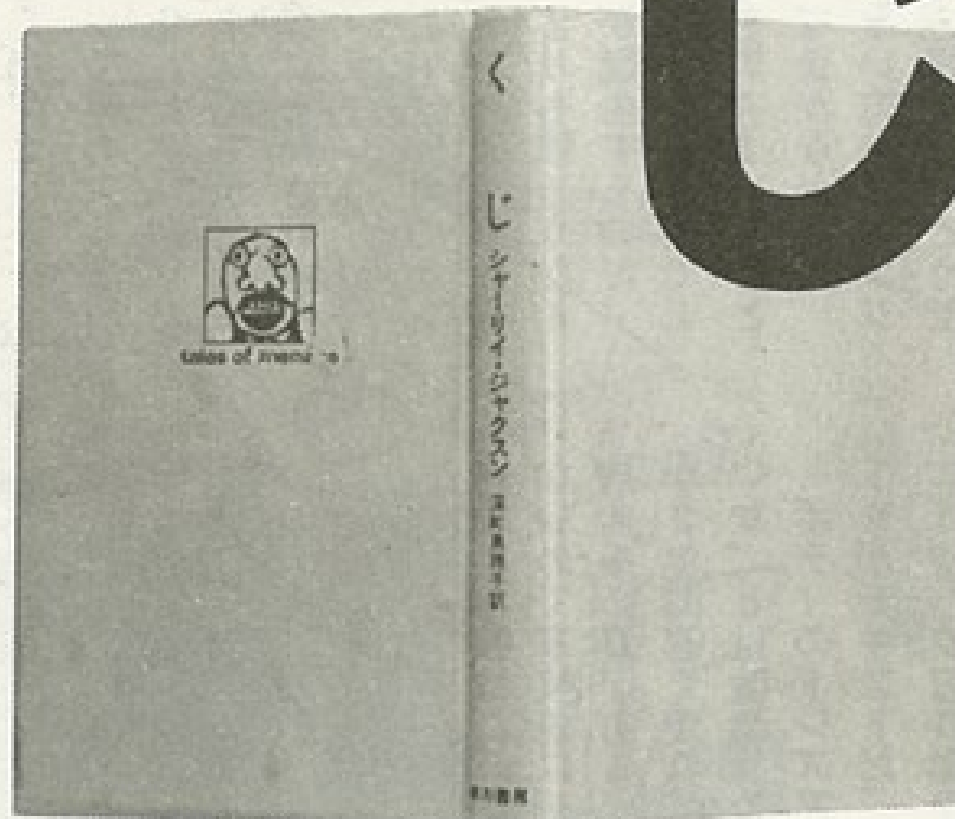
最大の目標はフェアリーBBの263km/hという最高速度記録を破ることだ。そしてアマさんの夢は——。たとえば1階はチューニング専用フロア、2階は友達やお客さんが集まって楽しくやれるフロア、そんなショップを聞くことだ。仕事が忙しい時など、わざわざたずねて来てくれたお客さんが知らぬ間に帰ってしまったたりすることがある。そんな若い衆のことを考えると、どうしても、小さくてもいいからショップを持ちたいと思うのだ。口は悪いが、アマさんはクルマと、クルマを愛する若い衆が好きで好きでしょうがないのである。今、夢に描くショップを持つ日はそう遠くないだろう。でも、アマさんと3人の若い衆には、この江東区北砂の小さなジャンク屋みたいな狭い工場が、ほんとによく似合っている。

本箱拝見—宮崎庫行君

くじ

他人の本箱って、ちょっと気になると思わないか？普段はやたらツッパツて、「オレは車と、女と、酒にしか興味ネエー」なんていつておドロイタ！ おかたい本がズラッなんてことがある。まあ、その反対もあるけどネ。

本ダナを拝見させてもらうことになる。みんなにも、是非一度は読んで欲しい本、ヤーイ、こんな本オマエ持っていないだろう、と言える珍しくて貴重な本、とても人に見せられないよというヤバイ本、など。どんな本が飛び出すかわからないゾ。



■今日の本棚 持主紹介

宮崎庫行君。21歳・学生・只今東京で下宿生活、姉妹の中で育ったジムニーの好きな、気分屋。趣味・フラットと夜の海を見ることが好きな人・スーザン・アントン好きな作家・「諸世紀」を書いた人好きな漫画・「筒井康隆全漫画」最近、気に入ったアルバム「レインボー・ゴプリンス」

今、思ってる事・いつかは、絶対UFO（未確認飛行物体）を見てやろうと思ってる。

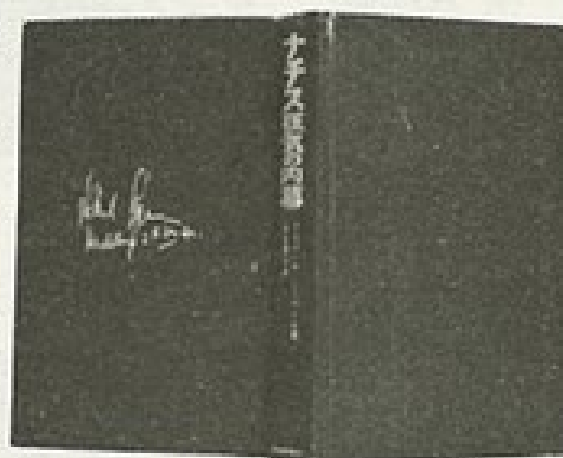
それと、もうひとつ。ノストラダムスとケイシーの日本沈没を信じている男。

彼の本箱の中身を紹介しよう

■団 伊玖磨
「パイプのけむり」



■アルバート・シュベール
「ナチス狂気の内幕」



■ホイル&エリオット
「アンドロメダ突破」

■開高健
「オーバノ」
「遠くへ行きたい」



■佐瀬 稔
「北海道の11日戦争」



■小林 信彦

「超人探偵」（借り本）

■サミエル・H・ヤング
「超能力の子供たち」

■五木 寛之

「男と女のあいだには」



■小松左京

「コップ一杯の戦争」

■J・デンプシー

「太陽の下での虐殺」

■田辺 聖子

「おちくぼ姫」

■井上 ひさし

「下駄の上の卵」

■スタンリー・エリン

「特別料理」

■笹沢 左保

「真夜中の詩人」

■有明 夏夫

「俺たちの行進の行進曲」

■筒井 康隆

「東海道戦争」



■立原 正秋

「埋火」

■三浦 哲郎

「愛しい女」

■ジャック・フィニー

「レベラ」

■北 杜夫

「どくどくマンボウ小辞典」

■筒井 康隆

「霊鳥類南へ」

■広瀬 正

「タイムマシンの作り方」



あとは、外国、日本、マンガ数十冊 etc, etc.



質問1

ぜひ紹介したい1冊は？

■シャリーイ・ジャクソン著

「くじ」

女の見方が変わってしまふほどのショウゲキだった。内容は言わないほうがいい。ほんとうにいちど読んで欲しい1冊だ。

質問2

月にどのくらい本を買いますか。きまってるけど、買うときは2〜3冊まとめて買う。古本屋なんかもよく行くけど、どうしても新刊が欲しいときのほうが多いよ。

質問3

キミにとって本とは何？ボクはSFがわりと好きだから、次元のまったく違う世界にひたりたいときに本を読むことが多い。ボクにとって本は、異次元への招待状かな。

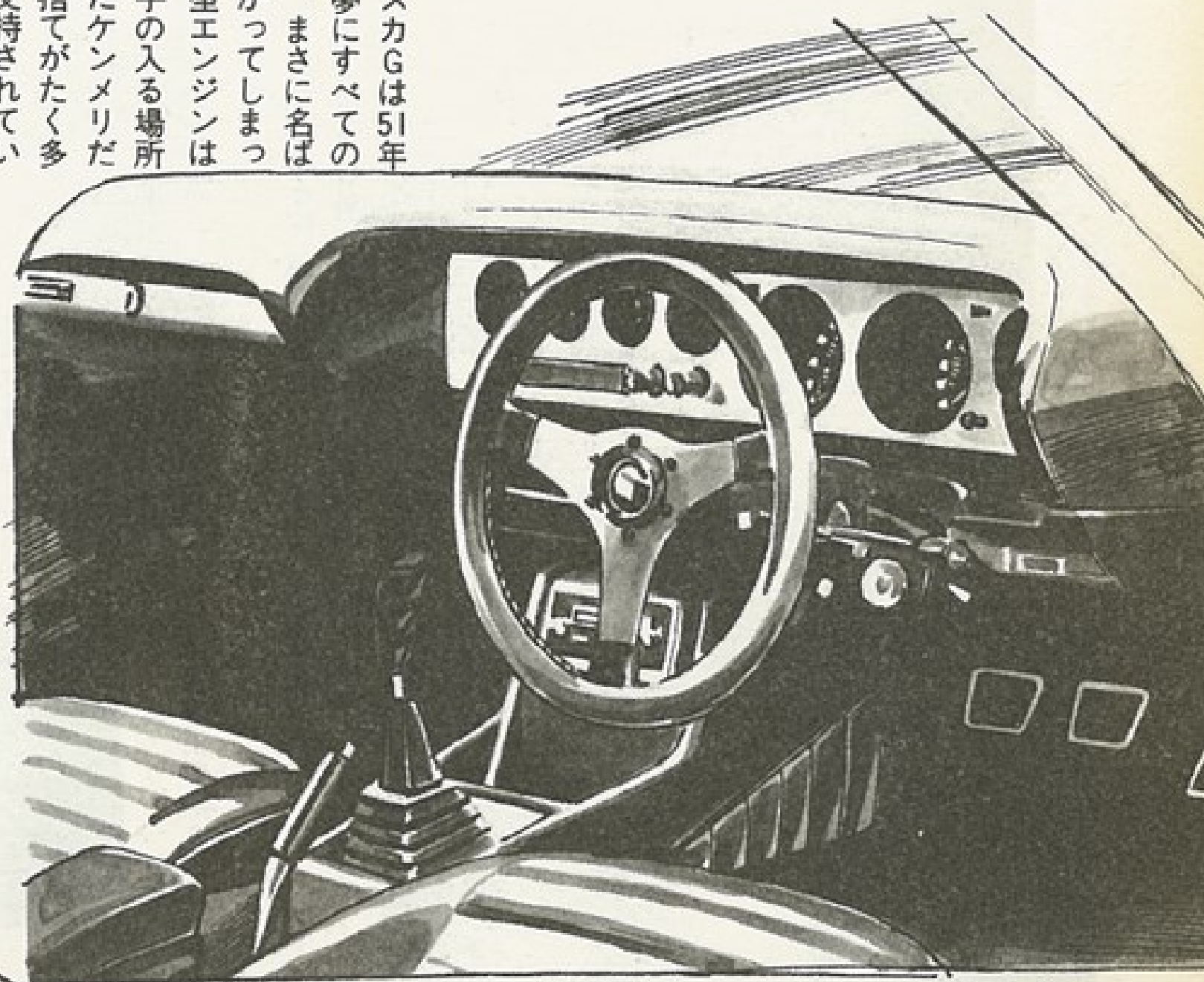
セダンをGTR風に決めてみた。

51年式ケンメリ・スカGは51年排ガス対策という悪夢にすべてのパワーを吸い取られ、まさに名ばかりのGTと成り下がってしまった。シングルなL20型エンジンは排ガス対策パーツで手の入る場所もない肥満児と化したケンメリだが、そのスタイルは捨てがたく多くのスカGファンに支持されていた。

ところがとっこい。非力のケンメリもボディのドレスアップと心臓移植でGTRよりも強そうな4ドア・ケンメリが誕生するのだ。さてエンジン。キャブ仕様で15馬力のL20をチューンすると

なるとけっこうな金がかかる。そこで手っ取り早い方法はエンジンまるごとの積み換えだ。どうせ積み換えるのなら少しでもパワーが出ているスカGターボのエンジンが最高だ。これならノーマルで145馬力、ちよつといじれば165馬力以上は軽い。

中古エンジンはOK自動車あたりで事故車のエンジンを見つければいい。スカGターボのエンジンとなると市場に出たばかりですぐには見つからないだろうが、速くなるためには多少の苦労は当然だ。



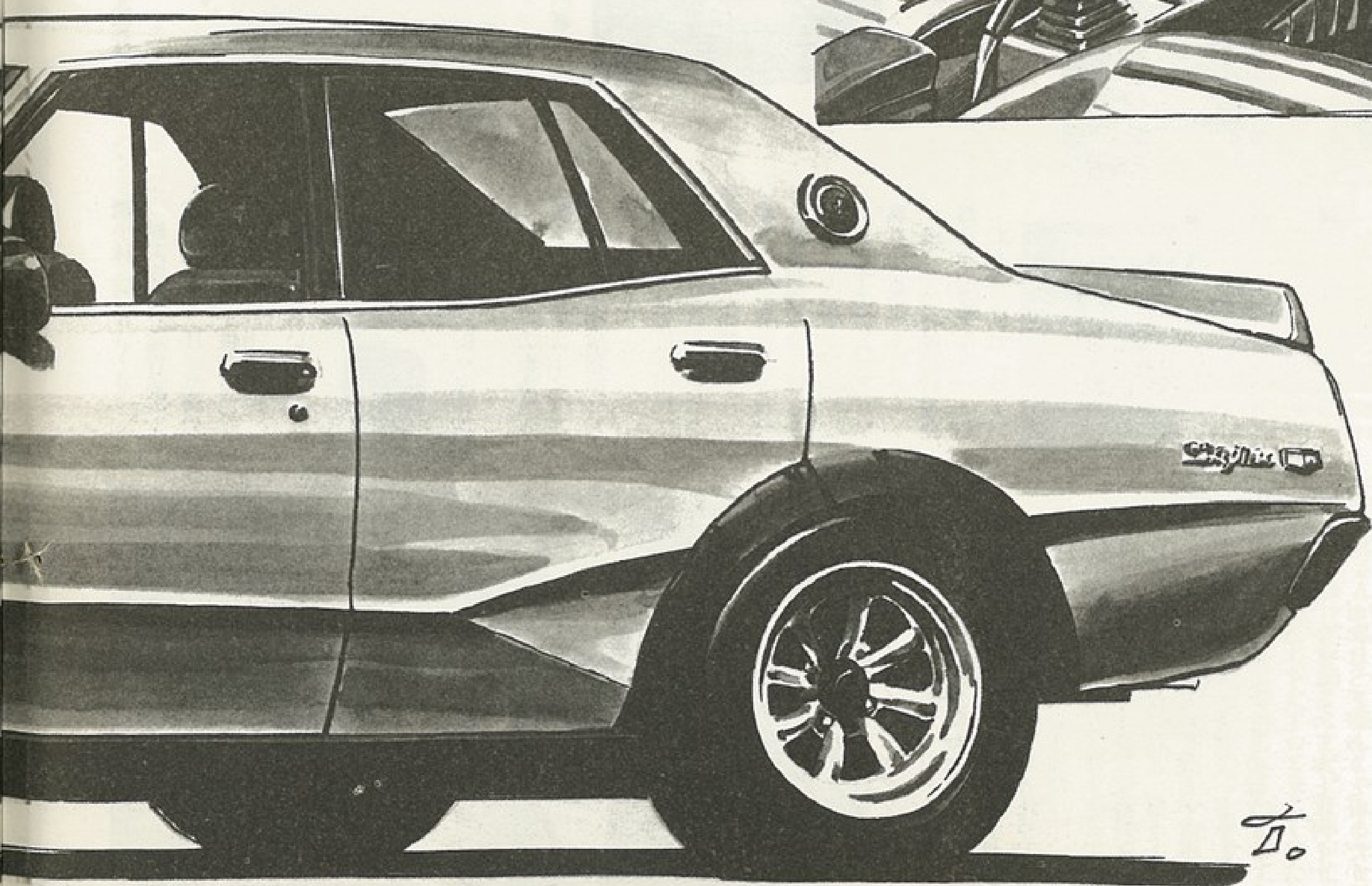
もちろん、ボルトオン・ターボもいい。

また車検はこのままではパスしないので車検前にノーマルに積み換える必要がある。作業は大変だが2年間速く走ればいいじゃないか、とは改造マニアの弁。

ボディのドレスアップは当然GTRがテキストだ。GTR用ラジエータ・グリルは2万円弱、エンブレムもまた市販されている。

オーバーフェンダーもGTR用が1万6000円前後（純正は2万円以上する）で市販されているが4ドアとなると多少の改造は必要。

フロント・スポイラーはでかいほうがいい。車高を下げてクリアランスを見ながら選ぶべきだ。チリトリみたいに路面ストレスが逼迫力だ。



《絵で見る現代風ドレスアップ術》

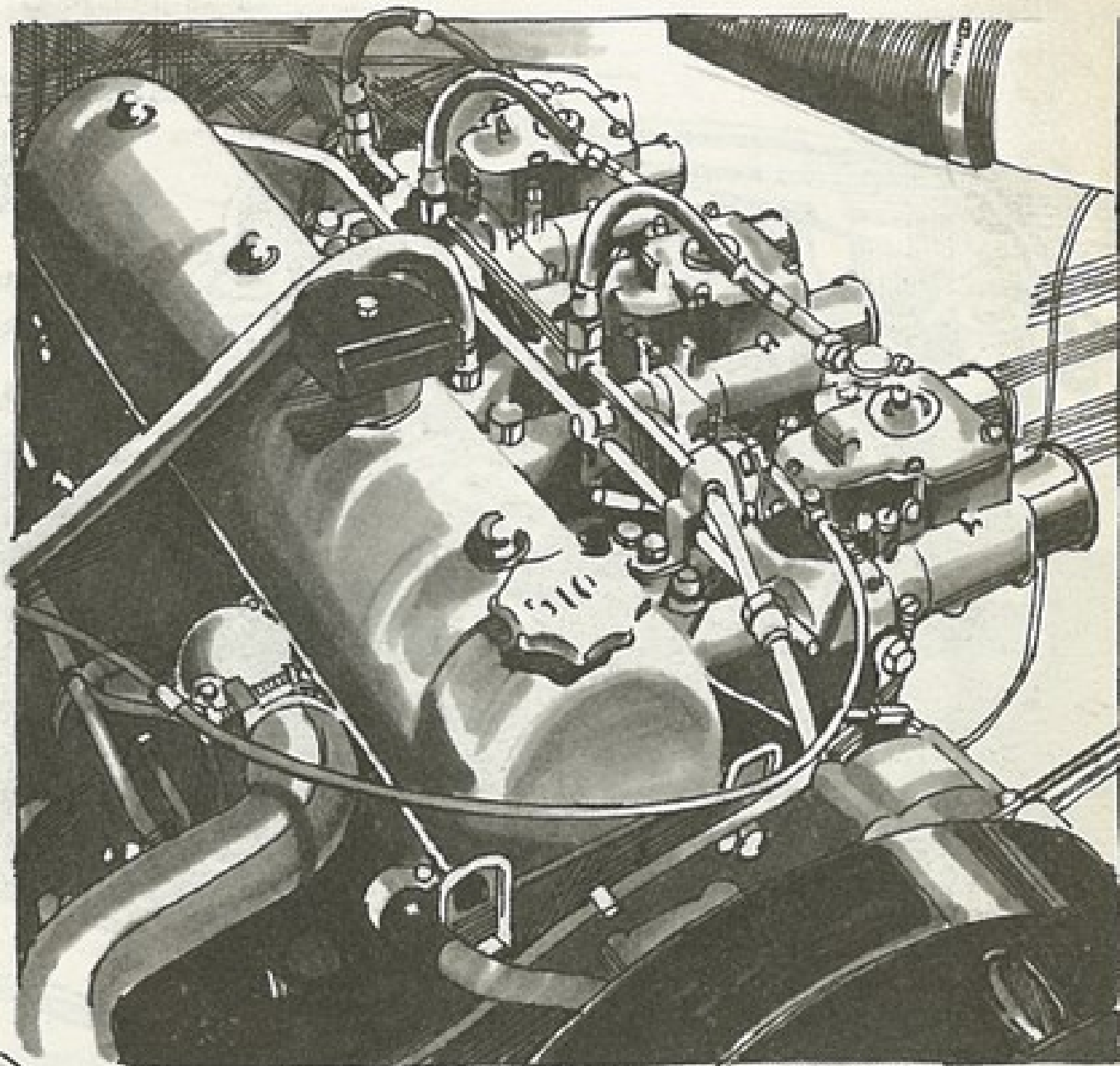
榎本竹利

方。

の羊の皮を狼っぽく変えるのが 流行った

この頃のドレスアップには大別すると二種類あったようだ。いっぽうは完全レーシング・バージョン風、もういっぽうは街道レーサーGT風とでもいえるかな。スパ・フランコルシャンに出場した、マツダ・ワークスのロータリークーペが着けてから流行った、虫除けスクリーンを着けているけど、これは雨の時なんかケッコウ便利なんだ。この頃はワイパーが120 km/hも出すと浮きあがつちやうて役に立たないもんだっただけ、こいつがあると、いくらかましかったのだ。

今ではヴィタローニだとかBMW用とか中なかいいミラーがあるけど、60年代はセブリングミラーがまだ物珍しいって頃で、アウトデルタのクロバー・マークみたいな商標だったレーシングメイト製のアルミのレーシングミラーなんてカッコよかった。



サイドモーターはおろかバッジのたぐいを全部とって、板金でうめて、なんだかスрутツとした感じの車にしているのも多かった。

S54のエンジンはプリンスの誇る、国産最高級乗用車グロリアスーパー6に搭載されていた。SOHC直6エンジンはツインチョークウエーバー・キャブレターを3連装し125馬力を絞り出していた。

今でも田町にある日産プリンス自動車販売のビルの地下が当時のプリンススポーツコーナーで、そこでフルチューンしたものは約160馬力という高出力を誇った。

この頃はまだアルミホイールなんていうのは珍しく、スチールホイールの強化リムにブリヂストンの場合は前・後とも4・5J、ダンロップR7(ツリーンスポット)の場合は前4・5J後5Jになる。S54はホイールナットが片側逆ネ



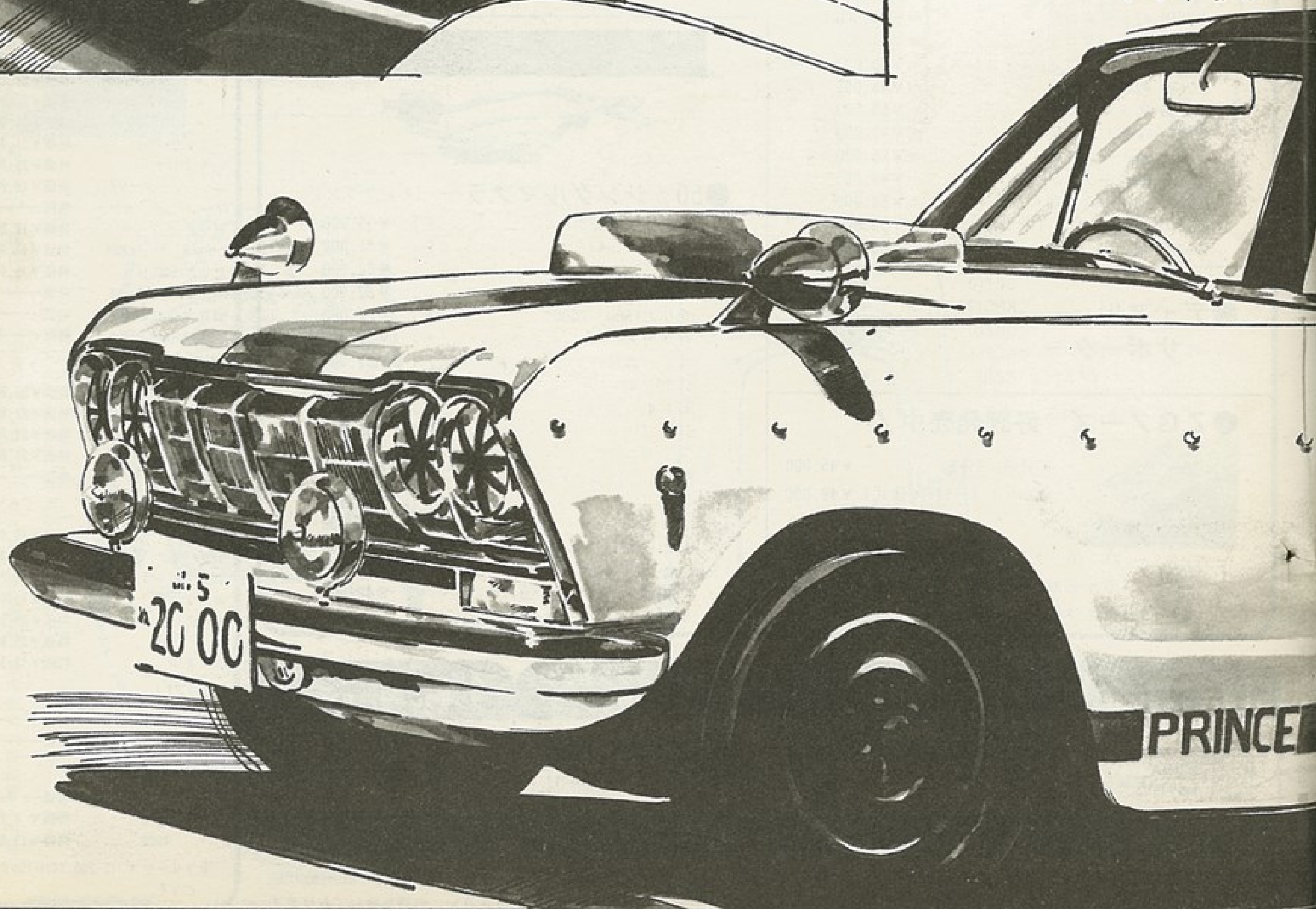
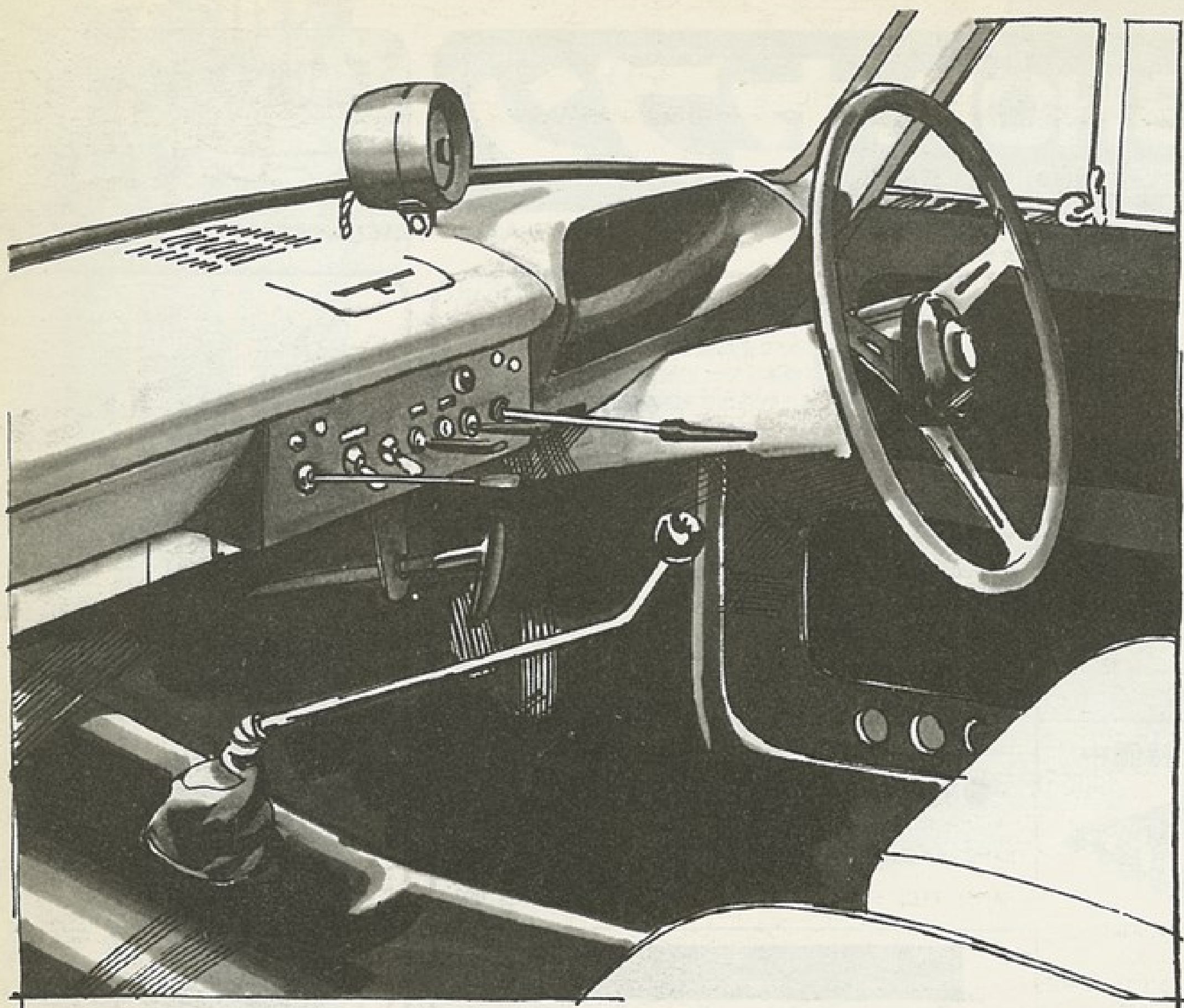
《絵で見る60年代風ドレスアップ術》

榎本竹利

S54B

ジで、知らないといくらやっても
はずれないで泣かされたものだ。
新車についてくるノーマルタイ
ヤはブリヂストン・ハイスピード
と称する6プライドゴチゴチのク
ロスプライタイヤだった。

ランプやスポットランプを取付け
るくらいだった。今と違って、ま
だ警察もうるさくない時代で、車
高を下げていたので捕まるなんて
ことがない、良い時代だったので
す。



SPEED.SHOP.セブン

ローンも行っております。(18歳以上) 36回までOK (来客の方のみ)
 確実な保証人と連絡先も必ず明記して下さい。

★通信販売 品名・車種名・駅名・〒・TEL明記の上、現金書留で多摩店にお送り下さい。お待ち致しております。
 ●発送問合せは、☎0489-66-1378 発送センターまで

●デュアルマフラー大特価中

新発売 S130 50φデュアル サポート付 ¥40,000



GC110 ナイネンキデュアル50φ	¥35,000
GC110 42φ	¥19,000
GC110 50φ	¥26,000
GC110 42φ ステンレス	¥45,000
KHC130 42φ	¥21,000
KHC130 50φ	¥28,000
S-30 42φ	¥22,000
S-30 50φ	¥30,000
GS-30 42φ	¥24,000
GS-30 50φ	¥33,000
G210-211 42φ	¥23,000
G210-211 50φ	¥30,000
K230-330	¥38,000

※ネジ、ガスケットは別売です +¥1,000

●デュアル+タコ足セット大特価中



GC110 42φ + タコ足	= ¥44,000
GC110 50φ + タコ足	= ¥51,000
GC110 42φ + タコ足 (ステンレス)	= ¥95,000
KC130 42φ + タコ足	= ¥45,000
KC130 50φ + タコ足	= ¥53,000
S-30 42φ + タコ足	= ¥47,000
S-30 50φ + タコ足	= ¥55,000
GS30 42φ + タコ足	= ¥49,000
GS30 50φ + タコ足	= ¥58,000
G210-GC211 42φ + タコ足	= ¥53,000
G210-GC211 50φ + タコ足	= ¥60,000

●デュアルサポーター

GC110	¥5,000
KHC130	¥5,000
GC210	¥5,500
GC211	¥7,000
K230	¥6,000

●ZGノーズ 好評発売中!



F・R・P 2分割 ¥45,000
 Fスボイラー付(1体式) ¥49,000

旧タイプ ボンネットヒンジ純正	¥7,500
ライトカバー	¥12,000 (2枚)
ニュータイプZライトカバー	¥18,000

●タコ足 大特価中

(F) フランジ

RA40タコ足	¥32,000
TA40タコ足	¥32,000
18RGフジツボ	¥36,000
2TGフジツボ	¥35,000
RX-713B用タコ足	¥30,000



※L-20ステンレスタコ足 ¥50,000

L-20 (F)	¥25,000
2TG (F)	¥25,000
18R-G (F)	¥26,000
L-4 (F)	¥27,000
ギャラン, 610, 810, サニー	
12A, 13B, 117, ジェミニ	¥25,000
RX-7 (F)	¥25,000
TE71 (F)	¥38,000
ミラージュ (F)	¥27,000
NAPS L-20 (F)	¥32,000

●触媒マフラー

NAPS, TTC, ジェミニ, 117	¥5,000
NAPS, TTC, ジェミニ, 117, タンク付	¥7,000

910 60φターボマフラー	¥45,000
GC211 60φターボマフラー	¥45,000



●50φシングルマフラー (F) フランジ

セドリック430	(F) ¥35,000
ミラージュ42φ	(F) ¥35,000
910 50φ	(F) ¥32,000
ガゼール、シルビア、310	(F) ¥32,000
セリカ1600-2000	(F) ¥32,000
セリカXX	(F) ¥32,000
ニューカーリーナ	(F) ¥32,000
KE30-47	(F) ¥32,000
RT114	(F) ¥32,000
610, 710	(F) ¥35,000
ジェミニ	(F) ¥35,000
KP61	(F) ¥32,000
TE71	(F) ¥32,000
NEW Z	(F) ¥30,000
GC210-211	(F) ¥30,000
117, サバンナ, コスモ,	
ギャラン, KB210, KB110	
ルーチェ, スターレット	¥40,000

足回りキャン ペーン実施中

(コーナーリングをより速く)

サスペンション レーシングサス 強化 H-150サス

NISSAN

チェリー-XI	特価 ¥10,000	¥11,200
サニー-B210	特価 ¥22,800	¥25,000
サニー-PB210	特価 ¥23,600	¥25,000
サニー-B110	特価 ¥21,400	
ブルーバードS10, P710	特価 ¥15,100	¥16,400
ブルーバードU610	特価 ¥15,800	¥16,200
ブルーバードF810, K810	特価 ¥11,900	¥16,000
旧フェアレディーZ	特価 ¥8,800	¥10,000
// 2/2	特価 ¥11,200	¥16,200
NEW Z, S130	特価	¥14,900
スカイラインGC-10	特価 ¥14,000	¥16,400
// GC-110	特価 ¥14,000	¥16,400
// GC-210	特価	¥21,500
ニューローレルKHC-130	特価 ¥15,500	¥23,900
KHC-230	特価	¥17,000
セドリックK230	特価	¥41,200
// K330	特価	¥45,500
// K430	特価	¥27,900
オースター、スタンザ バイオレット	特価	¥12,300

TOYOTA

スターレットKP40	特価 ¥22,100	¥22,800
// KP61	特価	¥12,700
カローラ、KE-20-25	特価 ¥22,100	
// TE-20-25	特価 ¥22,100	
// TE-27Ma	特価 ¥23,800	
// KE-30	特価 ¥25,300	¥25,800
パブリカKP30	特価 ¥21,200	
NEW コロナ	特価 ¥25,700	¥33,500
ニューマークIIIMX10	特価 ¥16,200	
マークII、チェイサー	特価	¥17,600
セリカ・カーリーナ	特価 ¥16,800	¥18,900
セリカB・カーリーナ2000	特価 ¥18,900	¥18,000
セリカ1600LB	特価 ¥15,400	¥17,900
クラウンMS90-95	特価	¥25,900
NEW セリカ TA40	特価	¥21,000
TE-71, カローラ, GTのみ	特価	¥20,000

MITSUBISHI

ギャランGTO 2000	特価 ¥22,800	¥25,000
ギャランGTO, FTO	特価 ¥22,800	¥25,000
セレステ	特価 ¥24,700	¥25,000
ランサー	特価 ¥21,800	¥23,600
ラムダ・シグマ	特価	¥17,800

MAZDA

RX-7	特価 ¥10,400	¥12,900
旧サバンナ	特価 ¥20,300	¥22,800
NEW サバンナ	特価 ¥26,200	¥24,000
カペラ	特価 ¥11,600	
ルーチェ	特価 ¥25,500	
// AP	特価 ¥25,900	
コスモAP	特価 ¥13,300	¥17,000

ISUZU

117クーペ	特価	¥28,400
ジェミニ	特価	¥19,200

HONDA

アコード	特価	¥13,900
シビック1200	特価 ¥8,700	¥11,800
1500	特価 ¥13,600	¥12,500

※ラリーサス、HS-200、TCH-150サスはTELにて、どうぞ。

スピードショップセブン
多摩店 (年中無休)



東京都東久留米市南町2-160-11
☎0424 63 8833

スピードショップセブン
千葉店 (年中無休)



千葉県松戸市馬橋2864
☎0473 43 5525

スピードショップセブン
埼玉店 (年中無休)



埼玉県越谷市大間野町1-176
☎0489 66 1378

スピードショップ
フジサワレーサー (月曜休日)



神奈川県藤沢市本町2-8-25
☎0466 23 2696

全店AM10:00~PM8:30まで営業致しております。
 (ただし日曜、祭日はPM6:30まで)

★通信販売 品名・車種名・駅名・〒・TEL明記の上、
 現金書留で多摩店にお送り下さい。お待ち致しております。

トヨタ・スポーツ800



⑤空力的に優れた小型軽量ボディは佐藤章蔵氏のデザイン。ユニークな設計思想で生まれたこのクルマは、空冷水平対向2気筒エンジンをフロントに搭載、アンダーバワーながらグッドバランスの操縦性を持ち、多くのファンに愛された。レース用パーツも豊富で、エンジンにはワークスチューンで78馬力にまで高められ、数かずの勝利を収めた。

自分のクルマにマッチしたリム幅を知っていたヨ

60年代はスチール・ホイールにバイアスタイヤが常識だった。グッドイヤーのG8やBSのミミズ・トレッドのレーシング・タイヤ（正式名は忘れた）なんかコロがしていたら「お金持ち」なんて言われたものだ。しかしスチール・ホイールでもふたつに切ってリム巾を広げたり色をボディ・カラーと同じにしたリして少しでもファッションブルに仕上げてようと努力したものだ。今はアルミ・ホイールにラジアル・タイヤが常識になっていて、むやみにリム巾を広げたりワイドなタイヤにするだけじゃって優先なんだよ。昔は自分のクルマのパワーを第一に考えたリム巾にしていたし、幅の広いタイヤはグリップはするけれどそれだけロスっていることを知っていたわけだ。

マツダ・ファミリア
ロータリー・クーペ

④ロータリー旋風を巻き起こした張本人。小つぶながらロータリーパワーに物をいわせてストリートじゃ速かったネ。新屋君のロータリーはカワイかったですね。サスは純正レーシング、ホイールもワイド加工でF5・5J、R6・5Jにサイズアップ。タイヤはG・Y・の185/70HR13。ホイール・アーチフェンダーはそのものを钣金して張り出し、オリジナルの形をくすさずに拡大してある。ドアミラーはベレット用。ウィンドウオッシャーのノズルをワイパー・ブレードに装着したり、エンジンルームのなかはメッキ物でピツカピカ。スタビやコイル、リヤのリーフまでメッキして……。ライセンス・プレートもバンパー形状に合わせて曲げてあるんだからワアオ。



ブルーバード1600SSS



⑥タナケンこと田中健二郎大先生のこげ茶のブルーバードは、ブルファンのあこがれの的。このクルマもそれにあやかっただけ茶に白のサイド・ストライプ。ちよつとストライプの幅が広いようですが

ブルーバード1600SSS



⑥ピニンファリナ・デザインのボディは美しく、エンジン、サスのバランスも文句なく、国際イベントでも活躍したブルのSSS。キットも豊富にあったため、自分の財布と相談して好きなだけの改造ができた。瀬尾君のブルは、純正レース用サスで強化、エンジンも軽度なチューン、すなわちフライホイールの軽量化や、ヘッド面研によるコンプレッション・アップなどをほどこしたジムカーナ仕様。車高を下げると極端にイメージが変わり、迫力あるスタイルに大いなる魅力を感じたものだ。普段はBSのRD10を4Jリムにはき、イベント時には5Jホイールにダンロップ・レーシングR7を使用した。

4ドア仕様は吉岡君のR411、レーシングサスを組み込み、エンジンはノーマル。タイヤはダンロップのSC、ダンセーフの扁平率を強くしたものでラジアル・タイヤ入手困難の折、愛用したタイヤだ。





コンテッサ1300クーペ

⑤ Dai ちゃんの白いコンテッサ・クーペ。低い車高が流麗ボディを一段と引き立てている。リヤには直4OHV1300cc77馬力エンジンを搭載し、RRならではといえる独特なコーナリング特性を味わせてくれた。これはソレックス付きだった。



日野コンテッサ1300S

⑥ フナバシで走っていたコンテッサ。クーペもキレイだけど4ドアのSもよかったナア。ミケロツティ・デザインのボディは、トライアンプのドロマイトにどこか似てますね。RRだからリヤには極度なネガティブをつけて、ふんばっています。ホイールも当時としてはめずらしいデルコンテッサと同じデザインのライトアロイ。お気付きですかナア〜と左ハンドルなのよネ。コンテッサの輸出用スタンダードを使っていたんですよ。

ホンダN360

⑦ ごく初期タイプのホンダN360。笠木君のマシン。街に出廻っていたレーシングサスで車高下げ、フロントグリルもニッパでチョキチョキ切り込んでメイクアップ。ルーフにはベレG用のアンテナを取り付け、ミラーはドアへ装着。ボディカラーはダークブルーに水色のバンパー、ホイールアーチ・ラインを入れたマッドドラッグースのチームカラー。エンジンは450ccキットを組み込んであった。マシンの製作購入はル・マン商会。

60年代のシティレーサーはみんな雨宮RX7みたいなクルマだったヨ

現在の族と称するヤングは「走りたいだけな人だ」と叫ぶ。これは60年代のヤングも同じだった。しかし、どこか違う人だな。今の族は走りたいだけというものの人目に付きやすい道を選んで走る。走るために作られたとは信じられないうゴテゴテのインテリアを持つクルマは完全な町中仕様であり、どんなスモールイベントのジムカーナにも出場することは不可能だ。「走りたい」よりも「目立ちたい」が優先しているんじゃない。その点、60年代のクルマは一味も二味も違っていた。内張りはない、ヒーターもない、リヤ・シートもない。そしてファイナルまで変更したカリカリチューンのエンジンに全財産を注ぎ込みクルマの色なんて最後の最後に考えた。首都信号グラブリもやった。首都高レースもやった。でも日曜日になると大磯ロングビーチや立川基地でのジムカーナにもバンバン参加した。

走りたいだけだから速いクルマを作ったし、走りたいだけだからあまり目立つ行動は避けていた。同じ走りたいでも60年代と80年代では大きく違う。車高だけ下っているムラサキ・カーでは走りたいとも思わない。ところが雨宮チューンのRX7に乗ってみて忘れかけていた走りたい病が再発した。マッドもなにも無いフロアから伝わる力強いエキゾースの振動、切った方向にスラムズに頭を向ける理想的なタイヤ選定とハイパワーにマッチしたサスペンション。このままヒルクライムやジムカーナに参加可能なハイパワーと市販車に近い外観を持つ雨宮RX7。60年代のシティレーサーの多くがこのRX7と同じ考え方で作られたクルマだった。



キャロル360

Ⓔ当時の軽では唯一の水冷直列4気筒エンジンを搭載し、本格的なエキゾースト・ノットを楽しませてくれたキャロル。フォード・アングリアなどにどこことなく似たルーフ・ライン、そしてリヤのフリフカット。小さいながらも一人前の顔をして走っていたんだ。あの故風戸裕選手だってキャロルから始まったんですぞ。このブルーと白のツートンのキャロルは猪山登君のマシンで、東京は両国の大成自動車チューン。ラバーをカットして下げた車高、ワイド化したホイール。リヤにはネガティブキャンバーがついていてナカナカの迫力。右側後部にはエアスクープを新設して冷却にこれ努め、エンジンはアマルの4連キャブと自製の4プランチエキゾース。だんだんエスカレートして、360が600に、600が800ccにスケールアップ。しまいにはキャロル・ホットロッドになってしもうた。



カローラ

Ⓔ一見すると普通のカローラ、よくみるとカローラ・バン。もつとよく見るとこのクルマがただ物ではないことに気付くはず。オーナーのN氏はこのカローラ・バンを駆ってジムカーナを荒し廻わり、あげくのはてにモービル・ハイラリーで入賞という経歴の持ち主。普段は仕事の足として使え、いざイベントとなると足をレース用に変えて出場。エンジンはヘッド、ボートの加工に加えウエーバードCOE40を2連装。ヘッターを付けてパワーアップ。軽く170km/h以上を出せたというからそこそこのパワーが出ていたに違いない。当時、川越街道を3連エアホーンも高らかにフツ飛んでいたユニークなカローラバンSPだ。



スズキフロンテ

Ⓔスバル、キャロルのあとN360全盛時代を迎え、そのなかにあってひととき注目を集めたのがフロンテだろう。発売当初からレーシングメイトが積極的にスポーツ・キットの開発を進め、ステキなドレスアップ・パーツも販売されに出場していた水谷選手のマシン。ワイドなメッキリム、前後共拡大されたフエンターフレアーなど、よく御覧あれ。エンジンはリッター100馬力を軽く越えたハイチューン、こまねスミのようにはしゃぐ走り廻った。

フェアレディ1500

Ⓔ1939年式のフェアレディ1500。レーシング・サスにロールバー、タイヤはBSのレーシングF。当時の典型的なジムカーナ仕様だ。



フェアレディ2000

⑤ FJ14ライトアロイ・ホイールをはいたSR。鈴木佳幸君のSRはさりげなく前後フエンター・フレアーを拡大し、U20型エンジン145馬力プラスのチューニング。ヘッドライトはシビエのダブル反射鏡タイプ、グリルの中にもドライビング・ランプを装着。燃料タンクや、リーフ/コイル・スプリングをメッキしてあつた。後ろからチラリと見えるのが結構でした。



スカイライン2000GTB

⑥ さつそうと船橋サーキットを飛ばす川合保史君のS54B。この時すでに鈴鹿仕様のレーシングサスを組み込み、F4・5J・R5J強化ホイールにダンロップR7・グリーンスポーツF5・00M13、R5・50M13をはく。EXはストリート、通常街なかは純正マフラーをリヤバンパーにポルト・オン。ボディはノーマル風で走れば速い……まさに羊の皮を着た狼の日本版。それでもよく見るとウィンドウや雨トイのモールはすべてはずし、スタンダードっぽい雰囲気だまらなくいいのです。当時はレーシング・オブション仕様というのがありまして、ノンスリップ・デフ、5速トランスミッション、15・1ステアリングギヤなどが組み込まれて4万円高。エンジンはノーマルでも125馬力を発生していたので田町のプリンス・スポーツコーナーで調整のみ。これでも充分にサーキットランが楽しめます。



スカイライン2000GTB



⑦ 大学の入学祝に貰ってもらった山田君、新車時から田町のスポーツ・コーナーでフルチューン。これは名古屋までナラシにいったときのスナップです。150馬力のパワーと鈴鹿仕様サスで向う所敵なし。フル・レーシングバークションで街を走れたんだからいうことないネ。カラーリングはカラスの勝手でマッド・ブラック。汚れの目立つことといったらこれに勝るものなし。船橋や富士のレースでよく走ったものだ。今となつては貴重なリヤからのスナップ、バンパーにぶらさげたマフラーとナラシの文字が目についている。



★今号の「懐しのストリート・レーサー集」の第2弾を企画しています。秘蔵の写真を編集部に送って下さい。国産車でも外車でもオーケーです。写真は必ず返却いたしますのでよろしくお願ひします。誌面に使用させていただきます方には記念品を進呈いたします。



スカイライン1500

⑤1500cc、88馬力ノ、現在じやナンテことないパワーだが、当時としてはなかなかのモノでしたよ。バランスの良いS50のボディに、SOHCのクロスフロー・エンジン搭載。まるでBMWの4気筒そっくりさん。太のスカイライン党だった門山タツヤ君もいち早く購入。足はS54の鈴鹿仕様をベースに改造。ホイールは強化の5JにタイヤはセコハンのBS・レーシングF。インパネは切り取ってS54のメーター組み込んでいた。EXはストレートのメガホン、これだけでも富士のストレートじや180km/h以上マークしたものだ。その後車高を上げて、富士・霧島4000kmラリーに出場、9位に入賞した輝やかしい戦歴を持つ。



フェアレディ2000

⑥街乗りSRの極めつけはなんといっても丸山和夫君のSR。大胆なボディのモディファイぶりは振り返えないひとのほうがおかしいくらい。フロントフェンダーと一体化したエアダム・スポイラー、トランザム風のリヤ・スポイラー、テールランプはファミリア・ロータリーの丸型に換え、エナツの巨大なフューエルフィラー・キャップを装着。初期にはモモ製のアロイホイール7J×14を使っていたが、東京レーシングカーショーに出品するときには現在のTRD製7J×14に変更。タイヤもダンロップのCR65R 7MK III F475/10.00-14、R475/11.30-14をはいていた。エンジンもU20型を限界までスケールアップした2.2ℓ。ウエーバーのDCOE45を2連装して0×馬力を絞り出していたモンスターだ。弟さんが钣金技術をアメリカで仕込んできただけに、どことなくアメリカナイズされたフェアレディだった。



スズライト

⑦1958年製のスズライト・バン。3500ccエンジンは11・5馬力を発生。国産前輪駆動車の先駆けだった。とくにバン・タイプのこのクルマはリヤが特徴的なスタイルを持ち、横開きのゲートもユニーク。オーナーの中島さんは、最悪のコンディションにあつたこのクルマを15年前に入手。徹底したリビルトをほどこして現在でも快調に走っている。とくにインテリアは凝っており、スリッパにはきかえて乗車する。

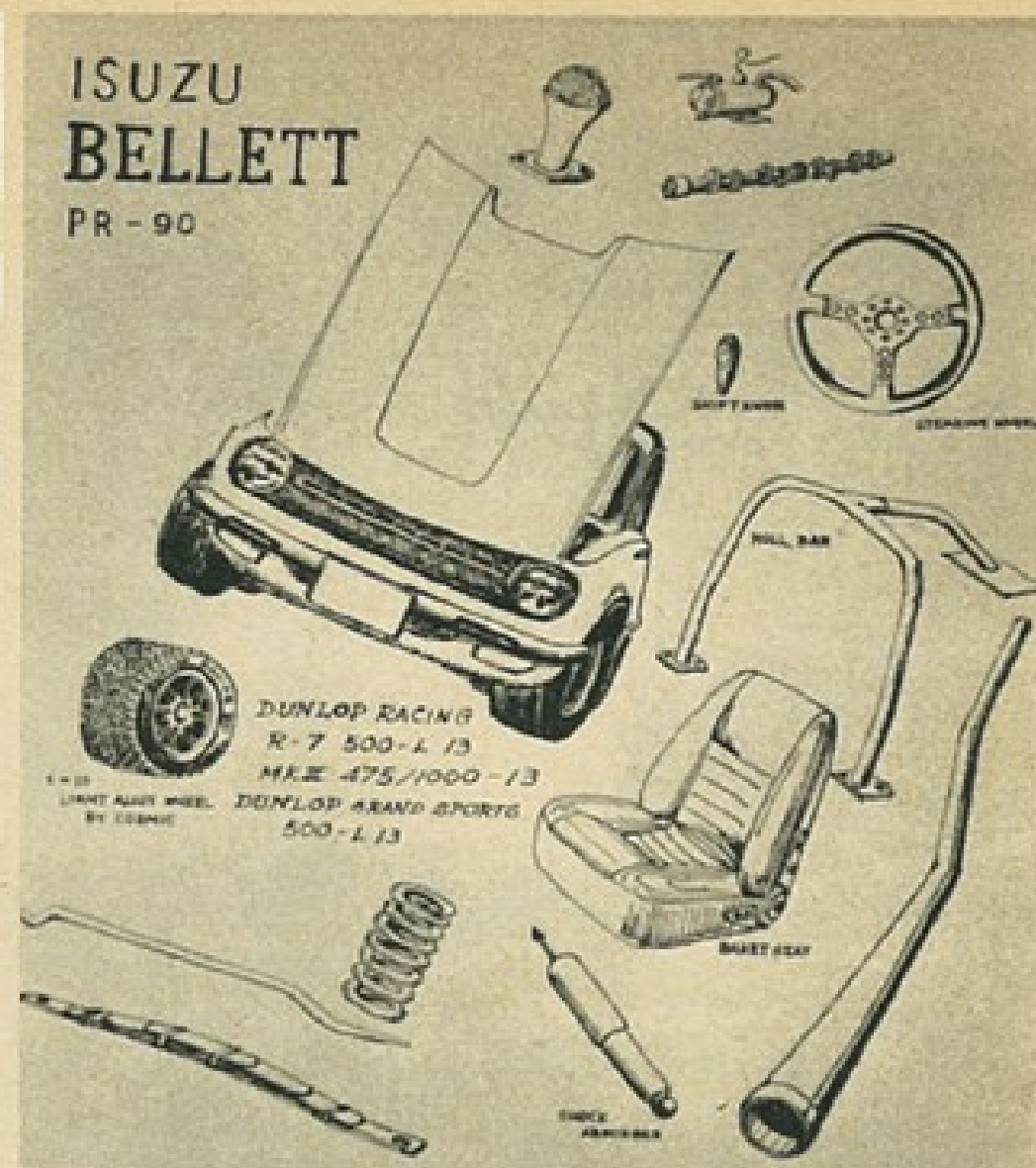


●余白フアンの声 人は僕のことを「駒場の暴走族」と呼ぶノ 東大の白い狼……ヨシホーをよろしくッ 横浜市・市川良彦(21歳) へなんやこれ本当かい? by DAI

⑤ベレット・シリーズのトップモデルとして昭和44年10月に登場した1600GT・Rは、レースで活躍したGT Xの市販モデル。ツインカムエンジンは2基のソレックス40 P H Hキャブを装着して120馬力を発生。ステージII仕様のヘビードューティ・サスとリミテッドスリップデフを組み込んだホット・バージョン。練馬51さ1248は44年型、外観はほとんど手をつけず、もっぱら足まわりの熟成に力を入れた。ステージIIとIIIの組み合わせで絶妙なバランスを得た。マフラーはスプリント製のスペシャル。ヘッドライトはキャレロ。



ベレット1600GTタイプR



福沢幸雄のベレット



⑤グリーンのボディに黄色の口紅を配した福沢のベレットは、すばらしいセンスが随所にみられた。2ドアのスタンダード仕様をベースに、1300用のシンブルなフロント・グリルに換装。アレキサンダーのミラーは手前に引いて装着。外観のさりげなさとは裏はらに、エンジンは1600GTよりもさらに高度なチューンをほどこし、カリカリのレース仕様。室内も8000回転まで刻まれたレブカウンタースと5速メーターをダッシュ下に装着。シートはGT用のバケット。ステアリングは鈴木板金で製作していたフラットなスリースポークのウッドリム。ヒール&トゥペダルもGT用を流用し、シフトもエクステンションでGT並に手前に移動してあった。さりげなく、それでいて細部に目をやると驚くほど手のいきとどいたニツイ仕様。当時このクルマにあげられたファンは多かった。

サニー1000スポーツ

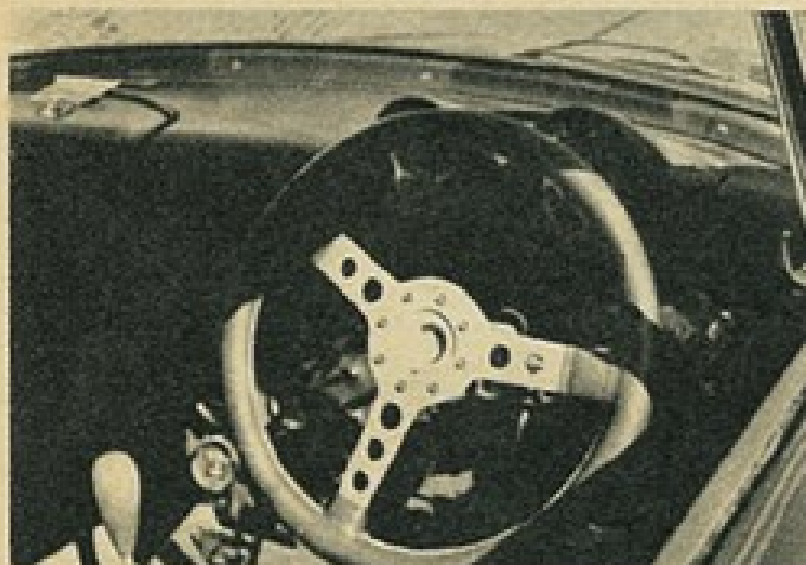
⑤B10（ビートウ）の愛称で親しまれた小型スポーツ・セダンの先駆。ジャパニーズ・インプの異名を持つスタイリッシュなノッチバック・ボディは今見ても新鮮だ。腰塚君のB10は、純正レーシング・サスにベレット用の5Jスチール・ホイールをメッキし、ダンロップR7の4.50M13をはく。エンジンはキットの三国ソレックス36 P H Hダブルチョークキャブを2連装。マフラーはストレートでテールエンドのアレキサンダーのシングル・ポアで消音。DXボディのモール、エンブレムなどすべての穴うめは68箇所にも上り、安請けあいした钣金屋が根をあげていたもんだ。バックミラーはやむなく付けたセプリングのマツハワン。ストロークのないサスは極悪の乗り心地。ステアリングはマツハの皮まき、シートは立川スプリング（日産のシート下うけメーカー）で特製した（大きなお尻に合わせて）フルバケットを装着。クルマに比べてシートの立派だったこと。



ホンダS600レーシング

⑤プリンス・グロリア・スーパー6に引かれたトレーラー、その上に搭載されたエスロクは生沢徹選手のマシンだ。ボディはイエロー、テール・ランプ枠やライセンス・プレート照射燈のケースなどを黒でつぶし、バックミラーも右ドアに1つ。なんてことはないのだが、生沢選手の神経が隅ずみにいき渡った美しいフィニッシュ。このマシンはその後、神童・浮谷東次郎のトヨタ・スポーツ800とテッドヒートを演じ2位を得た。

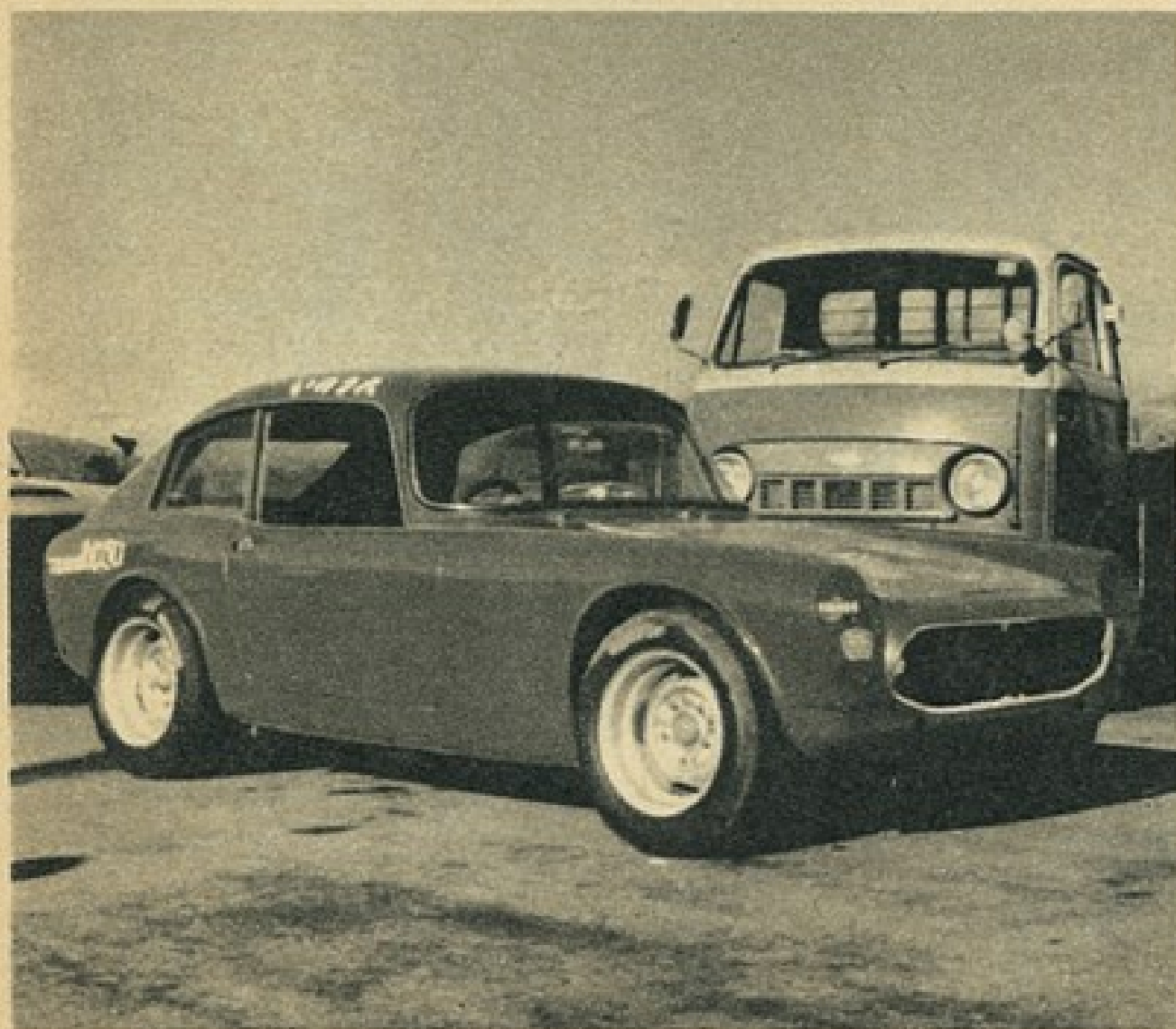
ベレット1600GT



④ペレットGTのインテリア。高価な輸入品のステアリングには手がとどかなかったので5mm厚のジュラ板から切り出し、手ぬいで作った皮まきステアリングホイール。自作のシフトノブ。センターコンソールのメーター類もエンビ管を輪切りにしてドライバーの方を向け、タコメーターも上下逆にして見やすさを重視。

ホンダ S800
クーペ

☆このマシンはチーム・あじさいの井上武選手が使用していたジムカーナ用S800クーペ。ボンネットをアルミ板に作り変え、バースベックスウインドウにしたりして軽量化を徹底。重量バランスを考慮してバッテリーも後部に移動。エンジンは850ccにスケールアップしたファントム・フルチューンで約120回転を発生していた。69年の鞍掛山ヒルクライムでのショット。



ホンダS600クーペ

④このS600クーペ、ストリッ
プ・タウンしたバンパー、ルーフ
にはラックを付けてBSレーシン
グを搭載。まるでロンドン・シド
ニーマラソンにでも出場するよう
ないでたちだ。

④40年式のベレットGT。ボディはすべてのエンブレム類を取り去って穴うめ、フロントフェンダーはワスプ用(ホイールアーチが大きい)に変更。リアフェンダーも全体的にたたき出し、アインチ幅のリムまで装着できた。ミラーはベレG用を右ドアにボディと同色にして装着。G160エンジンはG226カムをはじめ、ひととおりのチューンはほどこしていた。エキゾーストはストレートで、ステンレス製のメガホンタイプを流し屋さんに作ってもらい、街中ではカレラ6ばりの⑤型整流フィンを付けたサイレンサーをメガホンに挿入してビス止め。サスペンションはステージIIとIIIの組み合わせで、とくにリアのコンペイセイター・リーフスプリングは何度も作り変え、そのブラケット部もピボット支持に改造。リアのキャンバー変化を最少限に押える工夫を凝らした。また、フロント・ロウ・アームを15mm延長してキャンバー角の調整自由度を高めた。コースに合わせてシステム調整、前後キャンバーのセッティングは操縦性に大きな影響を与えるのだ。

20年も前から
ドア・ミラーさ！

最近、ドア・ミラーがやたらとモテているよネ。モーターファンの編集部にもドア・ミラーじゃないとクルマじゃないノなんていうのもいるみたいだけど、こんなもの20年も前からやってたヨ。

当時のミラーは大半がメッキの安物か砲弾型なんて言われたミラーで、いまひとつ冴えなかった。そこでフェンダーミラーを外してパッチリと穴うめをしてドアにセブリング・ミラーなどを付けたんだよネ。ドア・ミラーなんて常識ヨ。

●余白フタンの肌

月刊誌になって目出たい、目出たい、目出たい。愛知県・鈴木儀則（16歳）

へ目出たいたので毎日お酒を飲みましてウィツ by DAIY

古き良き日本GP

今や日本GPはF2によって争われるようになっているが、日本GP創生期では、大会全体をGPと称し、ツーリング・GT部門で争われ、各クラスにおいて日本GP優勝者が出現するという、おおらかなところがあった。

なにしろ競技ライセンスを発給する機関が形を整えないうちに、GP開催に突っ走り始めたのであるから当時の関係者がメーカーを含めて、レース開催にかなりの血道をあげていたことがわかる。

そして参加したほとんどのメーカーが、GP優勝のPRを繰り広げたのが60年代初期の第1回(63年)、第2回(64年)日本GPの実状である。

その過渡期におけるお祭り騒ぎも、1年間を置いて開催された第3回日本GPでは本格化の様相をみせた。その象徴はプリンスR380の出現である。

このプロトタイプスポーツが後のレース界に及ぼした影響は著しく大きい。15年前にこのような本格的レーシングカーができたことは、その後の技術躍進の基盤を固めたとい

うことで歴史的標点を定めなければならない。

第4回日本GPから以降は、トヨタと日産両社が全力をあげて激突した時期となる。

両メーカーの巨大なエネルギーが正面衝突したのであるから、レースの熱気はいやが上にも盛り上がった。その波及効果として、腕達者のドライバーが大量に養成され、またメーカーの援助によりクラブ組織が確立させたことを評価しなければならない。

1964~5年においては、我が国の2輪メーカーは世界GPで一応の成果をあげ、舞台から手を引く形となり2輪ライダーが丁度転戦先を探していた時期で、巧くタイミングが合った形となった。この時期に育った人材、組織を現時点で一種の遺産として喰漬しているとみられるのではないだろうか。

第5回、第6回日本GPは、わが国のモータースポーツの最盛期として定めても間違いではなかろう。

ユニークなエアロスタビライザーを備えた怪鳥のようなR381。純国産技術で固められたトヨタ7の対決に始まって、6ℓ600馬力のR382と5ℓV8・4バルブのトヨタ7の激闘に終わる。

トヨタと日産の死力を尽した第1ラウンドおよび第2ラウンドは、いずれも日産の勝利に終わり、第6回大会に参加した有力外人勢もその力の前になすすべが無かったといつてよい。

第6回大会の開催された60年代最後の69年度は、春にJAF・GPとしてフォーミュラカー・レース、秋に日本GPとしてグループ7によるレースに分けることとなったが、この形式も70年度に日産ついでトヨタが日本GP不出場声明をだして終止符が打たれた。

トヨタが第3ラウンドでの必勝を期し開発した、スーパー・チャージャー付800馬力のトヨタ7も、出番を失ってしまった。また対抗馬たるR383も同じ運命をたどることになる。

今から思い返せば、壮大な打上げ花火が豪華に開花したが、その直後の暗転は花火が見事であっただけに対照が際立ってくる。

第1回から第6回までの“60年代日本GP”は確かに古き良き時代であった。

ボク達の大好きな名車は60年代の

日本グランプリ から生まれた



解説・望月 修



知られざる
エピソードの
数かず

ヒルマン51・5馬力vsコロナ1500 62馬力の戦いはコロナに凱歌があがった。鈴鹿サーキット6キロ・コースのコロナの最高ラップは105・4キロだった。

レース仕様で公道を走った



第1回日本GP(1963年)、このときの車両規定ではエンジンやシャシー関係の改造が許されており、いわゆるTS、GTSなるカテゴリーでレースが行なわれたが、初めてレース参加するメーカー、ドライバが多く、チューニング技術はまったく未熟だった。

気化器口径を拡げ、マフラーをストレートにし、圧縮比を上げるなど基本的なパワーアップ手法をとり、足回りのスプリングを固めるなどのことは行われていたが、たとえば減衰力の強まったダンパーなどは手に入り難かった。

その結果、ノーマルから多少速くなった程度の車が多く、ナンバプレート付きで競技に出場した車が大部分だったことも事実。東京から鈴鹿まで練習に通い、そのままレースに出場するといったケースは珍しくなかった。

エリートしか知らなかった ラジアル

国際レースに出場した車を除いて、国産車勢で純レーシング・タイヤを使用したケースは皆無だった。ごく一部でラジアル・タイヤが使用されたほかは、全部がバイアス・タイヤ、市販品の空気圧をちよつと高めて走ったという程度だ。

ラジアル・タイヤという名前を知っているだけで、エリート的存在になれたといった具合である。

鈴鹿のホームストレッチは7%の下り坂であるから、150km/h前後で走る車もあり、またレース距離は最長20周であったから、これが7月頃の気温の下であれば、トレッド剝離によるタイヤのバースト事故が続出した。



ポルシェ・カレラ。ラップ127km/hは抜群ノ

講習会の講師やい!!

第1回日本GP当時は現在のJAF組織は存在しなかった。そこで急換JASSA(日本オートスポーツ協会)なるモータースポーツ組織が誕生することになる。

これはGP開催場所が鈴鹿サーキットということで、ホンダの多大の援助により編成されたという経緯がある。

そのため、カーメーカーの中には参加規模を縮小したり、出

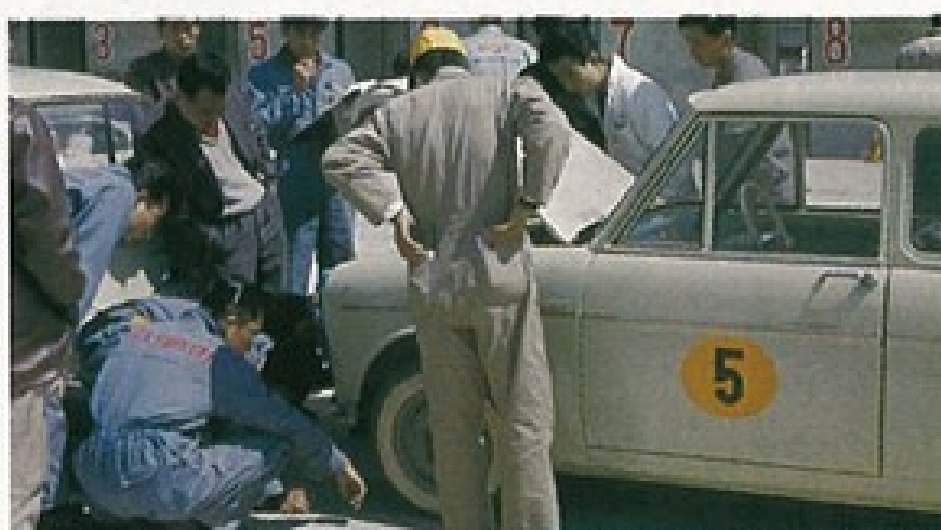
最初は逆ハンも知らなかつた

トレーニング最初のうちは舗装路面の走行で、逆ハンを切り、バランスをとれるというドライバードも皆無であつたといつてよからう。最も早い時点で逆ハンを修得したのは、リヤエンジン車のコンテッサを操る連中であつた。

ピンや中速コーナーで見事な逆ハンを切り、そんなテクニクをみたこともない観衆を驚かせた。特にヘヤピンではまるで氷結路面で滑らせているような感じで、テールをスライトさせ、アクセルを吹かしたまま立上るというシーンは迫力に溢れ、当時のうぶな観客はこのシーンだけでもGPを見にきた甲斐があると感激したものである。



C-11クラスはバブリカが三銃、スバルを制す。



C-1クラス(400cc以下)で優勝したスズライトの7ラップの平均時速は89.8km/hだった。

意外!スズライトチームの勝利

私は鈴木自動車のワークス・チームで出場したが、T1クラス(軽クラス)の下馬評はスバル・チームの圧勝だった。なにしろスバルの車重は350kg、対するスズライトは450kg、丁度100kgの差があつたから、360ccエンジンの軽自動車としてはこれが決定的な差であり、スズライトにチャンスはまったくないと考える人が多かった。

みるとスズライトの圧勝。私は幸運にもトップでゴールを切ることができた。その勝利はスズキの高度な2サイクルエンジン・チューニングに支えられたもので、当時の2輪GPマシンの技術をフルに投入、実力25馬力を発生していた。スバルのほうは18馬力程度。この差のほかに出力特性的にもスズキ360エンジンは中速トルクがでていたという背景がある。



オフィシャルの車両検査シーン。それにしてもノーマル・ホイールにバイアス・タイヤ、バンパー付きには泣けてくる。

場しなかつたという事情も見受けられた。また協会発行のライセンスは、鈴鹿における講習会に参加すれば取得できたが、講習会の講師がいずれもロードレースの経験皆無ということ、講師への講習は誰かやるのか深刻な問題となつたという笑えない話もある。

第2回日本GPはプリンスの圧勝だった



グロリアのエンジンはスカイラインGT S54Bと同じもの。OHC直6ユニットはノーマルでも105馬力を発揮した。

第2回日本GPで頭角を表わしたメーカはプリンスだ。
T5クラスでスカイライン、T6クラスでグロリアが勝った。それぞれ相手とした車はコローナ、クラウン、セトリックなどで、これらの強力なライバルを圧倒しての勝利は立派だった。
勝因の第一はエンジンパワー。他メーカがリッター当り出力70馬力のレベルにとどまっていたのに対し、プリンスは80馬力の水準に達していたといわれる。1・5ℓクラスで比較すると、105馬力対120馬力となるから、いかにその差が大きかったかがわかる。それにプリンス・チームは2輪ライダーを大量に採用し、また子飼いの社内トライバーにも腕達者が揃い、ドライバールのレベルが最も高かった。

レーサーは2輪上がりが多かった

すでに第1回日本GPにおいて、多くの二輪ライダーが参入していたが、第2回日本GPでその傾向は一層強まった。

ホンダとかスズキといった2・4輪の兼業メーカは当然として、純4輪メーカである日産とプリンスはその点で目立つた存在だった。

日産は田中健二郎、鈴木誠一。プリンスは第一回からの引続きで生沢徹、そして砂子義一、大石秀夫など後のち大活躍する選手が揃えられた。

これらの優秀選手も当初は不馴れなためのエピソードが多かった。そのひとつの例をあげると、逆ハンの要領を覚えるまではスピンに対してまったく抵抗力が無く、一周する間

ふたたびスバル360とスズライトの戦い。こんどはスバルが雪辱を果たした。7ラップの平均車速は104.3キロ。



に3回くらいのスピンは珍しくなく、タイヤの消耗に泣かされたという話が残っている。



純乗用車のクラウンまでがSUツインキャブを装着してレースに挑んだ。



ホンダS500。オリジナルでも531 cc、44馬力のハイチューン。



T-Vはスカイライン1500とベレット1300のバトル。

抗議合戦に飛びかっ千円札!

国産乗用車メーカのほとんどが参加したので、熱気はいやが上にも高まり、そのエネルギーがとんだ方向に脱線する傾向をみせた。

目立つたのは抗議提出。抗議を提出するほうも競技規則を完全に理解していない状態であつたから、審査委員会と意見がすれ違いとなり、混乱に拍車をかけた。

三菱コルト・チームの牧野マネージャーの話によると、彼は大会期間中に抗議を延べ12件提出したそう、そはてみていた

人は、彼は常に抗議料として使用する千円札の束を握ってハドック内を飛び走っていたということだ。

抗議の内容は些細なことが多く、車検のタイム・スケジュールが遅れ、出走前の車両点検が十分にできなかったから、そのハンデを回復すべく、予選時間を延長せよなど、これでも当時は真剣になって取組んでいたというわけだ。



愛三製ツイン・キャブで武装したコルト1000はT-IIIの覇車。

トップレースーも ヒール&トウを 知らなかった

2輪世界GPでの猛者も最初は4輪独特の現象に手古摺った。ヒール&トウにしても、これをマスターしていたライダーは少く、このテクニックを知らずに大失敗した選手がいる。プリンスに入った砂子は鈴鹿は250cc GPマシンで走った経験があり、

TiV(1113e)はブルーハードSSが優勝。最高ラップは117.7キロ。



スカイライン1500のスピードはまったく問題とならないほど低く感じられた。

トレーニングの第一周目で、ホームストレッチを全開で駆け下り、4速から3速にシフトダウン。その途端にエンジン・ブロックは爆発的に消え失せてしまった。

2輪と同じリズムで4速全開から一気に3速へシフトダウンしてしまったのである。当然すべてのコンロッドが折れ、クランクシャフトも粉こなになってしまったという次第だ。

第3回 R380も空力的には 未熟だった?

メインイベントはプロトタイプ・スポーツによって争われることとなり、プリンスからR380が登場した。

わが国初の本格的なミッドシップ・スポーツである。空力的な見地からみるとかなり未熟なボディ・スタイルであり、このマシンを駆ったドライバーは今から考えると、フロントの浮上りはかなり強力に作用し、高速コーナーにかけるハンドリングは極めてブアであったといっている。

ということは全体的にリフトが大きかったはずで、現在の空力的に洗練されたGCマシンとは比較にならないほど運転し難いマシンであったようだ。いっぽう、搭載エンジンの2.0直6DOHC16バルブのS10型エンジンは最高出力240馬力と称され、シャシーに對しオーバーパワーといえるほど、レベルの高いエンジンだった。

ポルシェ906 vs プリンス380。戦いの舞台は富士6キロ・コースに移った。



鈴鹿にフォーミュラカー初登場

第2回日本GPの国際レースではわが国初のフォーミュラカー・レースが行われた。



シングル・キャブのキャロル600対SUツイン・キャブ付パブリカの戦いは、パブリカの勝利に終わった。ウイナーの9ラップの平均時速は112.3キロを記録した。

ブラバム、ロータス、クーバーなど

が会場、驚異的なコーナリング・スピードで走り回った。ツーリングカー、GTカーなどと次元の異なる速さはいくくの観客を魅了し、葉巻型スタイルを強烈なイメージとして残した。

このとき国産フォーミュラも3台参加した。いずれもデル・コンテッサ。クーバーを手本としてリヤ・エンジン車のコンテッサ・エンジンを搭載したモデルであるが、独力で初の国産フォーミュラを固めた塩沢商工の努力は賞められてよい。

出場のロータス27はワークス・マシンであり、セールス・マネージャー・ウオーが自からハンドルを握った。熱走で、2位に入賞、商売熱心なところをみせた。

フォーミュラ・エキジビションでの体験

ポルシェカレラ6の不運



ポールのフェアレディSは直6DOHC1992cc搭載。

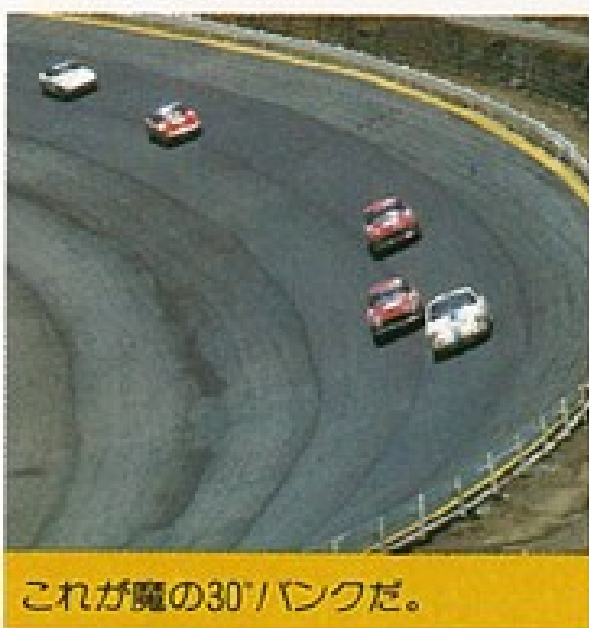
大会前日の予選は激しい降雨の中で行われた。ヘビークラッシュではプロトタイプ・スポーツより車重の大きなGTカーが有利。その鉄則通り、予選一位はフェアレディを駆る北野元が獲得した。プリンスR380の対抗馬と目されていたカレラ6は、ドライバの滝進太郎が雨に不馴れということもあって、12位に後退してしまった。相手とすべき4台のR380すべてが自分よりも前のポジションを占めてしまった。こうなると本番で勝機はかなり薄れてくる。



直線最速は⑥カレラ6で248km/h。僅差でR380が245km/h。

大会当日は晴れ。カレラ6はその実力を発揮し、7周目2位、25周目で一時トップに上るが、結局オーバーペースによりタイヤハーストでリタイア。

もしフロントローにいれば、立上りでトップに立ち、無理なペースを強いらねず、優勝の可能性が濃かっただけに惜しまれる。



これが魔の30°バンクだ。

富士の6kmコースで、最大の難所は例の下りバンクである。ホームストレッチで十分に車速が上がり、そのままバンクに突込むわけ、飛行機の急降下に似た感じとなる。強いショックで車体が捻れるのが目に見えてわかり、気持の良いものではない。したがってたいのドライバーは恐怖心を克服して、バンクに突入しない。

ければならない。あの豪気にみえるプリンス・チームキャプテン横山選手は、恐怖を抑える手段として、バンク突入のとき腹の底からウォーッと大声を張り上げていたようである。これは良い方法で、声を上げることは息を吐くことで、武術でも息をとめ、または吐くことで精神を集中する方法が確立されている。

バンクで奇声を上げる横山選手

スタートライン付近でバックミラーをみると、後に一車もついてきていない。これはつきりローリング不揃いで再スタートになったかと思った。と

ところが、ブレーキを踏み減速したとき最終コーナーから続々と立上ってくる。そして猛烈な勢いで迫ってくる。これはいけないと再加速、そしてトップ

プをキープしたままゴール。あの瞬間白中夢をみているような、見渡す限り後に一車もないという奇妙な感覚は今でも鮮やかである。

スタートはローリング。ローリングの順位は抽選で、私は10位からのスタート、横山カーブの突込みでトップを奪い、その後は夢中で最終コーナーを立上げる。



④デイトナ・コブラ(フォードV8、4700cc)は直線で238km/hをマーク。



997ccコルトラ-IIIはワークス・フェアレディ1.6より速かった！

オプション・スーパー!ペーパークラフトに

初の国産車が登場した。あの69年日本GPを制覇した

ニッサンR382が栄光のペーパークラフトでいまここに甦る。

★オプション・スーパー・ペーパークラフト★

NISSAN R382

Kin Miura

69年日本グランプリはトヨタ、ニッサン、ポルシェ・ワークスが激突した60年代最大のビッグ・イベントであった。参加したマシンはトヨタ7、ニッサンR382、ポルシェ917、ローラT70、ポルシェ908、いすゞR7と最高レベルのマシンが顔を揃えた。レースは予想されたようにR382、トヨタ7、ポルシェ917が熾烈な戦いを演じ、その結果、**21 R382** (黒沢元治) が3周めからトップに立ち68年につづいてニッサンに栄冠をもたらした。

ロールバー

フロント・パネル

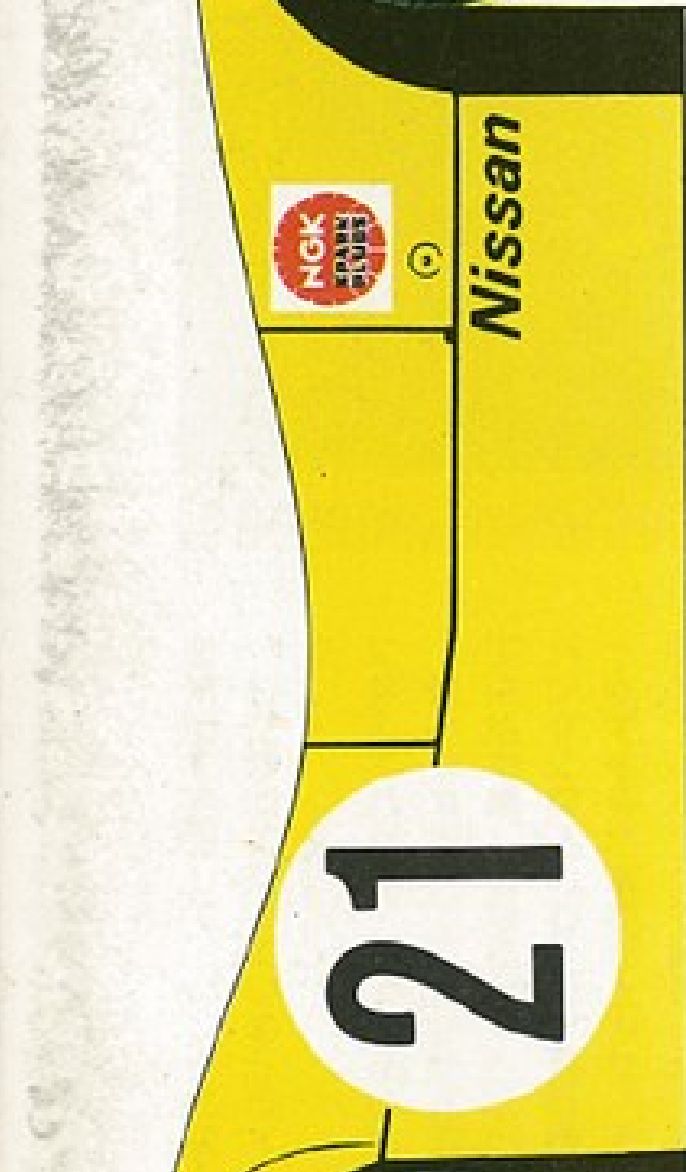
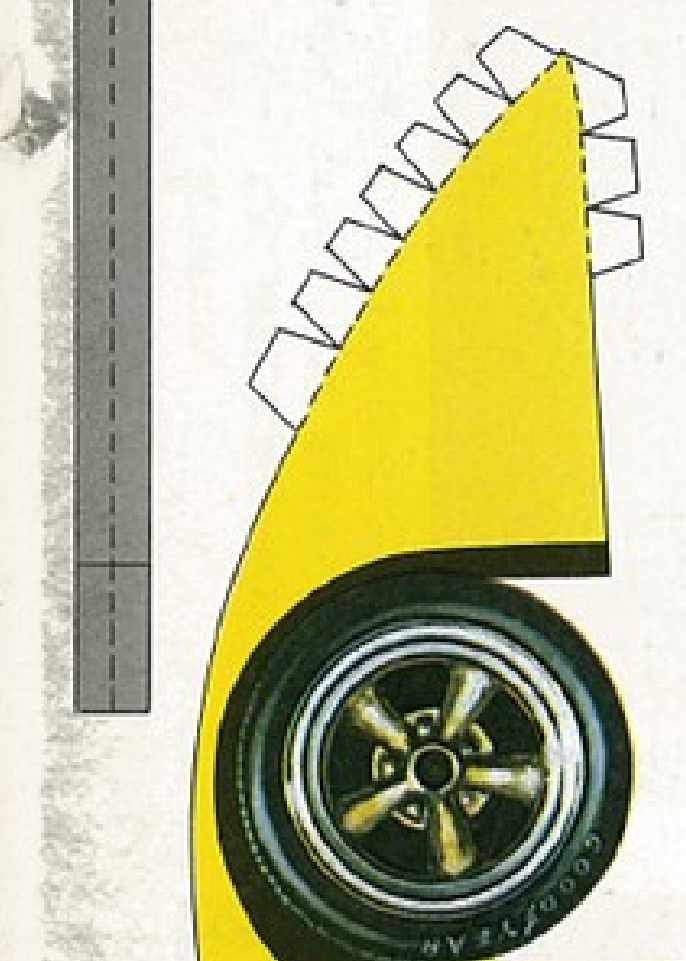
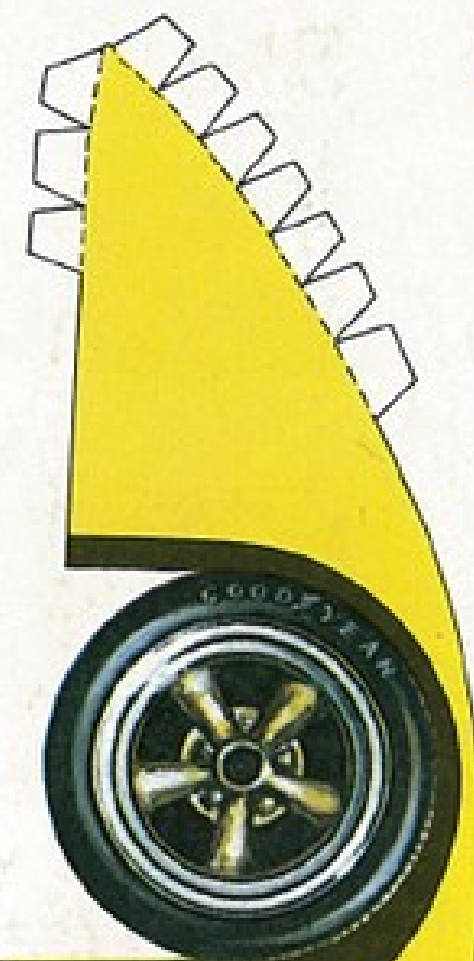
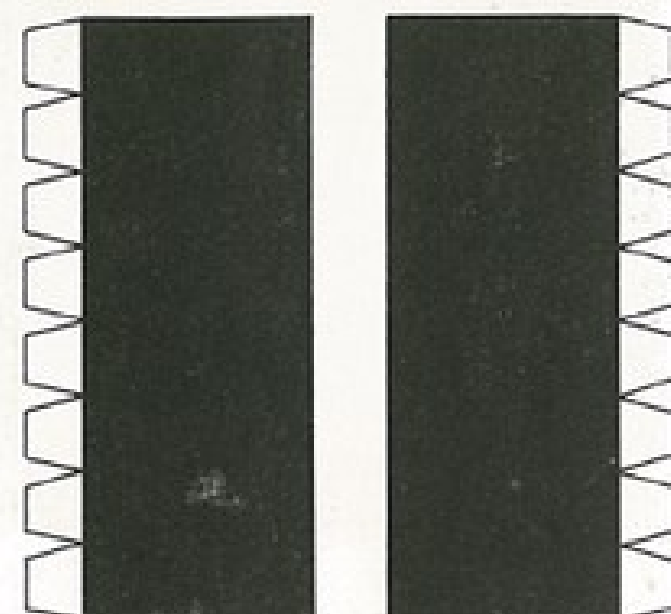
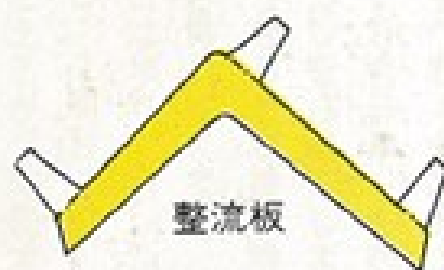
整流板

フロント・タイヤ

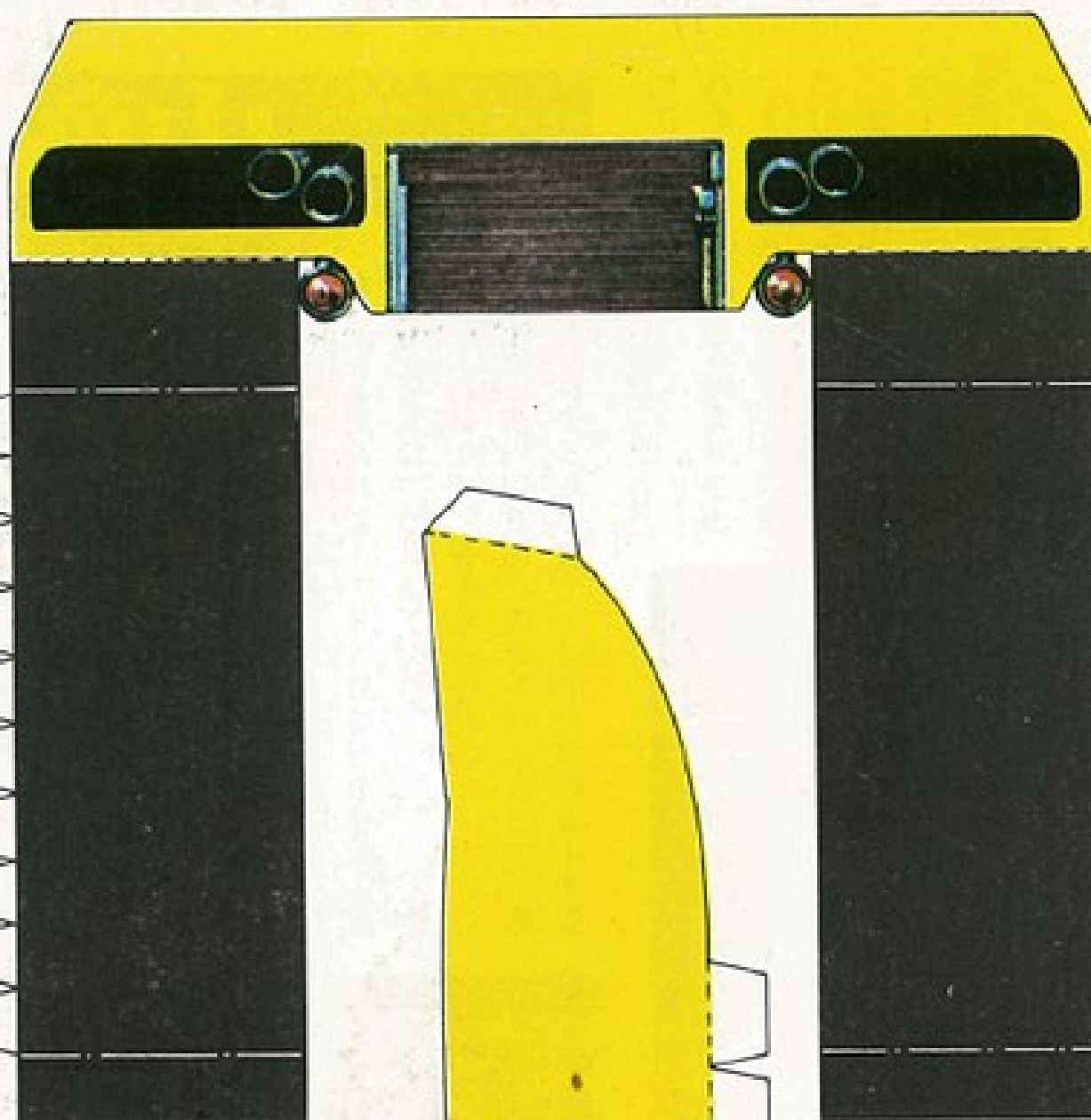
OPTION

made by kin

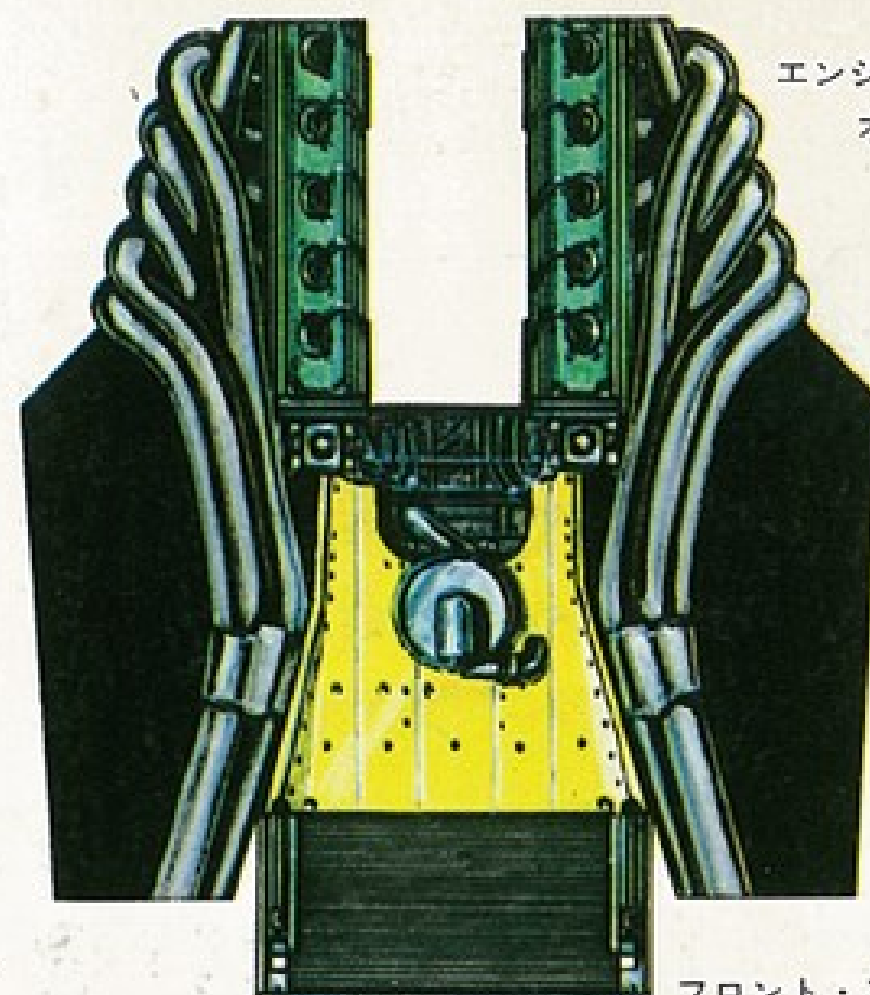
ボディ上面 (サイド)



リヤ・パネル&リヤタイヤ

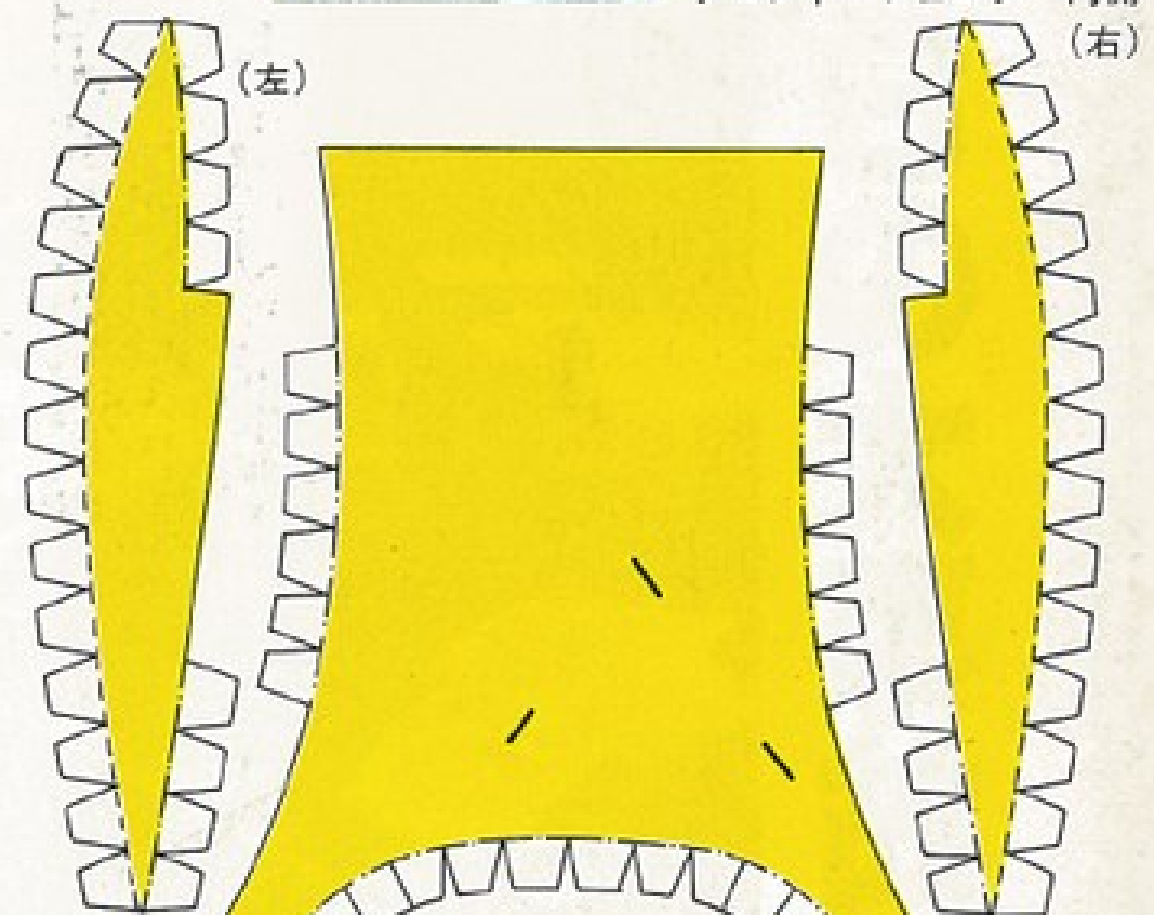


エンジン&
オイルクーラー

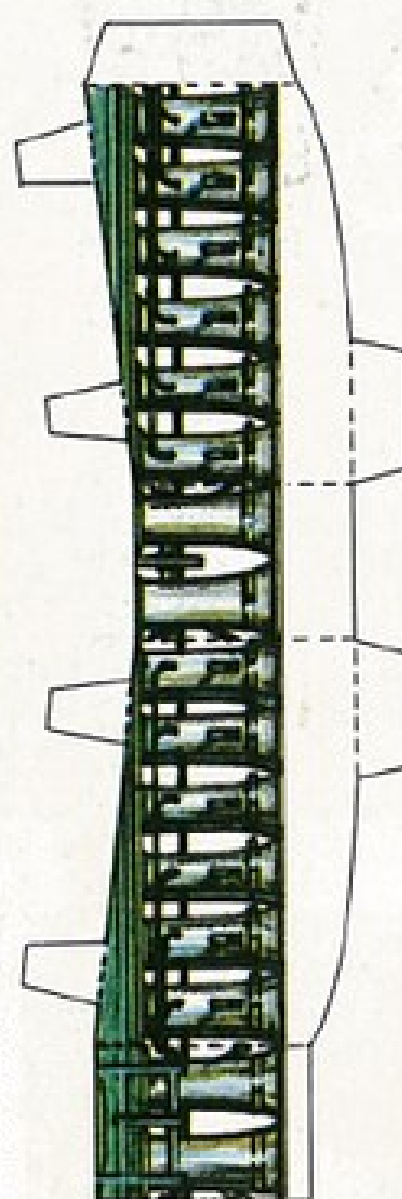


フロント・フェンダー内側
(右)

(左)

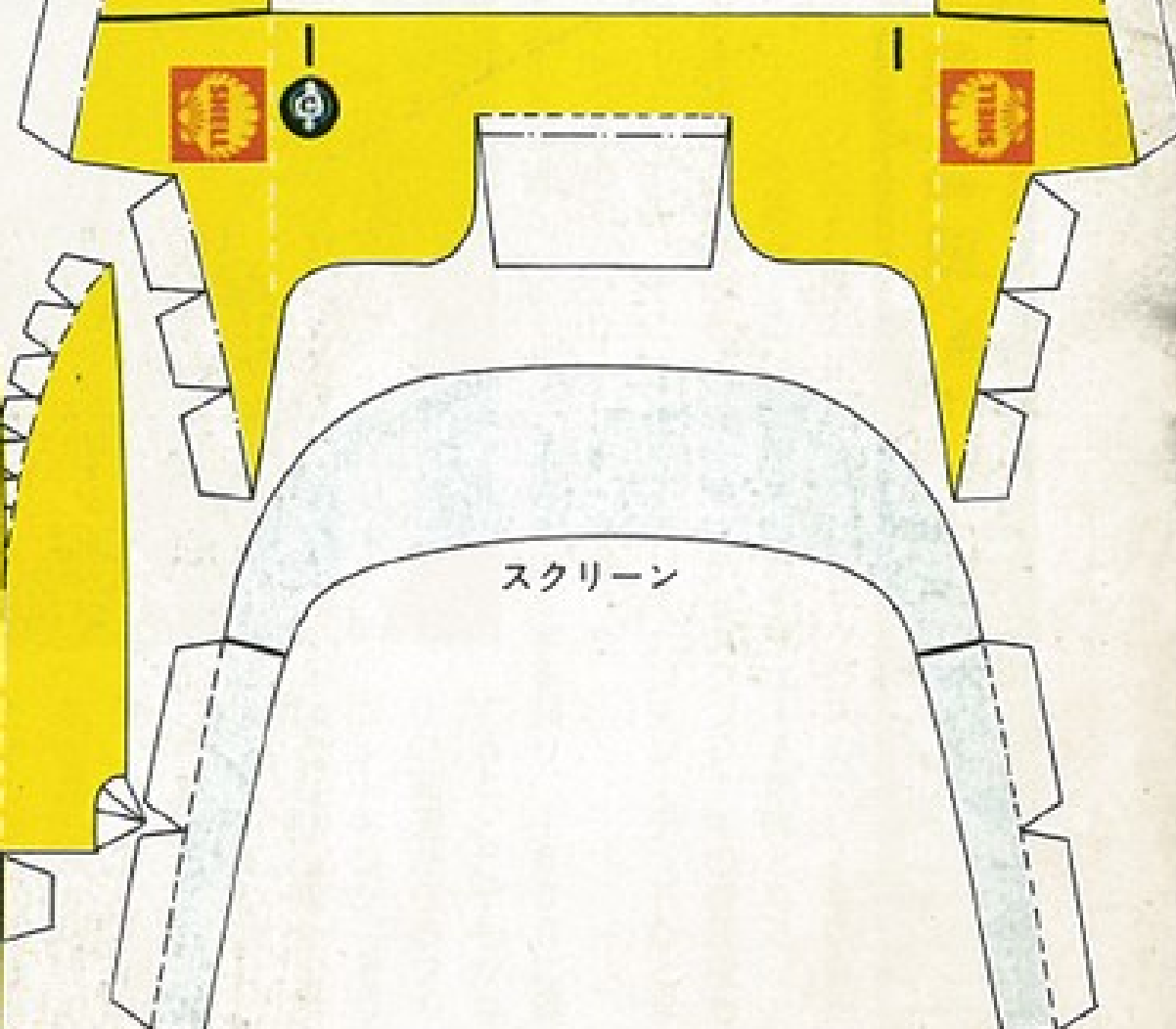


■主要諸元 全長4065mm
全幅1870mm 全高1495mm
ホイールベース2400mm
トレッドF・1460mm R・1370mm
最低地上高85mm
オーバーハングF・1025mm
R・610mm 車両重量(乾)760kg
ホイールF・4.50/11.60-15
R・5.90/18.50-15
エンジンGRX型水冷V12
5954cc DOHC 48バルブ 587ps
7000rpm 63.0kgm/5600rpm

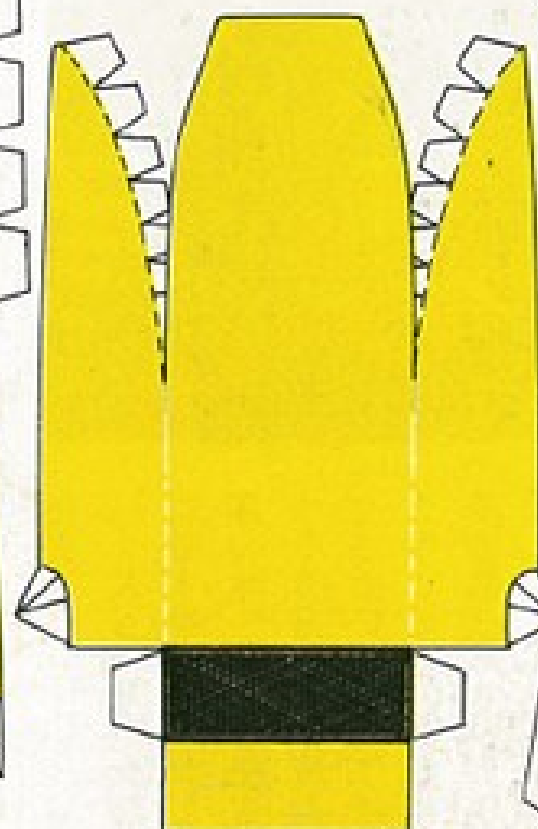


ラム・パイプ

ボディ上面(中央)

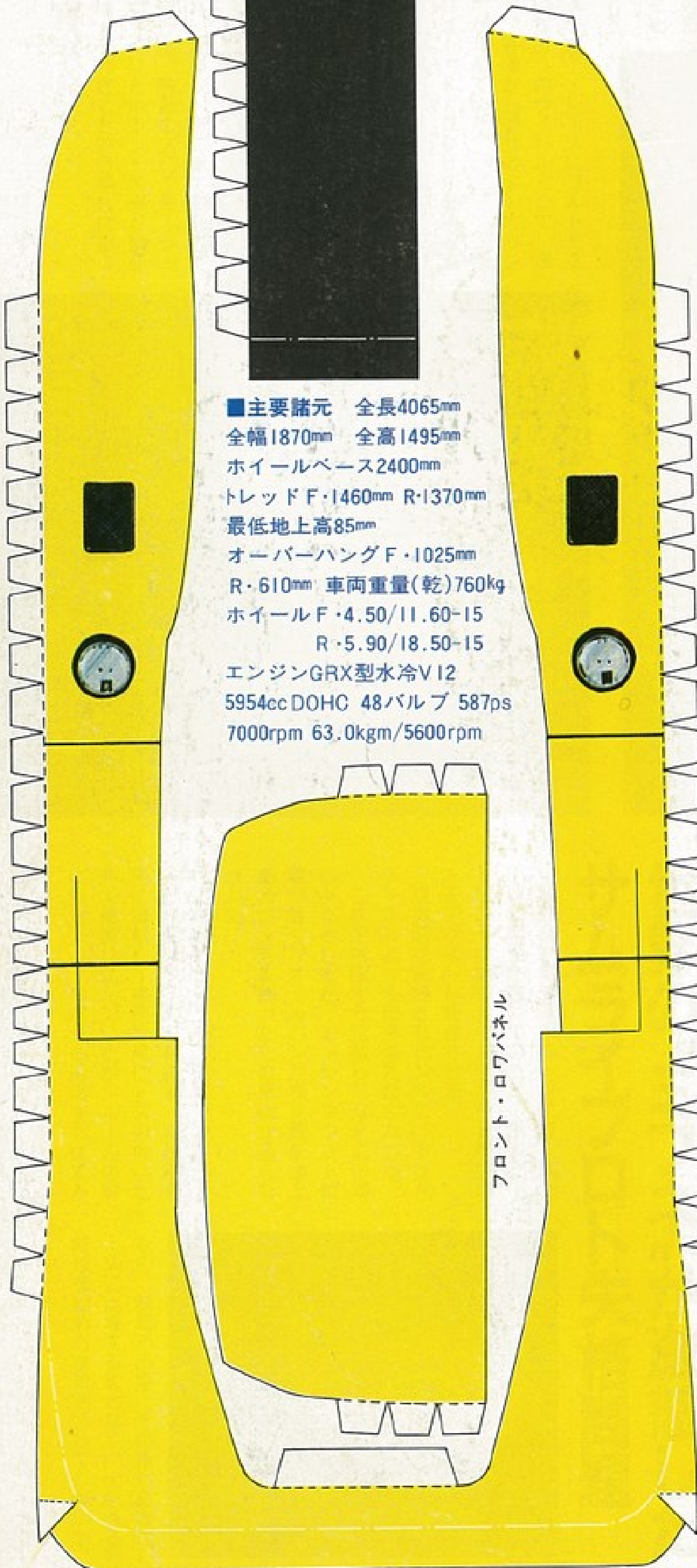


スクリーン



インダクション・ボックス

フロント・ロウパネル



ボディ・メインパネル

酒井カレラ6の大事故

富士のバンクを立上ると下り勾配が1%から10%に急変する箇所がある。このポイントを下りライバー仲間では「馬の背」と呼んでいた。これもバンク内に劣らず危険が多い。すなわち下から吹き上げてくる風で、軽量マシンがあらわれるのだ。

GPレース中に酒井正がこの吹上げにあおられ、彼のボルシエカレラ6はノーズアップしてしまった。

後はカタパルトで空中に打上げられた形で、木の葉のように舞った。が、運の良いことにコースサイドの金網に吹寄せられ、金網をぐるぐるとボディに巻き込むような形でクラッシュした。

金網が安全ネットの役割を果たし、シヨックを十二分に吸収してしまっただけである。そのため酒井選手は軽傷で済みますことができた。



②&③ボルシェ・カレラ6。SOHC1991cc、210馬力/8200回転、20kg/6000回転。④三ツサンR380-II。DOHC1996cc、220馬力以上。

予感適中

私はフォーミュラカー・レースにコルトF2Aで出場した。いちおうのライバルとして、浅岡アローベレット、香港から参加のS・ホランド（ロータス41）が浮んでいた。

特にロータス41は1・6とDOHCを積み当方のOHV1・6より強力。したがってスタートで先行されるものと予測した。だが、彼は荒っぽい、一周目でスピンするぞとチームメイトと話合っていた。

その通り、一周目S字カーブの途中でコース上へ真横を向いた。益子、私と2メートル間隔でついていたが、予測通りのスピンなので、ぱつと左右に分かれ、ホランドを二車で挟む形ですり抜け、難を避けた。映画のスローモーションをみるようにゆっくりとホランドの車が横を向き始めたときは、それきたという感じになったことを今でも覚えている。



ツーリングカー・レースのフロント・ロウはすべてスカイライン2000GTが独占した。

100Rでの事故今昔

6kmコースの場合、バンク下の横山カーブでフルブレーキングするが、ここは下り区間のため理論上の最高速を超えるくらいのスピードがでる。そこからのフルブレーキングなので、ブレーキ区間が200メートル近く、ツ

優勝は⑩高橋国光を振り切った⑧生沢徹/カレラ6。



リング、GTクラスのブレーキは負担に耐えられずフェード気味となる。当時はディスクブレーキの普及度も低く、ましてハンチレーテッドなどまったくなかった。

そのままS字を回り、100Rに達すると、どこでもかなりの高速からのフルブレーキング、そうなるとう完全フエードしてしまう。これが原因でコース上100Rでの事故率が最も高かったし、クラッシュの程度もひどかった。今でも100Rの事故率は高いが、これは逆にブレーキ過信のオーバースピードが大部分だ。

世界の「ミラネ」が激怒した サムライプロト失格問題

日野自動車ではプロトタイプ・スポーツの開発を進めていたが、米人ヒートブロックは独自の立場から日野プロトをデザインし完成させた。

空力的に洗練されたシルエットはR380IIよりも出来栄がよかった。これを米国から空輸し、GPに出場しようとしたが、エンジンマウント位置が低く、オイルパンが規定最低地上高10センチを割ったため車検が通らなかった。

このサムライ・チームのマネージャーが映画スターの三船敏郎。車検不合格に激怒し、事務当局にトスの効いた声で怒鳴り込んでいたが、ルールの前には大スターの感光も通用するはずが



ヒノ・サムライ1300。1293cc、110馬力以上。

なく、結局不出場。その後も日本のレースに出場することなく、大いなる可能性を秘めたまま消滅してしまった。

火花を散らして走る生沢徹のど根性

ユニークなR381の可変ウイング

シボレー製V8（5ℓ）を搭載したR381は空力セッティングにユニークな手法を用いた。

巨大なリヤウイングを左右2分割式とし、油圧コントロールにより、二枚の翼の迎角が同時にあるいは左右別へつに変化するようになっている。

ブレーキングのため、ペダルを踏んだときは、2枚の翼が同時に衝立のように立ち、空気抵抗を著しく増す。

また旋回するときはボディロールを元に戻すように、左右二枚の翼に逆の迎角をつける。これはロールを油圧シリリンダーで感知し、迎角を作動させるシステムになっている。

そのパフォーマンスは圧倒的で、トヨタ7（3ℓ）、ポルシェ910、カンナム・ローラなどを退け、1、2位を飾ることができた。



ポルシェ・カレラ10。SOHC水平対抗6気筒1991cc、ポッシュ燃料噴射装置付、220馬力/8100回転、最高速は340km/hでゼロヨン9.8秒。



ニッサンR381。シボレーV8、OHV5461cc、ウェーバー・ダウンドラフト・ツインチョーク4基、450馬力以上。最高速は320km以上。



ダイハツP-5。DOHC16バルブ1261cc、ソレックス2連×2基、130馬力/8000回転。

グランプリの栄冠は北野元/R381の頭上に輝いた。



トヨタ・ドライバーの難行苦行

第5回日本GP用に作られたトヨタ7は、3ℓDOHC4バルブ・エンジンをミッドシップに搭載する、名前の通りのグループ7カーである。

性能的には当時のクラス水準を上回るものをもっていたが、次のふたつの点でドライバーにとってハードなマシンであった。

第一にコクピットの中が高温になること。第二にハンドルが重いこと。

高速マシンの運転はただでさえ、汗をかくものであるし、疲労が激しい。これにこの条件が加わるのだからたまったものではない。最初のうちは20周もすると失神寸前のドライバーがでるなど、乗りこなすだけでも大変だった。

これではならしと、チーム全員ランニングその他基礎体力のトレーニングを積みGPレースに臨んだという。

一見温和そうなルックスの生沢も人並み優れた闘争心をもっている。

フォーミュラカー部門日本ス・ビートカップ・レースに、三菱F2チームは1・6とDOHC4バルブエンジンを使用し、パフォーマンスは随一、完全勝利を収めていた。

いっぽう生沢はロータス・6とDOHC2バルブを積んだブラウン・ベア・スヘシャルでチャレンジしてきた。

予選ではエンジン不調で4位、一位益子、二位生沢、三位加藤という順位である。

本番は私のエンジン好調、横山カーブでトップに立ち、そのままヒット前を通過。これで勝てたと思った瞬間、私の脇を生沢がすり抜けて行った。スタートで出遅れてから三菱3車のスリッブストリームを次つぎに抜け、最高の効率で増速してトップを抜いたわけである。

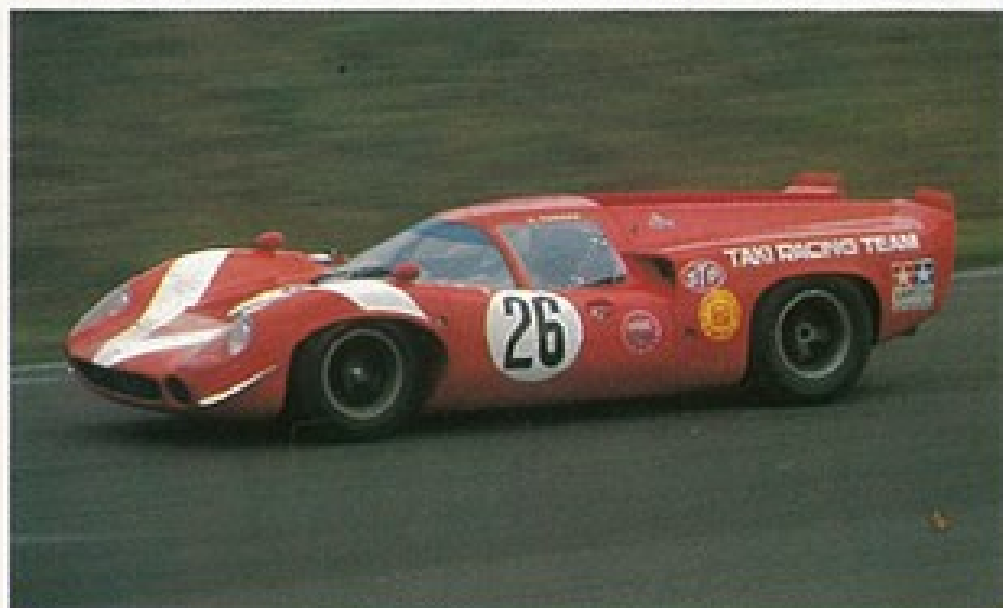
そして全開のままバンクに突入、リヤフレームが路面に接触し、30mの長さの火花を引ずっている。火花を吹いた区間は約200m、その間とすんというショックを物ともせず、アクセルを緩めなかった。真赤な火花を後から眺めながら、ずい分いい根性をしているなという印象が強かったことをよく覚えている。

本格的プライベート・チームが育つ

この大会にはタキレーシング・チームが3台のローラT70をエントリーさせた。

ドライバートは田中健二郎、長谷見昌弘、酒井正という豪華メンバーである。チーム運営費用は莫大なものとなったが、大ロスボンサーを開拓するという手法で対応した。レース界においてスボンサー・システムを確立させた功績は大いに認められるべきであろう。

1968年といえは13年前、この当時タキレーシングの年間運営予算は1億円、GPレースだけで8000万円の金額を費したという。現在ならば3億円に相当する予算であったわけである。



ローラT70MK3。シボレーV8、OHV5496cc。



クロヨン号R3B。トヨタ・センチュリーV8、OHV2600cc。



トヨタ1600GT(RT55)。9R型直4DOHC1587cc、ユニットを搭載。



ニッサンR380-II。直6DOHC24バルブ1996cc 燃料噴射装置付、220馬力。ミッションはZF5速。ブレーキはガーリング製。

無冠の帝王・高橋国光



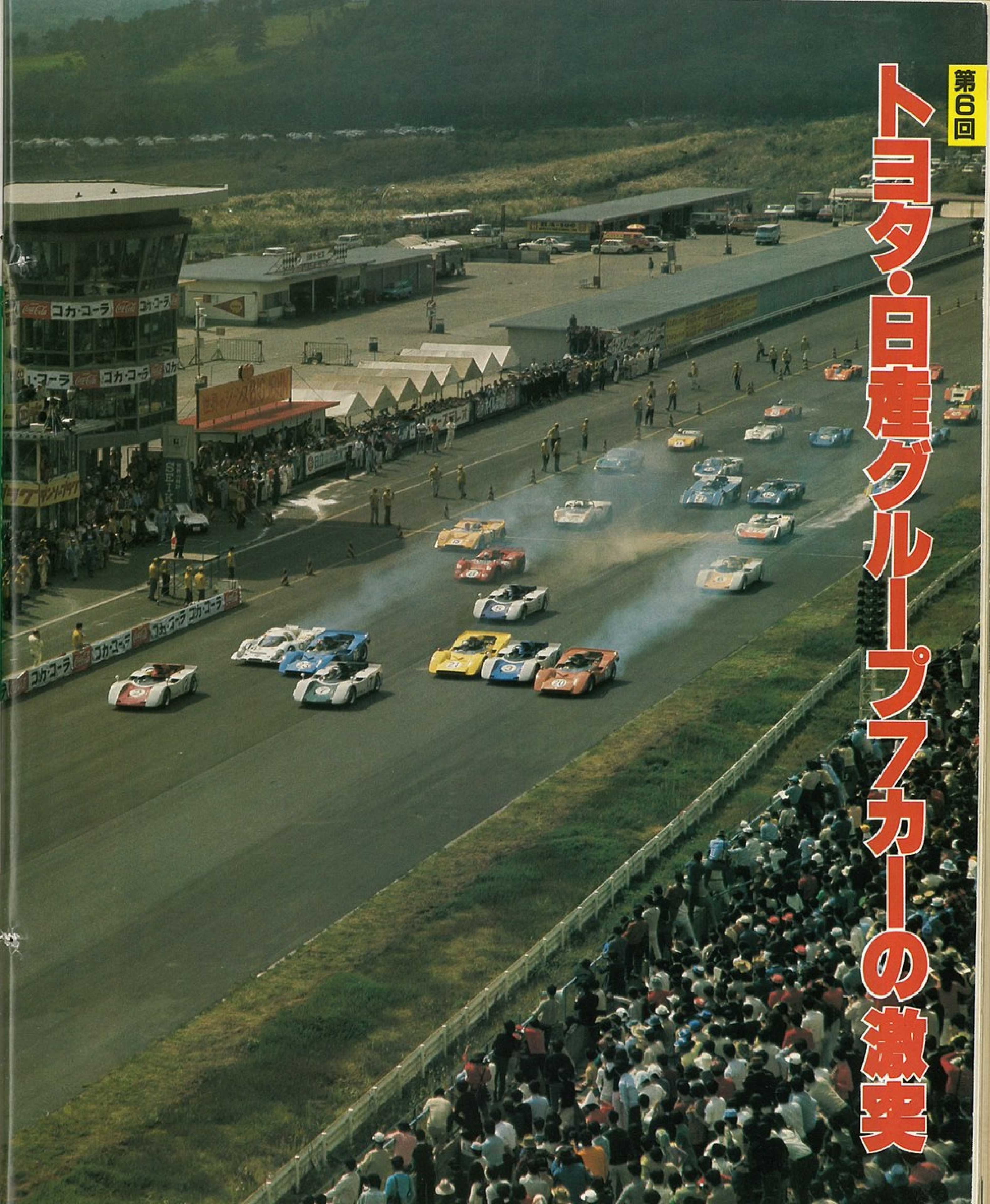
トヨタ7。V8DOHC3000cc、デンソー製燃料噴射装置付。シャシーはアルミ軽量モノコック、ボディはFRP製。

日産チームのエース格であった高橋国光は、勝利の女神に見放されたかのようなレース生活を送っていた。第5回日本GPでも予選はトップ1分50秒88というタイムからみて、優勝の可能性が最も濃かった。それが本番では僚友の北野と、2位を争いながらの走行中、リヤのハブナットがゆるみ、溝をなめてしまったことで31周目にリタイアせざるを得なかった。

第4回日本GPでもカレラ6の生沢とトップを争い、生沢のスピンに巻き込まれ、エンジンが再スタートせず無念のリタイアをしている。

今日の彼のレース運はますます。この調子にいくら不運の時代はまさについていなかったの一言。いかに腕が良くてもついてないレースでは絶対に勝てないという見本を示してくれた。

トヨタ・日産グループ の激突



ポルシェ917。空冷水平対向12気筒DOHC24バルブ、4494cc、500馬力を発生。



第6回日本GPは重量級グループ7
カーの対決の場となった。

中でも注目を集めたのはR382で
ある。この車は排気量5リットルクラスのV
8かV12という予想がされていたが、
いざ蓋を開けてみると6リットルのV12を搭
載していた。

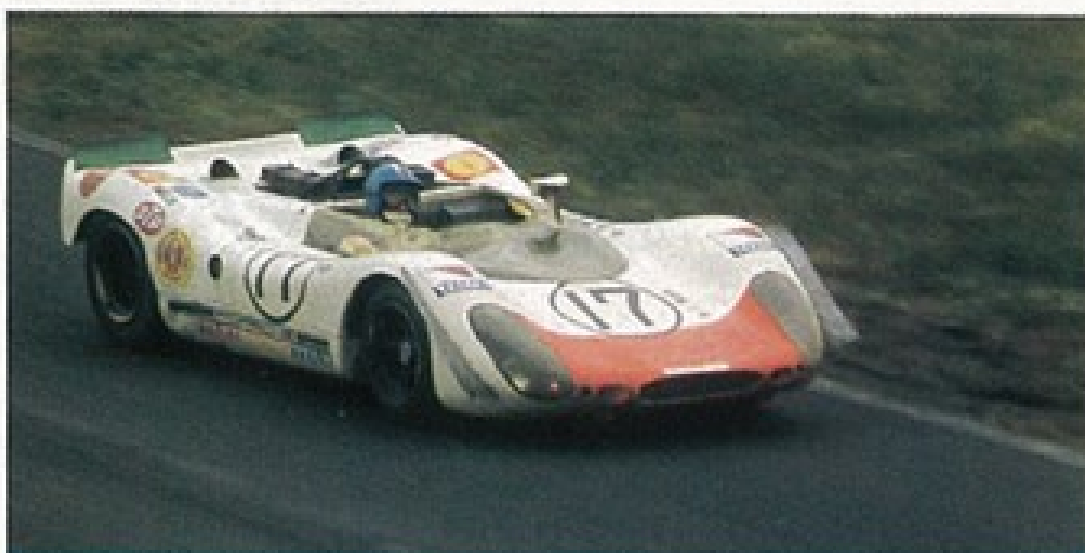
いっぽうのトヨタ7がDOHC4バ
ルブながら5リットルV8であったから、予
選前に勝負の流れがみえてしまった感
がある。

トヨタは完全に日産チームの陽動作
戦に引懸かり、6リットルエンジンでてく
ると思っていなかった。それだけ日
産の駆け引きが巧みであったといえる。

600馬力エンジンは快調に回り、
1位黒沢、2位北野という結果をもた
らした。ここでも非運の高橋はリタイ
アせざるを得なかった。

日本GP 国際化の兆し

第6回大会では外人ドライバーの参
加が目立った。トヨタ勢はV・エルフ
ードをメンバーに加え、ポルシェ・
ワークスからJ・シファート、タキレ
ーシングはH・ヘルマン、酒井レーシ
ングはM・ヘイルウッドなど一流クラ
スのドライバーが大勢参加した。



ポルシェ908。空冷フラット8は2996cc。

J・シファートの妙技



必勝を期して来日したシファート/917だったが……。結果は6位に終る。



ビッグ・パワーの激突に勝利したのは黒沢元治/R382だった。

ワークスマシン・ポルシェ917を
持込んだシファートは、自信満まんて
レースに臨んだが、本番では回を重ね
るごとにR382に引離され、途中で
いささか運転が荒っぽくなり、派手な
テールスライトをしばしば披露し観客
を喜ばせた。

そして、ついにヘヤピンの立上りか
ら150mもの間リヤをスライトさせ
横向きになったままで、立上り加速す
るという妙技をみせてくれた。

500馬力のフルパワーを使って加
速したわけで、その間一回もアクセル
を緩めず、真直ぐ立直したハランス感
覚のシャープさ、そして逆ハン・コン
トロール可能な腕力は、さすがに世界
一流ドライバーの能力そのものであつ
たといえる。

クラブマン・ドライバーの出現

ツーリングおよびGT部門で、レース車のベースとなるへき車を市販するメーカーが多くなり、その結果、各メーカーはクラブマン・ドライバーをこれらのレースに大量に参加させ、自車の宣伝を行う方針を採った。たとえばツーリングカー・レースでは日産は寺西孝利、鈴木誠一、歳森康師、田村三夫、辻本征一郎その他を出場させ、トヨタは藤田直広、長村瑞臣、中野雅晴、杉崎直司を出場させている。

いずれもその後のツーリング、GT部門レースの中核となる選手で、第6回日本GPという検舞台で十分に腕を鍛えられることとなった。



GT-1クラスはホンダS800の独壇場。富士SWの1ラップ平均時速は155キロ。



ベレット1600GT。TS-IIクラスでトヨタ1600GTと争う。



TSクラスでGTRは連勝を重ねた。予選でポール・ポジションを獲得したGTRは富士SWの6kmコースで平均時速166キロをマーク。



TS-IIクラスのカローラはミニ・クーバーSがライバルだった。

メカの神様・鈴木誠一の失敗

鈴木誠一（故人）は周知のように、モトクロスチーム城北ライダーのキャプテンとして活躍し、その間にエンジン・チューニングの要領を完全にマスターした。

その能力はカーレースに転向しても保持され、後に東名自動車設立することになる。

第6回GPでも自動車エンジン・チューニングの能力を活かすべく、自分に割当てられた車は自分でチューニングすることに専念していたが、本番スタート前に気温がかなり高いことからガス濃度をちよつと絞ったが、これが裏目にて、まったくのパワー不足で3位に甘んじた。

あまりに調整コンディションが分りすぎ、その対策としての工夫が失敗したわけで、自分でも珍しい大チョンボであったと笑っていた。

Option レーダー

●余白ファンの声

オプション4にシタンの写真がありました。シタンは銀座ソニービルのタバコショップで買いました。b y R Y O

岡山県・大治勝(7歳) ヘジタンは日本で発売しています。写真のシタ

緒戦で優勝！ ホンダF2の活躍はホンモノだ!!

ホンダのF2パワーがついにさく裂した！日本のことじゃない。今シーズンのヨーロッパF2選手権第1戦で15年ぶりの勝利を飾ったのだ。

ホンダが昨年、ラルトF2と組んで新開発のV6・RA260E型(ことしは261E)エンジンをデビューさせたのは承知のとおり。ホンダとすれば1968年にF1から撤退して以来、12年ぶりのレース復帰だった。すでに昨年のF2最終戦で2位入賞したから、今シーズンこそ優勝間違いなし！と読んでいたが、緒戦の勝利とはうれしい限りだ。

わがOPTIONも別冊の1号目にホンダF2特集を組んだカイト

があったというもの。

レースは3月39日の英・シルバーストンだった。予選から好調なラルトRH6は新加入のM・サックウエルとJ・リースの2台でレースを席巻。そのほとんどをトップで走り、サックウエルが栄光のチェッカーを受けた。リースは7位だった。

これでファンの目をよぎるのは66年の、破竹の川連勝。が、続く4月5日の西ドイツ・ホッケンハイムはリースが一時、1位を走ったものの、惜しくもサックウエルの3位にとどまった。

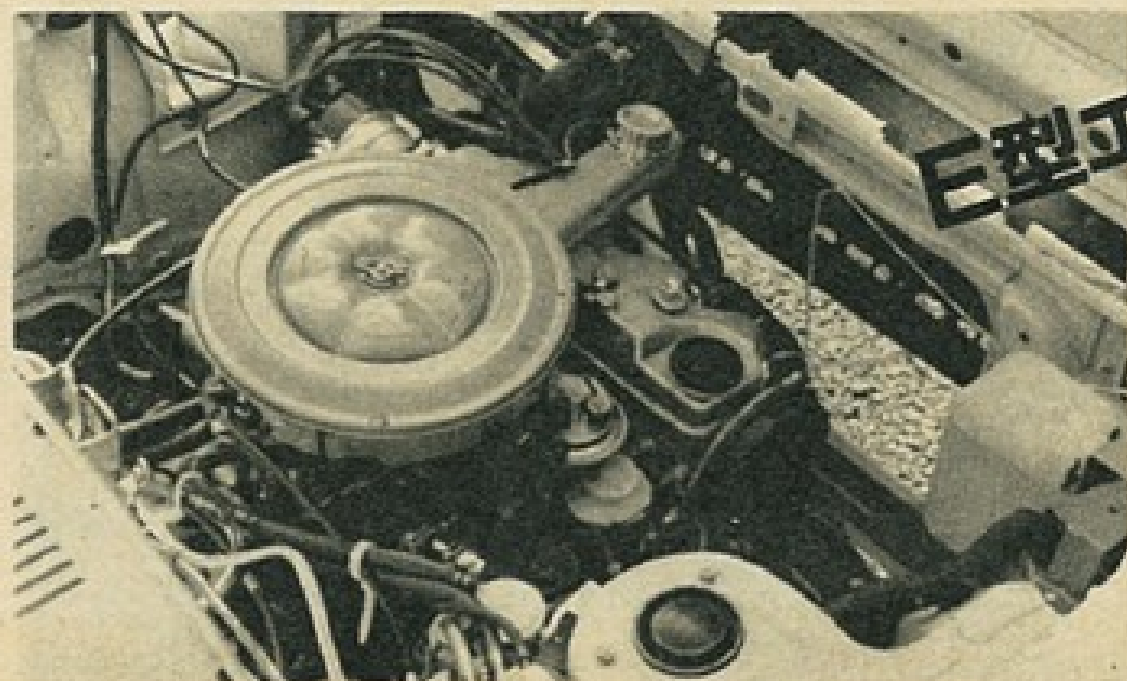
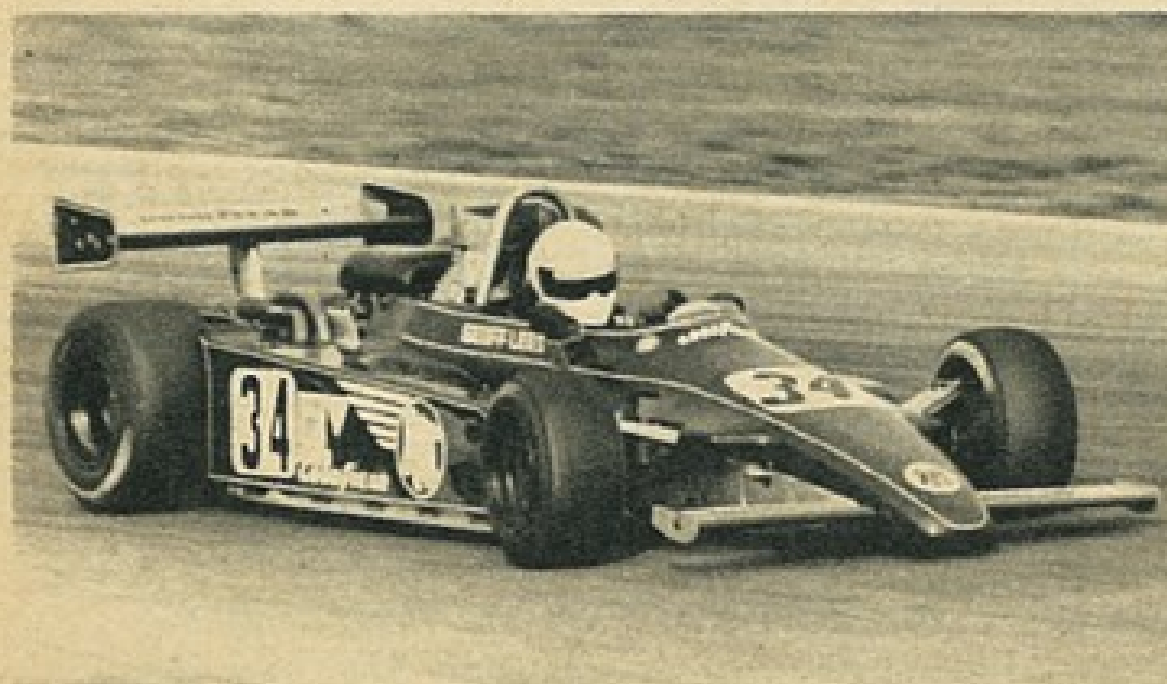
それにしても今シーズンの、ラルト・ホンダ、がチャンピオン街道をバク進するのはこれで保証付

きになった。

マシン、エンジンとも好調で、優勝できないのが不思議なくらいに熟成されつつある。今後のヨーロッパF2情報が楽しみにになってきたではないか。

むろん、ホンダ・パワーはヨーロッパばかりでない。国内でも1&1生沢徹のチームから今シーズン、中嶋悟がステアリングを握っている。第1戦の鈴鹿2&4レースでは3位だったが、次の5月31日、鈴鹿フォーミュラ・ジャパンでは本格的にホンダV6ミュージックがとどろきそう。ライバルも、打倒ホンダ、に燃えている。

F2は海外・国内とも注目すべし！



E型エンジン



これからの日産車の新しい心臓たるべきE型エンジン、こいつの登場は81年初頭からファイナル・カウント・ダウンにはいつていた。そして3月6日、バルサーノラ

ニューパワーで武装したバルサーノラ レーの潜在ポテンシャルを探る

ングレーに搭載されてデビューを飾ったわけだ。ご存知のとおり、このE型は傑作の誉れ高かった従来のA型に比べてかわるニュー・エンジン。それだけにコイツには是非熱い視線を注ぎたいものだ。

さすがにビッグ・メーカーが優秀な技術を集結し、ぼう大な資金を投入して開発を進めたエンジンだけあって、そのデキはGODDパワー、レスポンス、燃費、エンジン・ノイズ等あらゆる面に進歩の跡がうかがわれる。

また、このエンジンに組み合わされるミッションも新開発だ。その軽く確実なシフト・フィールは抜群！ただ、燃費対策が標準仕様の異例に高いギヤ比が使い勝手の点で議論を呼びそう。実車の試乗レポートは、モーターファン誌、6月号を参考にしてくれ。A型話をエンジンにもとそう。

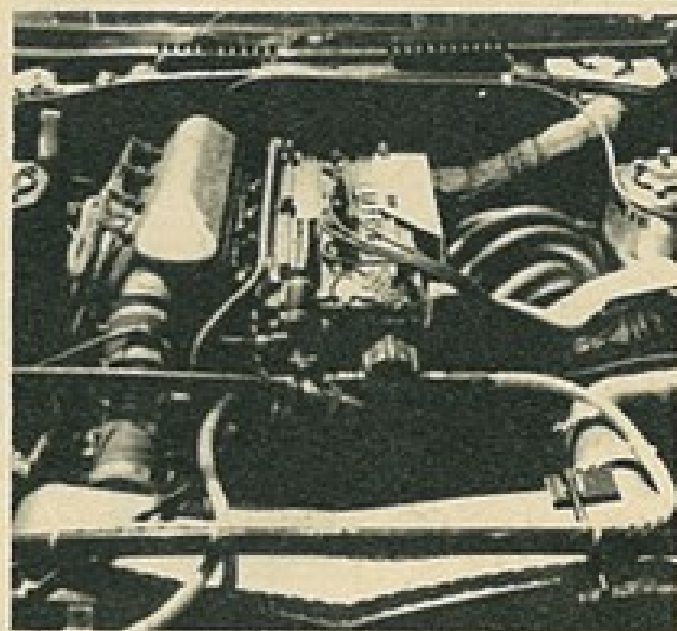
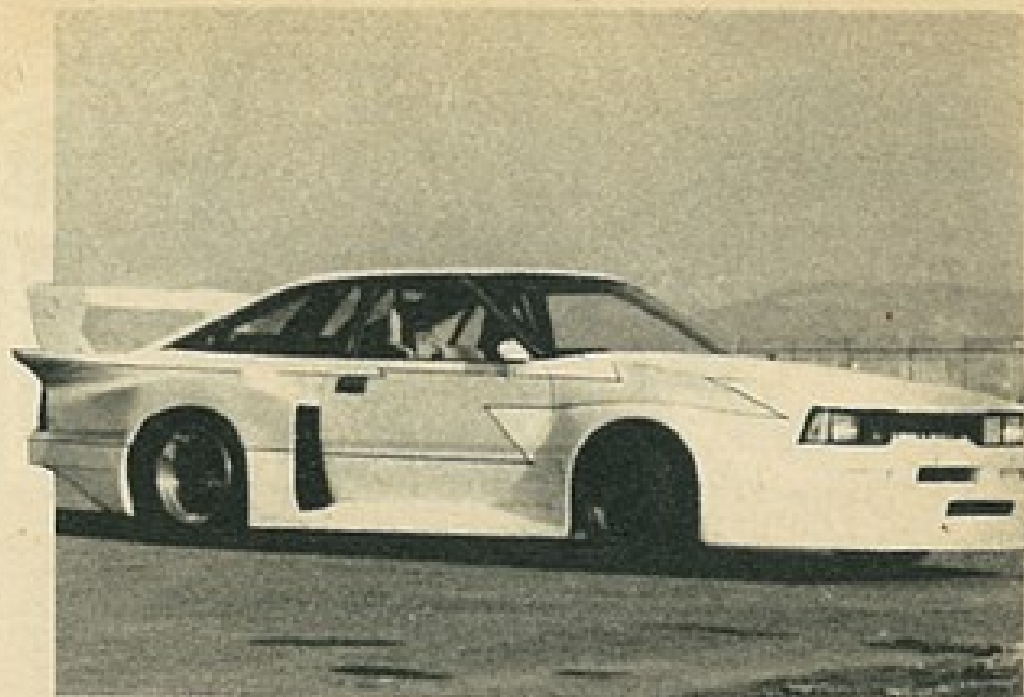
譲りの素性のよさを感じさせるE型だが、とりわけ注目されるのはノックセンサーの採用だ。キャブ・レター仕様のE15型に組み込まれた結果、ノンセンサーにくらべて圧縮比が0.3高まり、トルクが0.2キロ太くなっている。燃費性能も向上している。

ここでは省燃費をめざした高圧縮比実現に寄与しているノックセンサーだが、このセンサーはいうまでもなくターボの強い味方になりうる。

ここまで言えばわかるだろう。つまりこのE15型エンジン搭載モデルはバルト・オン・ターボ装着によるパワーアップを考えたとき、願ってもない格好のモデルになるというわけだ。

E15(ノックセンサー付)主要諸元
水冷直4OHV 総排気量1487cc
ボア×ストローク76×82mm
圧縮比9.3 最高出力85馬力/5600回転
最大トルク12.5kg-m/3600回転
整備重量104kg

★オプショナル7月号は5月26日火曜日発売です。内容は、いや誰かさんにマネされるといけないから書きません。でもキミを裏切るようなことはしませんヨ。



連休のGC第2戦は スーパーシルエットにも注目!

ゴールデン・ウィークの5月23日、富士スピードウェイで、GC第2戦(富士グラン250キロ・レース)が行なわれる。GCの総出走台数は16台。第1戦は、国さん、こと高橋国光が久かたぶりの優勝で、GCに新しい旋風を吹き込んだ。ロータリー有利という中でBMWエンジンの勝利だったのだ。

が、第2戦こそロータリーのドン、片山義美の巻き返し必至。むろん、前年チャンピオンの長谷見昌弘や星野一義、中嶋悟も虎視眈眈と狙っている。

狙い目はGCばかりでない。サニ勢のマイナー・ツーリングもメイン・レースを食う激戦で人気は高い。

注目したいのはスーパー・シルエットだ。怪物マシン、ターボ・パワーに代表されるレースだが、今シーズン、新たにシルビア/ガゼールのターボ・マシンがデビューしている。前回は柳田春人がゼイル・ターボ、星野(薫)セリカ・ターボを下して星野一義のシルビア・ターボが初陣を飾った。

しかし、その星野シルビアも絶好調でなく、新開発BSタイヤの出来ももう一歩で、危い勝利だった。第2戦ではさらに重量軽減を施して出場するというから、そのターボ・スピードが見られることだろう。なにしろ、500馬力のパワーが全開すれば300km/hに達しようという性能だから凄いです。このスーパー・シルエット、第2戦には間に合わないが、同じシルビアで長谷見の参戦も予定される。マン24時間が終われば、マツダのニューマシン、RX7・253iの登場も期待できる。

スーパー・シルエットは富士の名イベントになるかもしれない。なんたって生産車ベースの怪物マシンはド迫力でカッコいいモン。

なんとソアラ・ターボが250キロに突入

ソアラといえば、未体験ゾーン。の170馬力、200km/hの世界。トヨタが80年代のスーパーGTを目指して開発した意欲作である。

6気筒DOHCの2・8Lエンジンにはパワフルで静粛性の高いN EWツインカムと評判がいい。

が、こいつがやはり、ストリート・レーサーの超目玉になることも間違いない。流行のチューンドカー戦線に早くもなぐり込んでき

た。

某オーナーが5M・GEU型にターボをボルトオンしたのだ。その性能はゼロヨン13秒7・8、最高速は245キロ以上をマークしたという。

この5M・GEU型、ストックのままの状態でもベンチテストをしたところ、公称の170馬力に10馬力足りなかったというが、排ガス装置をはずして、ちよつといじると、190馬力をマークしたと

も伝えられている。

この情報で見ると、5M・GEU型の素性はかなり高そうだが、ボルトオンとはいえ、ターボ・チャージするだけでも200馬力以上は美にいくだろう。

ただし、最高速250キロとなると、200馬力くらいではチョイ無理と思われる。いくらエアロ・スタイルが効いているとはいえずかしい。250馬力近くは必要だ。それにはエンジン内の強化

も不可欠になる。

ま、5M・GEUチューンは本誌の「徹底解剖」を読んでもらうとしても、カリカリ・ロータリーやフルチューンL型にとって恐しい強敵が登場したのは明白だ。

国産チューンドカー競争もオーバードレスな時代、に突入するかもしれない。

シンナー少年暴走200

衝突、9台を巻き添え



4月11日深夜

妻とその人

日本版バニシングポイントin大阪のテニ末

200キロ近い猛スピードで走る1台の外車、その背後には10台あまりのバトカーが追いつける。サイレンがけたたましく夜の闇を切りさく。まるでアメリカの暴走映画そのもののカーチェイスだ。しかしこのシーンはさる4月11日深夜、大阪は阪神高速を舞台に展開されたノンフィクションなのだ。

その結末は翌日の新聞でかなり大々的に報道されていたから「ああ、あれか」とキミにも覚えがあ

るかもしれない。

読売新聞は東京版の見出しで、シンナー少年、暴走200キロ、夜の阪神高速衝突、9台を巻き添え、とぶちあげた。

毎日新聞大阪版は、路上で乱闘、殺人、夜の道頓堀、酔客集まり騒然、その警戒中、外車が逃走、追突し3台炎上、阪神高速、と解説調。

さて、その事件のてん末だが、読売新聞によると、次のとおりだ。「十一日午後十時四十分ごろ、大

阪府池田市空港町の阪神高速道路出口の手前約五百メートルで、渋滞中の車の列に約二百キロのスピードで外車が突っ込み、バトカー四台を含む九台と接触したり、玉突き追突した。一部省路

突っ込んだ外車には五人が乗っていたが、運転していた一人は逃走。あとの四人が池田署の調べを受けているが、いずれも十六歳から二十歳の若者で、車内にはシンナーのにおいが充満しており、シンナーを吸いながら車を走らせて

いたらしい。

この四十分ほど前、二十キロ離れた大阪市南区の繁華街でけんかによる殺人事件があり、犯人が車で逃走したため、池田市内でも検問を実施、このため現場付近では約三百メートルの車の列ができていたという。

五人組は、この殺人事件の現場を見物に行き、警官に職務質問されそうになったが、シンナーを吸っていたためつかまるのをおそれ、近くに止めてあった外車で逃走し



ステッカー・プレゼント

エイス・シーンが浮かびあがってきたのだ。

ミナミの殺人現場付近で、緊急検問を回避して一台の外車が逃走したのがゴトの始まり。その外車というのはオールズモビル、運転していたのは、後日報のとおり元暴走族「闇」の幹部M。シンナー遊びの発覚を恐れての逃走だった。そして冒頭のカーチェイスになったわけだ。もちろん渋滞した車の列にノーブレイキで追っ込んだわけではない。しかし追跡中のバ

ご希望の方はステッカー希望と明記の上、編集部までお申し込み下さい（応募要領、宛先等は「2 ページ参照」）。

●空力はトヨタ2000GTと
ソアラ、どちらが上？

もつとも、つきつめていえばどちらも同じ意味を持っているのだ。最近はクルマのCMでも、CD(空気抵抗係数)が誇らしげに発表されている。たとえば、トヨタ・ソアラは0.36だ。

では、以前のGTは？ もちろん、スタイリングは空気抵抗軽減を考えなければ、スピードを追求できないから、新たに設計された車はCD値を考慮した。

スタイル的には曲面に重視され
トヨタ2000GTがその最先端
前面投影面積が小さく、なんと80

トヨタ・スポーツ800も2000GTゆずりのエッグ・シェイプで、空力特性バツグン。軽量な点もあるが、バブリカ用空冷エンジンで155km/Hの最高速はスタイルのためものだ。

しかし、ほかのGT達はハコ型のオリジナル。セダンに強力なエンジンを搭載しただけ。それゆえに、羊の皮を被った狼^①と呼ばれたのだが。クーペ・スタイルがやや空気抵抗が少なかつた程度だった。その中では曲面多用のベレGが異彩を放った。スカGと人気を2分したのもこの空力スタイルにあつたといえる。

オプシヨンビッグプレゼント
当選者大発表!!

トカーもブレーキングが間にあわず玉突き衝突したというのだからかなりのもの。それにしても追跡するパトカー同志の玉突きなんてじつにアメリカ的なシーンを演じたものだ。

そこで追突された車はとみればこれがベンツ。そして巻き添えをくったその前の2台がBMWにボロボロだったというからどこまでも日本離れしたクラッシュ・シーンだったわけだ。

まあ、いまさらここでこの大事

故を引き起こした元「族」の狂走を非難してはじまらない。あわれみとむなしさがつのるだけだ。むしろ蛇足ながら付け加えるとすれば、「五人組は……現場を見物に行き……近くに止めてあった車で……」の記事末に象徴されるでたらめさ加減にホトホトあきれたということだろう。いまさらながら、しつかりしてくれと言いたいぜ、ヨミウリサン！

① タイヤ・ボスアトラクション 2
45 / 60 S R 15 + ホイール・ベク
ター 15 X 7 トータル 30 万 3 2 0
0 円 相 当 /

当選…兵庫県神戸市・金沢正石様

じつに数100分の1の確率を
めぐる熾烈なバトルロイヤルの結
果、幸運の女神は神戸の金沢クン
の頭上に輝いたのだった。おめで
とう金沢クン。

② ホイール…ダツシャ― ―セツ

当選…東京都北区・塩谷富士夫様

為聖商標②本らんがりー
S&P
70-
2T-
85-
1916

此等品は同に合ふてガの義を實すとす
てもカソリイ代に爲るべきであらん竹夏
えまさん様から下さいノキ車に關
する點數多數少なりてアキ並持其
をふやしてモス之たらうと思て
いま五月刊誌になさ様運送そ
下さい

東京都北區榮町四丁三番地會士天乃才金屋

3 DATSUN 280ZX (田)

模型) ☆1名様
和歌山県・桶 秀様
④ ハーレーダビッドソン (田宮模
型) ☆1名様
愛知県・岩瀬 清様
⑤ L S ゲーム インディ・チャ
ンピオン (学研) ☆5名様

⑥サバンナ・キーホルダー（マツダ）☆50名様

⑦ HOT RODDING 81 /
 ☆5名様
 ⑧ クリーブランド・ステッカー
 ☆20名様
 ⑨ アマオール Tシャツ ☆10名様
 ⑩ クレーガー Tシャツ ☆5名様
 ⑪ アメリカン・レーシング Tシ

⑥⑦の品は発送をもって発表にかえさせていただきます。ちよつびり期待して待つていて下さいな。なお、当選者の選出にあたっては、どこかの大学のような裏金操作、情実はいっさいからんでおりません。

OPTIONはいつも公明正
です。本当はみんなにプレゼン
上げたかったのだけど……。残念
賞（つまりハズレ）のみなさん
またチャレンジしてネ！

SUMMER HAS COME

もうすぐ夏だネ

第20回東京国際ボートショー
3/25-29東京・晴海 東京国際貿易センター

国際ボートショー、しかしその出展メーカー名をながめると、これはひょっとしたらモータージョーなんじゃないかという錯覚してしまうほど。日産、トヨタ、いすゞ、ホンダ、ヤマハ、富士重工ボルボ、クライスラーなんて名前がズラリなんだ。
そうなんだ、ヨット、モーターボートってクルマの兄弟なんだよ、海洋国、日本！ キミもこの夏は海をめざそう！

やっぱり日本って海洋国なんだ！！

パワー・クルーザーならたとえばいすゞFT27だ。

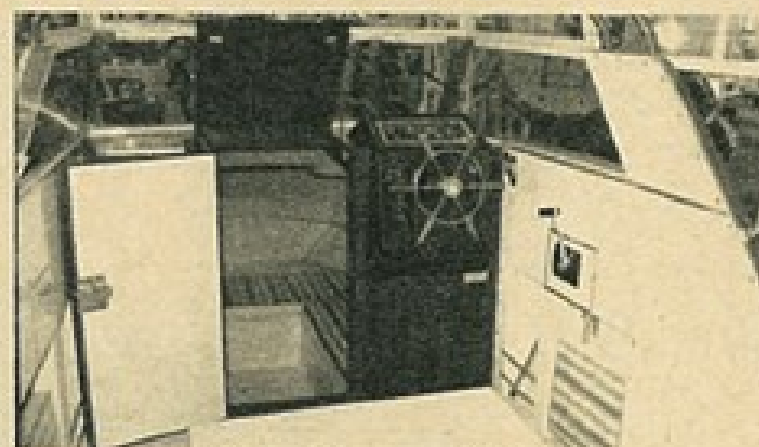


「H」クラフト製フィッシングスポーツ・ボートはいすゞのディゼル・ターボを搭載、釣に、クルージングにファミリー・ユースにもグー。その速くて長い足は東京から大島までが行動範囲にはいるというからいうことなし。

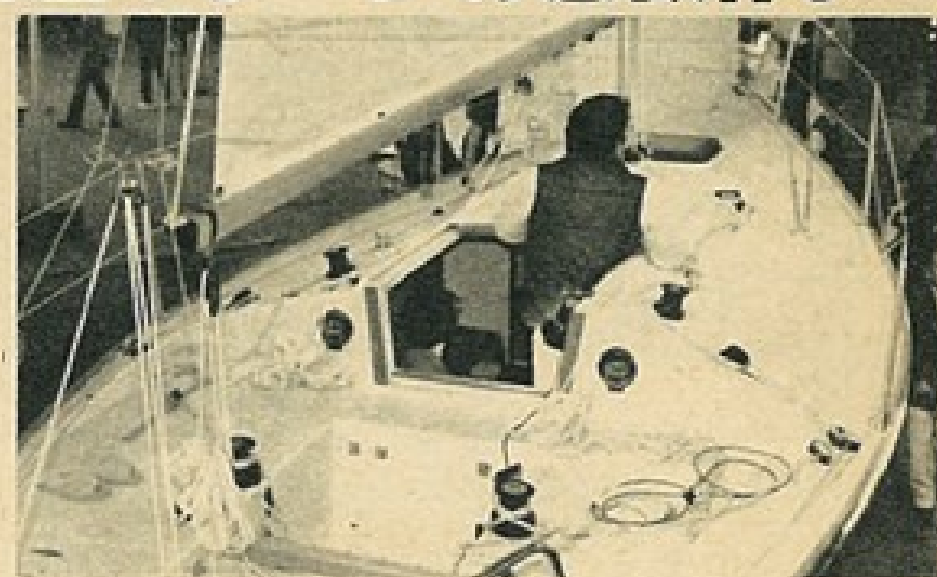
☆全長7・92m 全幅2・60m 排水量1920kg 推奨馬力110馬力 価格740万円 いすゞ03-762-1111

↑1隻欲しいネ、こんなのが。グループ買いならイケルゾ！

←信頼と伝統のいすゞディゼル・ターボ・ユニットがすっきりと納まっている。



J-24はヤマハを追撃する日産マリーンの意欲作。



設計は世界的に著名なロドニー・ジョンソン。日産が建造、販売する今年のニュー・モデルだ。単一規格外洋ヨットとして、世界中に2000隻以上の仲間がいると聞くとなんとなく連体感もわいてくる。手頃なサイズのファミリー・クルーザーは、その安価なお値段も大きな魅力だ。

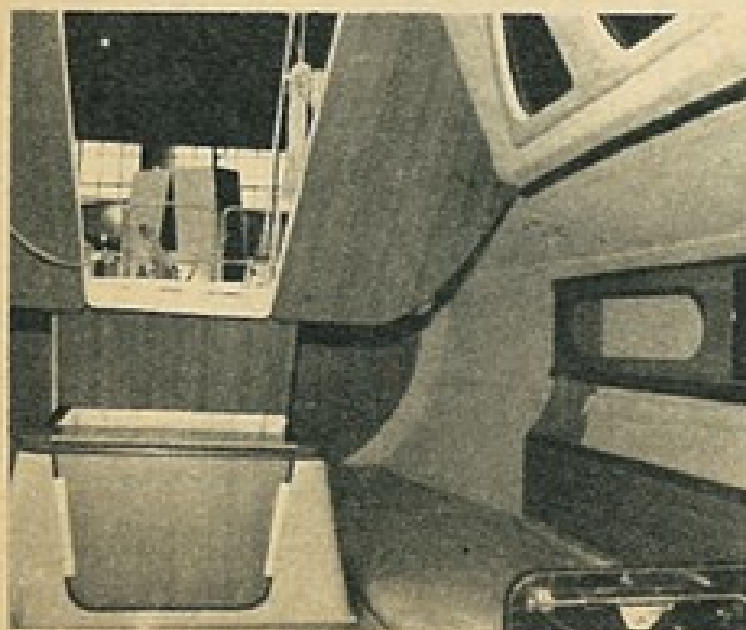
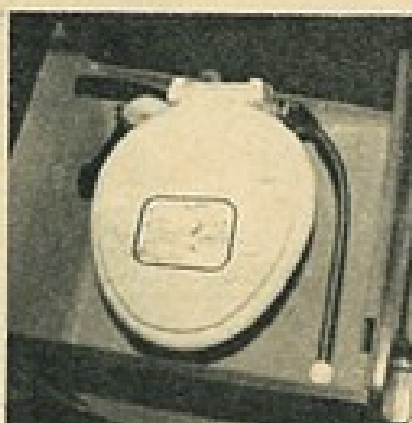
☆全長7.32m 全幅2.72m 排水量1225kg 全セイル面積24.7㎡ パース数5 価格360万円 日産・マリーン部03-543-5523

本格派セーリング・クルーザーならヤマハ26C。

ファミリーで楽しもうと思ったら、今、このクラスが1番ノ楽に4人、パース数というなら5人までOKだ。ちゃんと洋式トイレまでついている。

セーリング・クルーザーの復元力は5mクラスで、鉄船の1万tクラスに匹敵する。このクラスではそれ以上。太平洋の荒波だつてへっちゃらだ。またこれくらいのサイズまでなら、繋留も容易だ、湘南にだっておけるゾ。

★全長7・98m 全幅2・80m 排水量1970kg 全セイル面積27㎡ パース数5 価格52万円



今年の夏

をおもしろくしてくれるのはミニクルーザーとジェット・スキー！



ミニクルーザーに余分な説明はいらない。スベックとフォトをみてもらえば充分！ ☆特殊プラスチック・ゴム製サーフライダー 全長148cm 全幅68cm、エンジン スズキ水冷2サイクル 50cc 1・8PS 燃料タンク1・2ℓ クルーシング・スピード10km/h。ゴムボードとパワーユニットは簡単に分離できるから、楽しさもバリエーション。価格セットで16万8000円。昨年アメリカに輸出され、好評を博したレジャー・アイテムなのだ。

小泉産業 06-262-1751

ジェット・スキー、これはTVなどでも紹介され、キミもきっと知っているよね。コイツのダイナミックな走りは文字通りスポーツ・MADE IN JAPAN、カワサキ製。しかしニクイことにアメリカからの逆輸入品で国内販売はされていない。したがって98万5000円とお値段がはる。なんとかしてよカワサキさん。ただメンテナンス・パーツが簡単に国内で調達できるというのはうれし

い。☆全長2134mm 全幅610mm 重量約110kg 水冷2気筒2サイクル 連続最大出力24馬力/5500回転 燃料タンク13ℓ タイレクト・ドライブ・ウォータージェットポンプ方式でスピードは60km/h。
西武自動車販売 03-981-1261



とにかく、1万円札が17枚と5000円札が1枚あれば、全長2・9mのヨット、ヤマハ・10がキミのものになるし、19万8000



円でモーターボートも手にはいる。とはいえヨットならやっぱり30万円くらいは予算計上といきたい。そうすれば選択の幅もぐっと広がるし、スタイル、仕上げの面からみても、はるかに満足度の高いモデルが多くなるからだ。たとえばスズキマリン・シーキャップ・スポーツ☆全長3・64m 重量50kg 価格268000円、ヤマハ・13シーマ・チン☆全長3・95m 重量54kg 価格279000円、アフタ14シーバード☆全長4・28m 重量52kg 価格340000円、他にもいろいろあるソ。



テニス感覚でセーリング・ディンギー&モーターボートを楽しもう。

水平線のかなたまでわずか20万円で限らない海の広さがキミのもの。

ボート免許は簡単にとれるからいい。

クルマの免許なんていまやだれだって持っている。とはいえ飛行機となるとこれはちょっと……。そうだ！ボート免許なのだ。持っているといかないでは大違い。しかも比較的簡単に取れるところがいい。

ボート免許教室

四級免許 (船トン数5トン未満で淡水域、陸域から約50m以内の範囲内)			
学科	実技	国家試験	受講料
1日	1日	1日 半日	53,700円
免許教室			
学科	実技	受講料	
3日	2日	86,600円	
一級免許 (船トン数20トン未満で陸域から約50m以内の範囲内)			
学科	実技	国家試験	受講料
4日 2日	1日 半日	8日 5日	112,700円

カゼト

まあ、モーターボートの方はといえば、公園ボートに毛のはえたヤツ+エンジンじゃなくて、それなりにキマッているヤツとなれば、やはり50万〜100万円は必要だ。いずれにしても、コイツらが、



既にいろんなサイズのボート・トレーラーがでているけれど、4月発売予定のヤマハ・エスコフを紹介しよう。☆全長4020mm 全幅1690mm 車両重量70kg 最大積載量150kg 価格約20万円。けん引したまま高速道路だって時速80キロで走れるソ。

クルマの次に狙うターゲットとしては本命なのだ。
スズキ・マリン 03-375-6551
ヤマハ 053-832-1111
アクト・エース 03-271-1241

カーライフにマリンライフをドッキングさせるのが、ボート・トレーラーだ。

——ラリーにデビューした

〈吉田寛樹車〉

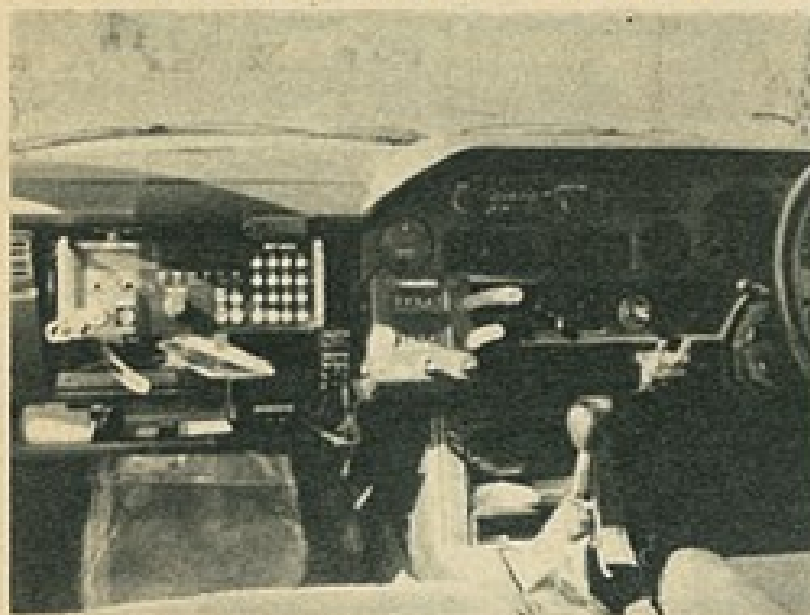
カムリ2000GT

カムリ2000GTは18RGEU、135馬力のハイパワー・エンジンと4輪独立のサスを持つ。同じパワー・ユニットながらセリカクーペ/カリナ2000GTのリヤサスは4リンクだ。さすがにカムリは4独だけあって、ロードホールディングは抜群、コーナリングの限界速度は4リンク車にくらべて5キロは高いと思われる。

ただ、今のところ適当なミッシ

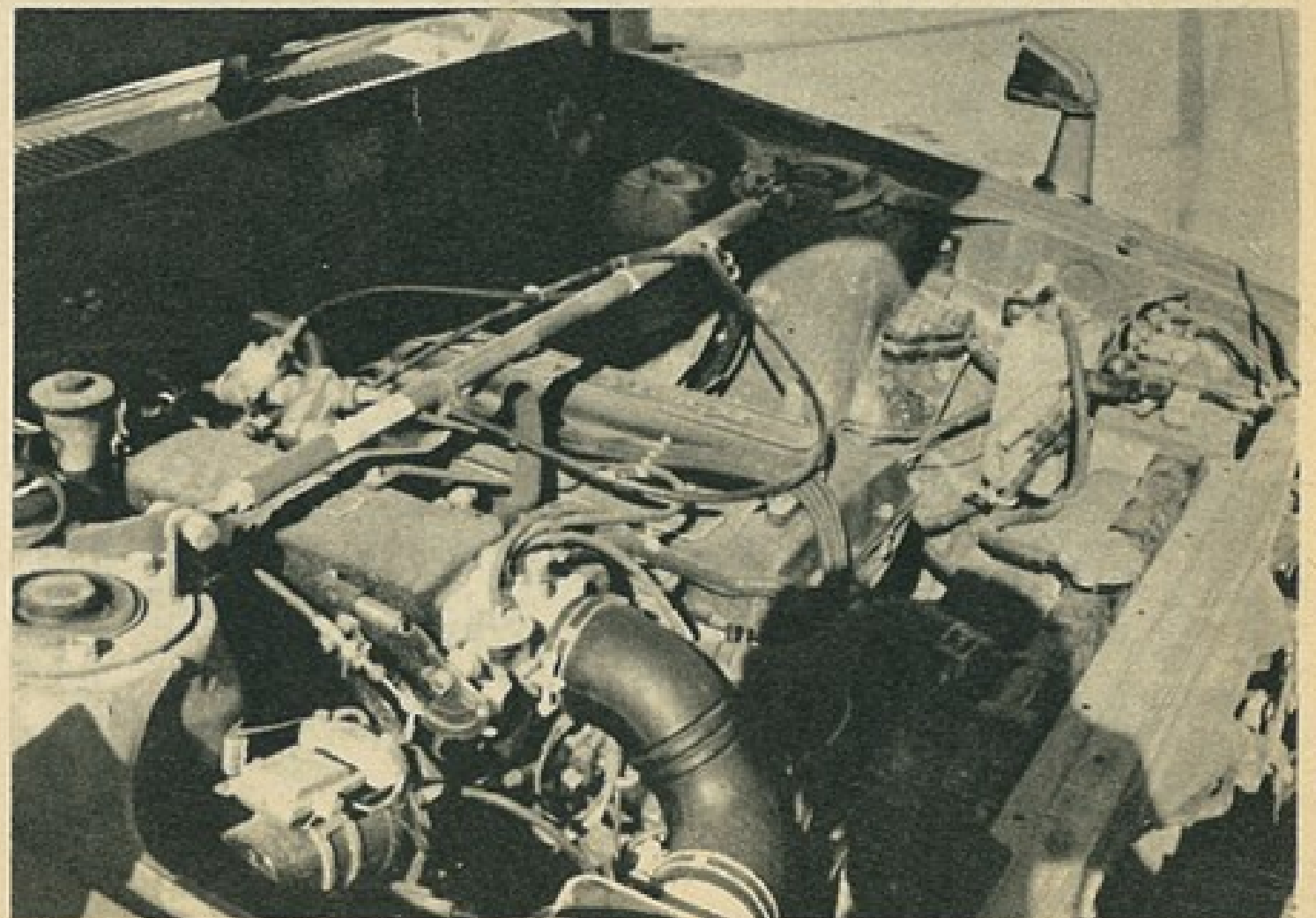
ョンのないことが苦しいところ。しかしLACKを始め、各チューナーで現在開発中であり、早ければ8月頃にはベスト・マッチのミッションが組み込めそうだ。

18RGEUの太いトルクと4独のトラクションを生かし、グリップ走法でコーナをクリアして立ちあがれば、130馬力のジェミニZにもかならずや後塵を浴びせられるのではないだろうか。



マシン製作・改造箇所

- バケットシート メキシコGTタイプラリー
- ステアリング ナルディ皮巻
- シートベルト シュロス
- ナビゲーター用品 ラリーブランナーRP80
- アンダーガード ハルダツインマスター
- タンクガード TRD
- ショック・アブソーバー マジールカ
- コイル・スプリング 日産サファリ用3次仕様
- ロアアーム F:非線形スペシャル
- ミッション R:ノーマル
- デフ 20mm延長
- ファイナルレシオ ノーマル
- ホイール 4ピニオンLSD
- タイヤ 4.777
- 補助ランプ ワタナベ・ファルコンターボ6J
- 製作:セイコー金沢 ダンロップSP52R 175-14
- 石川県金沢市西泉2-116 ☎0762-47-2300
- マーシャルW反射×2
- ボディ補強&最終セットアップ:SRS



National Park Drive Guide

各巻定価1,600円 B5判 232頁 4色・2色

『国立公園ドライブガイド』 全三冊

カラー折込地図／全国高速道路案内

本書はたんなるガイドブックではなく、各エリアには4色／2色の地図を入れ、道路マップもかねている。この地図は市販の地図と違いドライブ本意に編されていて、ドライブインやレストランまで記入されている。

国立公園は環境が保護されていて、都会のような渋滞もないし、見どころ、遊びどころもいっぱいだ。このガイドブックの案内で全国を走ってみよう。

中央日本編

好評発売中!

☆東京・房総・水郷筑波 ☆富士箱根伊豆・秩父・多摩・丹沢 ☆日光 ☆上信越高原・八ヶ岳中
信高原 ☆中部山岳・白山・能登半島・越前加賀
海岸 ☆名古屋・三河湾・伊勢志摩

●イラストマップでガイドするヤングの街
横浜・鎌倉／日光山内／軽井沢／立山黒部アル
ペンルート／高山／金沢

北日本編^{北海道 東北}

6月5日発売

☆支笏洞爺・ニセコ積丹小樽・大沼 ☆大雪・利
尻礼文サロベツ ☆阿寒・知床 ☆下北半島・津
軽半島・十和田・八幡平・陸中海岸 ☆蔵王・磐
梯朝日

●イラストマップでガイドするヤングの街
札幌／小樽／函館／弘前／角館／松島・平泉／
会津若松

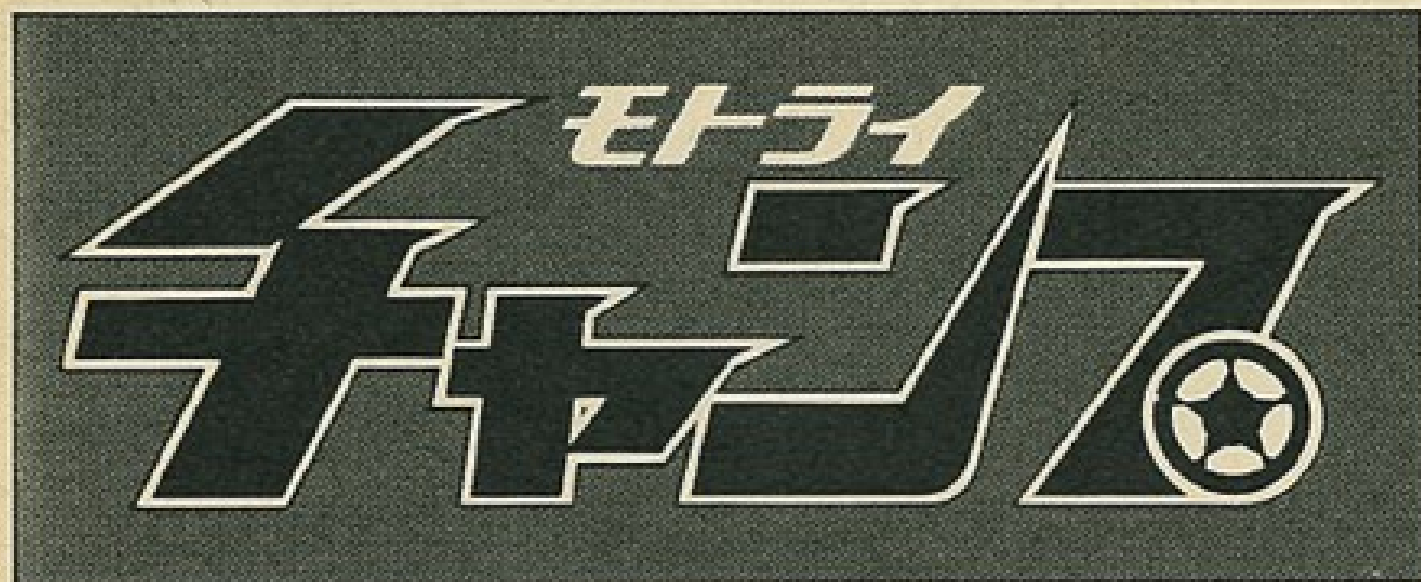
西日本編^{中国 九州}

7月3日発売

☆大和青垣金剛生駒・室生赤目青山・吉野熊野
☆山陰海岸・大山隠岐・秋吉台北長門海岸 ☆瀬
戸内海・室戸阿南海岸・足摺宇和海 ☆西海・雲
仙天草・阿蘇・日南海岸・霧島屋久・沖縄海洋戦跡

●イラストマップでガイドするヤングの街
京都・奈良／倉敷／松江／萩／長崎

★もうひとつのモト・ライフを演出する——。



6月号 発売中!

■特集：フレッシュマンのキミに贈る ゼロハン購入大作戦

カワサキAR50／スズキRG50E／GN50E／ジェンマ
など、ぞくぞく出た50ccのベスト・モトはどれか

■'81 SPRING ニューモデル徹底試乗

スズキGSX400F／GS650Gを筆頭に新ホンダCB750
F／TL125／GLシリーズ、ヤマハXJ750／XV750／
XJ400Dなど、話題のニューモデル試乗報告

■問題提起特集：高校生“モト解放”の手段を探る

■他人に差をつける／カスタム・ペイント上達法

B5判 定価250円

カー専科シリーズ

B6判 定価各850円(送料250円)

第13集 最新刊 好評発売中

4WD専科

トラック／ジープ／乗用タイプの内外の4WDをこの一冊
に集録。メカニズム、上手な使い方、改造例など徹底解剖。

- ①モータースポーツ専科
- ②改訂版足まわりグレードアップ専科
- ③カー・オーディオ専科
- ④カー・ドレスアップ専科

第14集 4月下旬発売予定

ワン・ボックスカー専科

いま大流行のワン・ボックスカーのすべてがこの一冊でわか
る。購入ガイドから上手な使い方まで詳細な入門書です。

- ⑤オフロードスポーツ専科
- ⑥決定版ドラ・テク専科〈品切〉
- ⑦決定版実用オートバイ専科〈品切〉
- ⑧ターボカー専科
- ⑨レーシング・カート専科
- ⑩メカ・プレイ専科
- ⑪ユースドカー専科
- ⑫世界のスポーツカー専科



デニス・ホッパー(左)と
ハリー・ハムリン。ふた
りの青春の光芒、その対
比が印象的だ。

映画

MULHOLLAND RUN

エンジンの唸り、ロックそ
して夢、血をたぎらせて突
っ張れ！ 青春全開、フル
スピードだぜ！！

提供：東宝東和
4月25日全国一斉封切りだ！

みんなもみてくれ！
マルホランド・ラン

ハ
リウッ
ドから
ロス西
部を走り、サンタ
モニカへと向かう
全長23マイル(36・
8キロ)のハイウ
エイ。このうち、
連続した日のカー
ブと600フィ
ートのアップダウン
を持つ、スカイラ
イン・ドライブか
ら、ゴールド・ウ
ォーター・キャニ
オン間は「サンダ
ー・ロード」と呼
ばれている。
ここで行なわれ
るのが「マルホラ
ンド・カー・レー
ス」すなわち「マ
ルホランド・ラン



だ。かつてJ・ディーンやS・マ
ックイーンも走ったという。
レースと言ったって公式のじゃ
ない。週末の夜、愛車を思い思い

時速190〜260キロで挑むの
だから、目立ちたいだけじゃちよ
っと無理。
そのうえ、実生活では若きチャ
ンピオン・ステ
イプは自動車
修理工だし、パ
ティは作曲家で
ミュージシャン
の卵、ロジャー
は音楽プロデュ
ーサーの卵と、
巴れの信する道
を突き進んでい
る。

また私設レー
スで賞金ナシだ
から、もちろん
金のためでもあ
りやしない。な
にとち狂ったか
噂聞きつけ飛び
入りのトラン
ザム兄ちゃん
はステイプの58
年型356見て
「百ドル賭けよ
う」とほざき、
鼻であしらわれ
るシーンも。
反対に、警察
なんぞに捕まりや大散財。夜とも
なればめったに人も通らぬハイウ
エイ。レースには最適なコースと
あって、なかには己れの腕を過信
したヤカラも登場。あたら若い命
を散らすこともあるから警察だつ
て黙っちゃいない。レースを阻止
しようとはあらゆる手段を構じてく
る。

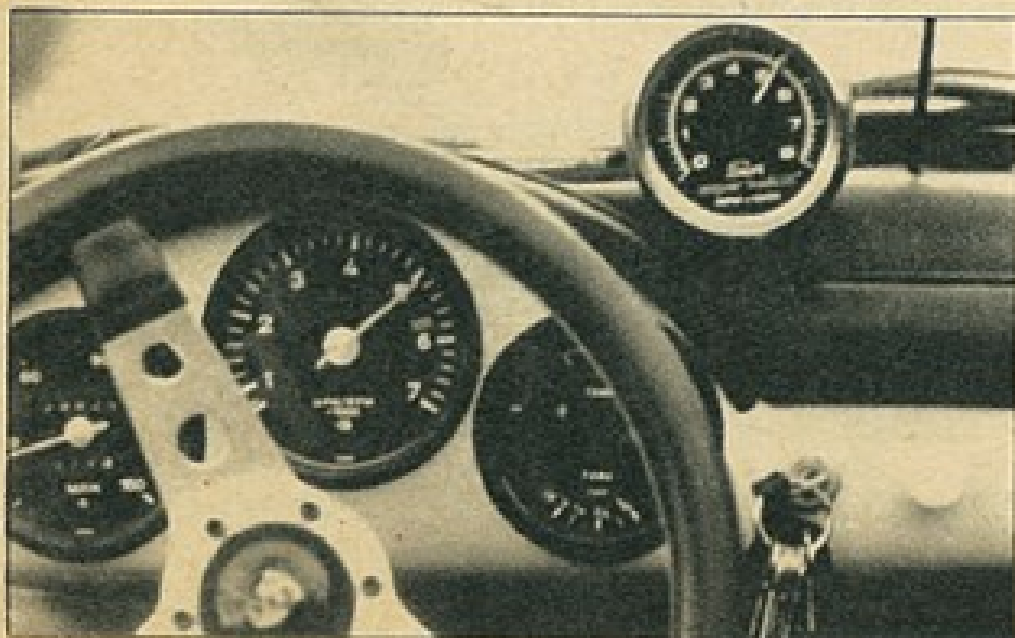
ただ、ギンギンの走りを期待す
るキミにとっては、356、コル

ボルシェ356スベ
シヤル。コイツは
極めつけのチュー
ンドカーだ。リヤ
には930ターボの
280馬力/5500回転
ユニットが息づい
ている。ネガティ
ブ・キャンバーが
迫力のホイール/
タイヤはリヤが11
J/225VR16、フ
ロントが9J/205
VR16だ。FRP
製軽量ボディが美
しい。さすがアメ
リカ、ハンパはや
らないネ。

ベツト、BMW、フェラーリなん
ぞが大挙して出てくる割に、オブ
アンダーソンがハンドル握るスタ
ーレットのCFほどテクニクを
駆使したドライビングを見せてく
れるわけじゃないのがちと残念か
も。
といっても、この映画、決して
オソマツな作品じゃない。マルホ
ランドに賭ける若者達の熱い鼓動
が聞こえてくるような作品なのだ。
原作はデビッド・バリーのノン
フィクション小説「サンダー・ロ
ード」。

デニス・ホッパーを筆頭に、ロ
ジャー役のリチャード・コックス、
監督のノエノ・ノセックとキャス
ト・スタッフは実際のマルホラン
ド卒業生。彼らの若き日の情熱が
スクリーンから滲み出てくる作品
だ。

モダンなインパ
ネ、5600回転に
マーキングされ
たタコメーター
からこのマシ
ンの素性が知れる
のだ。



Street Tune!

特集 ストリート チューンはこうやれ

中筋 豊／柳川 研



数日前、東京湾埋立地にあるA埠頭へと足をむけてきた。そこでは毎週金曜日となると、街の走り屋達が、各自、自慢のチューンドカーを持ち込んで誰ともなく相手を見つけてゼロヨンを競い合っている。

走る事の楽しみは、競い合う欲望へと発展する。誰よりも早くゴールラインを走り抜けることの満足度は、プロレーサーにしても、ストリート・レーサーにしても同じ欲望である。ただし、ひとつ違うことがある。

それは他人からの祝福と憧れである。一匹狼と呼ばれる彼らストリート・レーサー達には、他人の祝福は皆無にひとしい。誰よりも早くなければ注目されることもなく、挑戦することよりも「挑戦される」ことの喜びのほうが大きいのだ。たった400mだからと安易に車のパワーを引き出そうものならたちどころにエンジンをブローさせてしまうことくらい。彼らもよく心得ている。

チューニングエンジンをかばう意味でも、足回り、電装系などへと補う部分も当然のように必要となってくる。キャブレレーション

の変更もその意味では必要となってくるものの、補供パーツだけによるパワーアップを望むことは、あまりマトを得たチューニングとは言えない。

改造は改善であって改悪としてはならない。外見の見える所ばかりをいくら飾ったところで、実質的なパワーアップを身体に感じることはまず無い。感覚的には心良くとも、競い合った結果こんなはずではなかったのにと、不満を味わうことが多い。改造の失敗例である。

サーキットでのレーシングマシンをお手本に作ったかのような改造車に出合うこともある。中には純正のレーシングパーツを各所に組み込んだマシンにさえも出会う。サーキットマシンのTS仕様そのものであったりするのだが、いとも簡単にツインターボ装着のRE車に敗れ去ってしまう。

しかし、このRE車も3度のゼロヨン競走でオイルシール破損のうきめを見てしまう結果となった。ターボ装着だけのチューニングアップでは、ノーマルエンジンの部品耐久度にも限界がある。

車は理論だけで早くなるものではないが、やたらと部品を装着させるだけではなく、機械であるがゆえの各部分の作動原理を正しく理解した上で、使用上、無理や無駄のないチューニングを心がけてほしい。

ゼロヨンを競うことも、最高速を競うことも事実楽しいことではある。だが、そこに犠牲を生じる結果となってしまうのは、なんの意味があると言うのだろうか。マシンのブローならまだしも、車全体

を壊すことになったり、生命さえも失う結果となることを、誰が望むと言うのだろうか。

実際にチューニングにたずさわるメカニックも、むやみやたらに仕事をしているわけではない。正しい理論を学んだ上で、サーキットでの経験を経て生み出されてきたパーツやノウハウを、出来れば正しい方法として使用してくれることを望んでいる。

サーキットでのレーシングマシンを街中で走らせたり、まして競走などするプロレーサーは誰も居やしない。ストリート・レーサーはそれなりに、ストリート・チューニングを学び、祝福される走りの楽しみを見つけ、センスのあるチューニング車を作り上げてほしい。絶対に使用目的・使用方法を誤ってはならない。

チューニングにかかる時も経験の確かなアドバイザーを介し、カーライフを豊かにエンジョイしてゆけるように努力してゆくことが望まれる。

正しい意味でのチューニングを学んだ上で、内容のあるパワーアップを心がけてほしい。



●余白フアンの声

受験で上京した時に新宿の安映画館でとなりのオッサンがオレの体をさわりクルージングの世界へと誘った。オレは気持ち悪くて見たい映画も見ないで逃げた。東京は悪い。西宮市・金山恵一（19歳）へそのオッサン紹介してください。KIN

ストリート・チューンの基礎知識

解説・柳川 研

ストリート・チューンのポイントでは、高回転でのメリットはあるが、低回転でデメリットも生じるというの、あまり好まれるチューニングとはならない。

ガスばかりをやらたら大喰いしたり、耐久性に問題があったり、ドライビングにも支障をきたすようならなにも大金をつぎ込む必要はない。

現状エンジンのままでオーバーホールやバランス取りをきちんと

行ないさえすれば、カタログデータ以上の数値を見せることさえあるのだ。

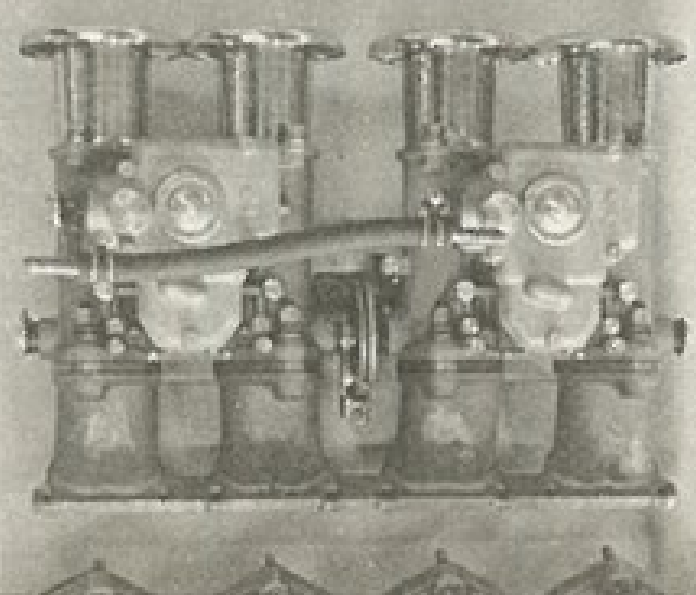
実際2T-Gエンジンで実験を行なった結果、カタログデータの115馬力を12馬力アップし、127馬力の数値を得たこともあるという。10万円もするキャブレターによるパワーアップでさえ5馬力ほどしか望めないのであるならば、ボア、ストローク、圧縮比の三つのポイントに重点を置き、チ

ューニングを行なってみてはどうだろう。

排気量を400ccアップにする場合↓ピストン&リング、クランク、バルブとスプリング、およびボアリングに関する費用はどの種類のエンジンでも25〜30万円前後で可能となる。馬力はプラス20、トルクはプラス2・7kg太るわけだが、この程度のチューンでも走りは見違える程変わってくる。必要なのはトータルバランスであり、過激なチューンはタウンスににおいては逆にマイナス面としてあらわれてくる。

キャブレターだけに頼るな

チューニングにかかる時、まず始めに誰かが考えるものがキャブレターだろう。大口徑ベンチュリーは確かに高回転時のパワーアップを可能としてくれる。高回転時にはエンジンに必要な混合気の増量供給が要求されるからだ。しかし、高回転時の条件は満たしてくれるものの、低回転域でのトルクを減少させることは、街中での走行やゼロ発進加速時においても、抜いにくいものとなってしまふ。ダッシュの瞬発力を求めるのであれば、低回転域から高回転まで、幅広いトルクを維持でき、かつスムーズに吹け上がるエンジンを作り上げることが望ましい。



実際のところキャブレター変更

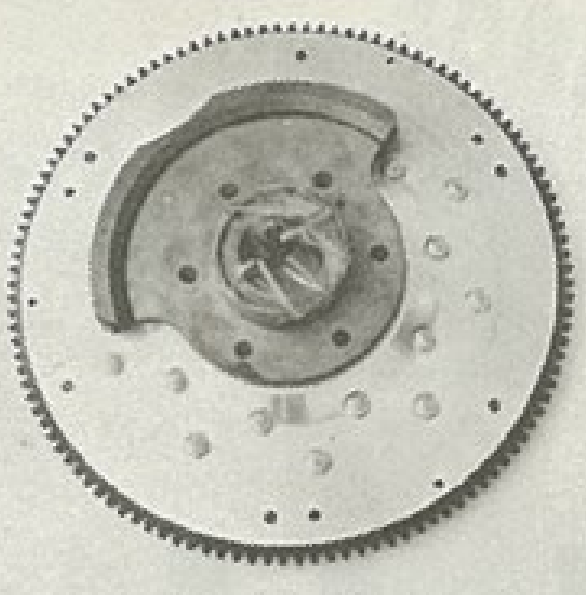
POINT NEXT

点火性能を向上させるためには、一次コイルの巻数を減らし、それにより減少した抵抗値を補正するための外部抵抗を付加し、一次電流の立ち上がりを早くする方法が行なわれてきた。

しかし、この方法ではポイントを通る電流の増量がポイントに負担を与え、早期摩耗あるいはポイント面の溶融損というトラブルを発生することになった。こうした問題はただ単にエンジンの不調を起すだけではなく、浄化装置・解媒にもトラブルを誘発する原因となってしまう。

セミトラやフルトラは点火性能を向上させるだけではなく、浄化装置や触媒方法を用いている対策車にも有利なのだ。

セミトラはデスピのポイントとそのまま使用できる利点がある。しかし、機械式接点の最も欠点とされる高回転時のジャンピングの



エンジン出力は爆発行程だけで、排気・吸入・圧縮の行程では逆に出力がロスしてしまい、クランクシャフトはなめらかな回転ができない。

フライホイールは、普通、クランクシャフトの後端に取り付けら

吹き上がりにはフライホイールの軽量化も有効

れ、爆発行程の急激な回転力をたぐわえ、シャフトおよびその他の行程でも回転を円滑にさせてくれる働きを持っているが、この重さに問題がある。

重さを利用してエンジン回転をなめらかにし、初心者にも運転しやすいと言うだけのものなら、長い運転経験を経てきたドライバにとっては無駄な重量である。逆にエンジンのピクアップを拒み、カッターリイものとしてしまっている。

式による欠点を取り除く良策をも持ち合わせている。

フルトラの方式には、①電磁コイル式コイルと永久磁石を利用し、磁気の変化を電流に変換するもの。②オブチカル式光電部と受光部の間をチョツパーが通過した時に信号を発生するもの。③高周波発振式共振コイルと受信コイルを結合させ、その間を遮断する金属板によって信号の断続を取りだすもの。④ホールIC式ホールICと永久磁石との間をチョツパーが通過した時に信号を発生するもの。

この4つに大きく分類され、原理的にはホールIC式がもっとも秀れているとされる。しかしフルトラ方式にも温度の上昇により、出力電圧が低下し、ミスファイアを発生したり、進角のずれを生じるなど、それぞれの方式に多少なりとも欠点もあることを使用に際して理解しておいてほしい。

Street Tune!

●余白RYOの声 やっと創刊号が完成した。今号からグラビアが32ページも増えたのに編集部の人数は同じ。人の2倍は働らいて3倍は遊んでしまった。



最高の点火装置は CD-1フルトラだ

点火が弱いために十分なパワーが生みだせないというのを、チューニングの過程でしばしば耳にすることがある。急加速時にはシリンダー内に送り込めた混合気の濃さにムラが生じ、弱いスパークでは、着火・爆発がスムーズに行なわれず、思うような加速力が得られない状態となる。フルトラ+CD-1方式は強力なスパークにより、カブリ気味の混合気を一気に完全燃焼させてしまう強力なものである。高価ではあるが、チューニング・エンジンには必須条件だ。

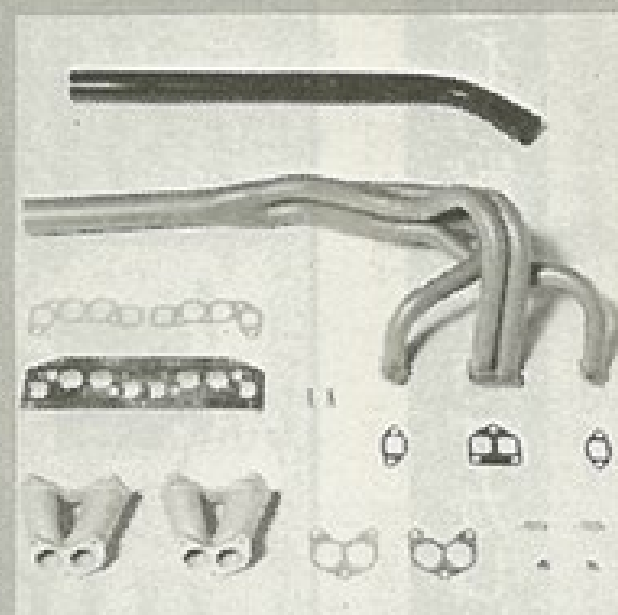
クワッチはパワー&トルク伝達の決め手

ゼロ発進加速には、シフトアップによるパワー&トルクの伝達をスムーズに行えることと、これをカット&オンさせる役目を持つクワッチの構造についても知っておかなければならない。エンジンの回転をミッションに伝えるだけのものではあるが、ダイヤフラムスプリングにより、プレッシャープレートがディスクをフライホイールに押しつける。その摩擦のスペリが少なければ少ないほど、プレッシャープレートの押しつけられる力と、その力を一瞬でも早く受けとめられることが出来るディスクとのパワートレイ



ンのマツチングは、高回転でのパワー&トルクの伝達に欠くことのできないものである。

わずか5万円で効果的な排気系



チューニングと言えば、忘れてはならないのがマフラーだ。たかがマフラーと馬鹿にする人がいるならば、それはチューニングの素人ですぞ！

エンジンから排出される燃焼ガスは、約3〜5kg/cm²の圧力と700〜800度の高温を持ち、燃焼ガスの放出熱の40%近くを含んでいる。この高温高圧の排出ガスを大気中にそのまま放出すると、ガスが急激な膨張とともに大きな爆発音となって発生する。そこでガスを大気へ排出する前に、温度と圧力を下げ、音量を抑える働きをするのがマフラーである。

マフラーの消音方法には、①排気管の一部を絞って圧力の変動を抑える。②排気管の一部を急に拡張する。③共鳴減衰現象を応用する。④吸音材で音を吸収する。などのタイプによって音の吸収範囲がそれぞれ異なり、これらを何とおりかに組み合わせ用いていることが多い。

消音器(タイコ)は排気管の途中にシャッターを設けるようなもので、エンジンの出力のさまたげともなってしまう。この損失が問題となるのである。マフラーを変えただけで出力がアップするとい

う考え方は誤りだが、そこなわれている部分のパワーを元どおりに引き出すためのチューニングもぜひ学んでほしい。

エキゾースト・マニホールド(通称タコ足)は、各シリンダーから排出されるガスを一本あるいは二本にまとめて、パイプに送り込む役目をしている。レーシングエンジンではパイプの長さ、太さによっても排気効率が大きく変わってきてしまう。エンジン本来のパワーを生かすうえで、マフラーは重要なポイントとなってくるのだ。

大きな出費とならず、10〜15%のエンジン出力を無駄なく引き出せる排気系のチューニングは、わずか5万円前後で可能となり、エンジン自体に負担をかけることなく、耐久性・経済性ともに望めるベスト・チューニングのひとつだ。

オリジナル・ターボ専用マフラー

●スカイラインジャパン ●ニューフェアレディZ ●セドリック430 ●ガゼール ●シルビア ●ブル910 ●セリカ(RA47)

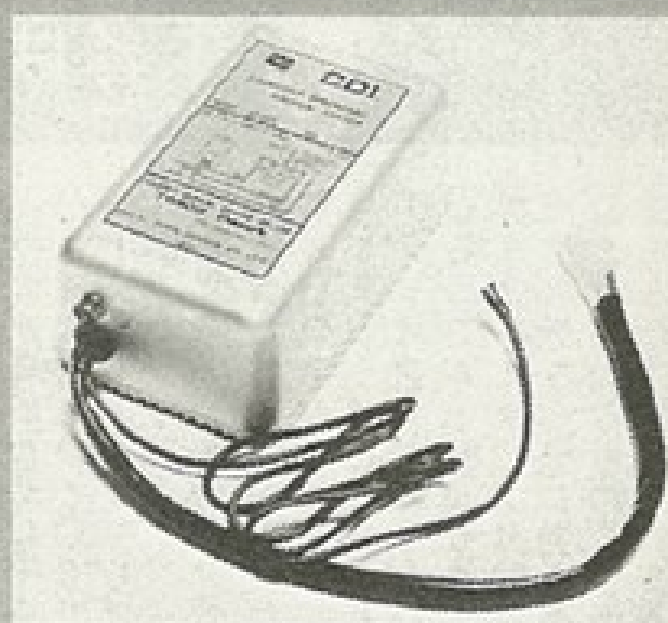
(某大手メーカーにて生産)
50φ径・パワーアップ

各専用タイプ ￥43,000

SKターボ・HKSターボ・クワハラターボ・藤壺技研マフラー&タコ足・ハヤシレーシング・ストリートサス他多数あり

スピードショップ・サッチモ(〒562) 大阪府箕面市稲126-1 ☎0727-23-5058

CDIとコイルは使用条件で決まる



CDI方式にも接点式と無接点式があるが、強力な一次電流を正確に流すことを考えると無接点式と組み合わせるほうがベターだ。そもそもCDI方式は、コンデンサーに充電した静電気エネルギーを放電した時に大電流が流れ、

それを約400ボルトに昇圧して火花電圧を得る。だが、火花時間が短く、完全燃焼の確実性能が悪く、燃費や排ガス対策上好ましくない欠点も持ち合わせている。しかし、火花電圧の立ち上がり電圧が早いこと、コンデンサーの充電がドエル時間と無関係なので、エンジンの始動性が良く、エンジンの高回転時の火花電圧の低下が見られない点などからレーシングカーには以前から利用されていたものの、一般公道を走る車にはむしろフルトラの方式だけで十分と思われていた。

だが、あえてここで取り上げたのは先にのべた欠点も使用方法の誤りから生じる欠点であり、改良の余地のあることも知っておいてほしいからだ。現在市販されているCDIは純正コイルに対してそのまま装着で

きるものとなっている。点火コイルはCDIにしろフルトラにしろ点火プラグに放電させる高圧エネルギーを発生させる源で、純正品、市販品ともに数多く、また性能の違いも見られる。

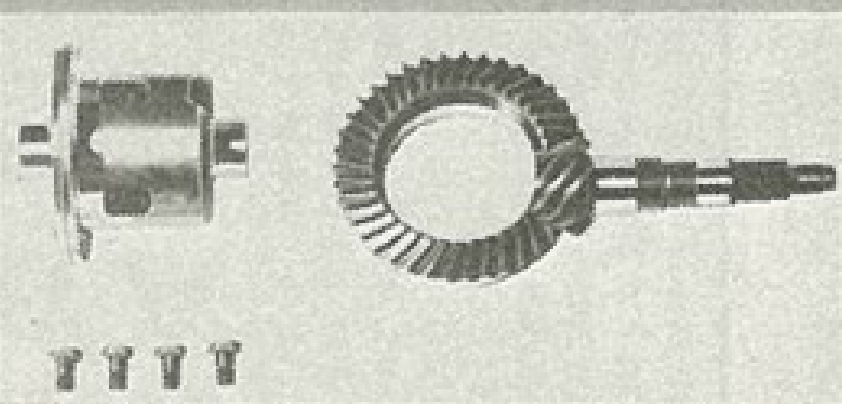
どの点火コイルでも同じ性能を発揮するとは言えないから、CDIの欠点とされる原因発生も、このあたりのCDIと点火コイルのマッチングのミスからと考えられる。点火コイル自体に始動時から高回転時（特にレーシングカーのように10000回転以上）までフルパワーで使えるものがなく、各ドライバの使用条件により始動性および低・中速重視型を選ぶか、レーシングマシンのように6000回転以上を常に保つ高速型を求めるか、どちらかでしか考えられなかった。

しかし、現在ではどのCDIと、どのコイルがベストマッチングするか大まかな実験データもある。参考までにそのいくつかをあげておく。①マークテンCユニット消費電流が0.6Aと少なく、アイドル時の入力電流はどのコイルの差も等しいが、最高回転時の状態ではボッシュの赤がベスト。②ジェフ・マイティスパークユニット消費電流は0.7A。アイドル時から高回転時まで日立ノーマルコイルがベスト。③GSマイティスパークユニット消費電流0.7A。最高回転域では日立フルトラ用がベストであるが、低回転域から実用回転域（7500回転付近）までの使用なら日立ノーマルがいい。

このようにCDIおよび点火コイルとも使用条件を考慮した上で、組み合わせを十分に検討することが望まれる。

安い加速アップはデフ・ギヤを変える

デファレンシャル・ギヤ。一カ所だけで、それも安く手軽にパワーアップ・ダッシュを望むとするなら、これしかない。レースやラリー用のクロスレシオ・ミツシヨンなどは複雑で高価なものだ。ストリートユースには、必要である。



効果的にやれば
金もかからない！

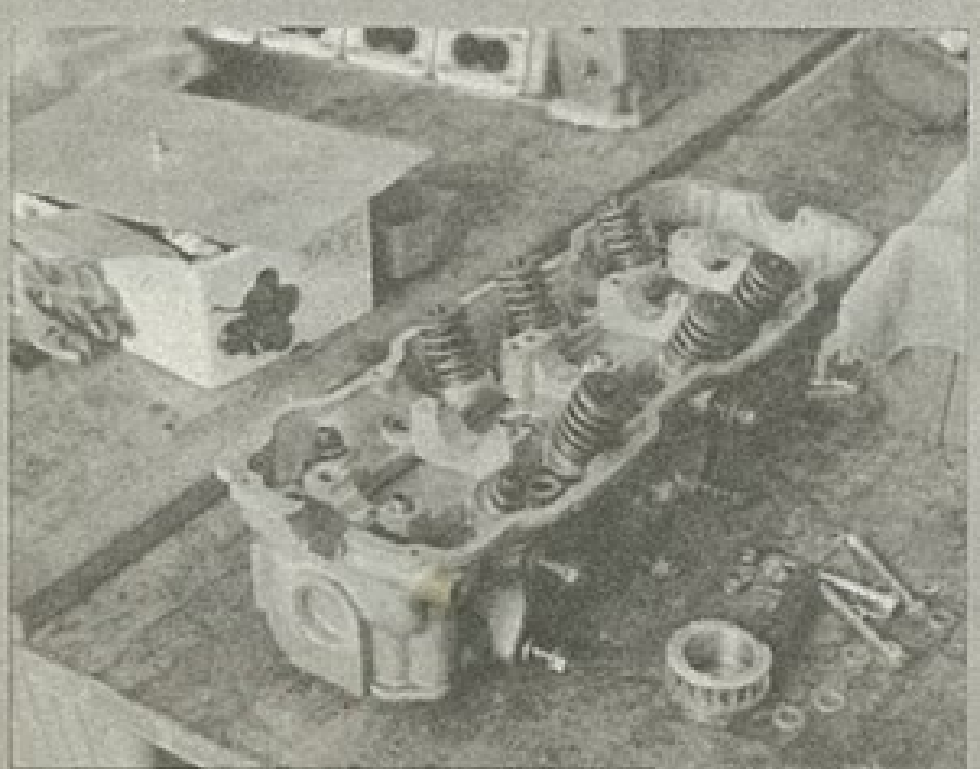
足回りの設定はむづかしい

動力性能を最終的に受けとめる足回りを、不用意に考へてはならない。車は真すぐに走れること、ハンドルの切れ角に際し、素直なコーナリングを可能とすること、

どんな状態時にも適確なブレーキングを与えてくれる。つまり、走り・まがり・止まれる、この3つの原則を与えてくれるものでなければならぬ。

バルブ・スプリングの強化も必要だ

カムシャフトの変更にもない要求されるバルブがバルブおよびスプリングだ。ノーマルより上げた回転域までバルブがついていけず、正確な吸・排気のタイミングが得られなくなり、エンジン回転は頭打ちとなりバラツキを起す。これをバルブサイジングと呼ぶ。バルブにはインレット・バルブとエキゾースト・バルブがあり、エキゾースト側のバルブシートはほうが、放熱を良くするためにいくぶん広くとってある。

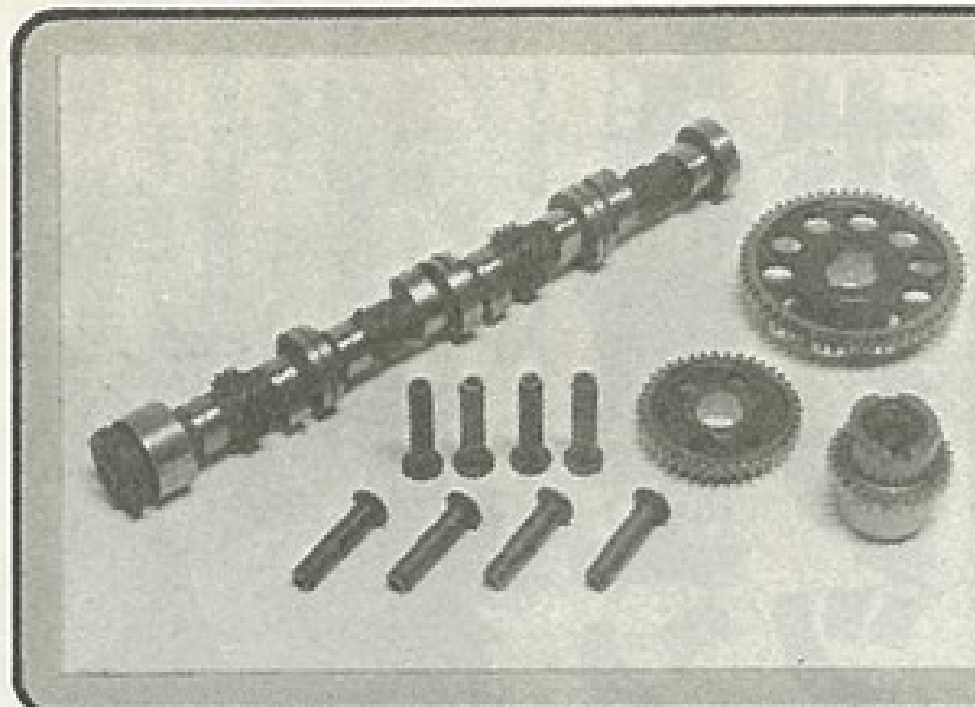


バルブスプリングはカムアングルの変更にもなうだけのパネレートを強化したものに変えないと、バルブシートとの密着を悪くする。また、沈みが大きいと、吸・排気に抵抗部分ができ支障を生むことにもなるので注意してほしい。

Street Tune!

●余白K-I-Nの声

ボクをオカマと呼んだ編集者がニクイワ……。アレッ

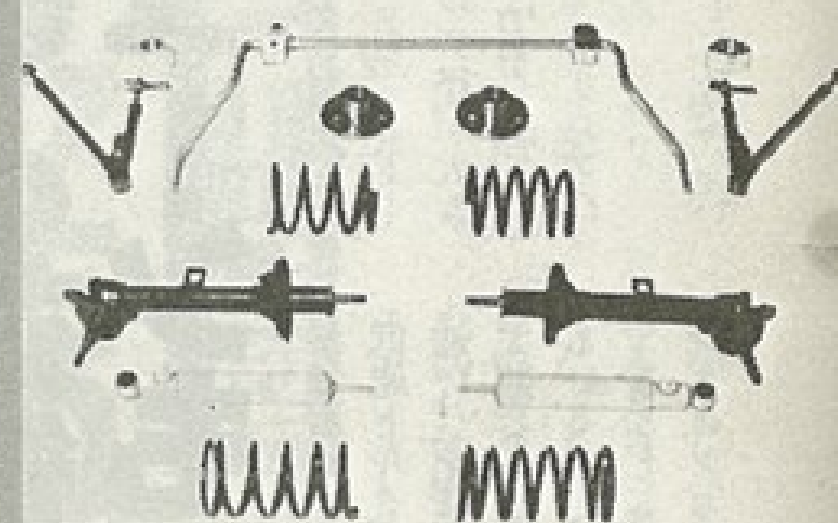


カムシャフトの変更はバルブリフト量を増すことにより、吸・排気をスムーズに行える実質的なパワーアップにもつながる。だが、キャブレター同様オーバーラップが大きすぎると高回転域のみの実力しか望めず、トルクバンドが細り低回転域での犠牲を生む結果となる。ノーマルカムよりもややバルブリフト量を上げる程度のカムシャフトを選択したい。

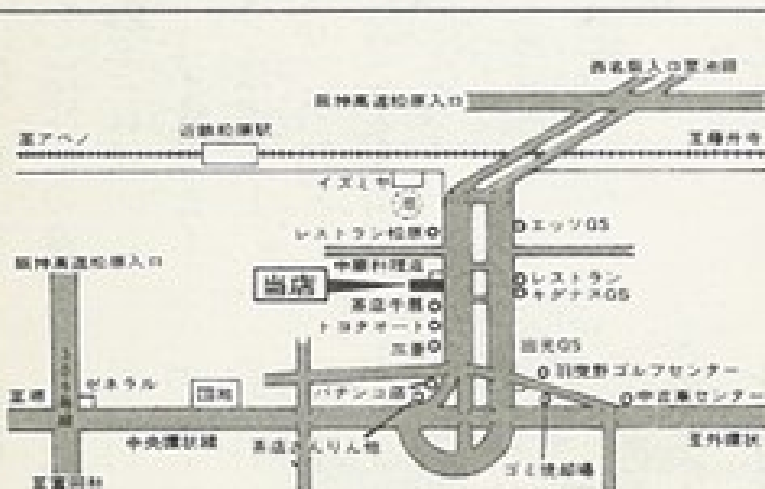
カムも低中速型がいい

圧縮比は10対1くらいが手頃か

エンジンパワーは、シリンダー内に吸入されたガソリンと空気の混合気が圧縮され点火装置により着火され、爆発することによって得られる。つまり気体の圧縮・吸入の繰り返しによって発生するのであるから、この差が大きくなればそれだけ効率の高いパワーが求められるわけだ。その方法は3とおりある。①ヘッドガスケットの変更、②ピストンをハイコンプレッション型にする、③シリンドラーヘッドの下面を研磨する方法、この3とおりの方法を合わせて行うことが圧縮比を高めて効率の良いパワーを引き出せる源となる。つまり、燃焼室の容量を小さくすることだ。ただし、ストリートユースであるなら、圧縮比は10対1までとしてほしい。ガスケットの吹き抜けに注意。



サスペンションの改造、セッティング、それにともなうフロント・アライメントの調整、ブッシュ類の強化、さらにはスタビライザの追加・強化と数えあげればきりがない。ましてやタイヤの選択、ブレーキ強化とこれ程多種多様なチューニングポイントを与えられる個所であるから、できれば自分の好みで選ぶより、多くの経験を経た信頼のおけるチューナーと相談してほしい。タウンユースではスプリングの強化を求めず、ショックアブソーバーのみの変更にとどめておきたい。



DRIVE SHOP

inter

〒580

大阪府松原市立部2-5-9

TEL 0723-35-1600

平日・9:30~10:00

日曜・祭日・10:00~5:00

南大阪ターボ専門店 (ターボ取り付け無料) (ただし特注ターボは除く)



H K S 関西地区代理店



ブリッツ / TRC ...他

ターボ特注・ターボマフラー加工OK!

(各ターボメーカーを数多く、各種、各車種を幅広く、取付、改造を手がけております。各種ターボ用ヘッドガスケットも多数在庫)

マフラー/タコ足/ショック/サスペンション/クラッチ他在庫多数

全商品が頭金なしで全国どなたでもローンOK!

●インターオリジナルマフラー

- 60φターボマフラー(GC210, 910, 430) ¥39,000
- ケンメリ・デュアルマフラー 42φ ¥15,800 50φ ¥23,800
- ジャパン・デュアルマフラー 42φ ¥22,000 50φ ¥29,000

●タイヤ、ホイール

- (タイヤ)
BS・ダンロップ・ヨコハマ・ミシュラン・ビレリー、その他……超特価(TELにて?)
- (ホイール)
●スピードスター・ワーク・ワタナベ……25%引
●ボルグ・ハヤシ・クロモドラ・マナレイ } ……20%引
●ロンシャン・カンパニョーロ・テクノ }
●ダンロップ・ヨコハマ・オーツ・BS ……35%引
●その他各メーカーホイール……特価ノ
(下取り有り)

安くてもパワフル！ 人気エンジン・ボアアップ作戦

街乗りチューンは最高パワーだけが勝負じゃない。低・中速域のトルクが重要。その効果的な方法がボアアップなんだ。

チューナー・中筋 豊(ユタカ・レーシング)

トヨタ18R-G型 排ガス 未対策と対策済み でチューンも異なる

18R-G型は2T-G型と同じく、半球形燃焼室をもち、2T-G型より0・5mmバルブ径が大きいなど、その作り方はよく似ているが、エンジンのワイリーングはまったく異なる。

2T-G型の軽快さに比べ、い

かにも重く、2Lの排気量による低速トルクで走るといった感じが強い。やはりベースとなっているT型とR型の性格の違いが表われているのだ。

もっとも18R-G E U型のインジェクション仕様になってからは、

ワイリーングも軽快になっている。48年頃の18R-G型とは性格の違いさえ感じるほどだ。これは同じ18R-G型でも、キャブ仕様とインジェクション仕様ではポートの形状もまったく異なり、当然といえば当然であり、このことも留意してチューニングを行なっていき

ポート形状変更は3万円ほどだ。

〈2200ccボアアップ〉

安価に上がり、耐久性もあり、なおかつパワーもアップするといった欲ばった考えから、18R-G型の2200ccをすすみたい。2400cc、2600ccなどへの排気量アップも可能だが、金銭的にもかなり高価となり、またブロック、コンロッドなどの加工も複雑であるため、金銭的余裕のある場合のみすすめる。

さて、2200ccの場合、ピストンとピン、ピストンリングが1セットで4万4000円。ピストンサイズは92φと92・5φが設定されており、この点でも安心である。実際には2T-G型と同様、シリンダーボーリングを行ない、エンジンを組み込むだけで追加工は一切いらぬ。またコンロッド重量などのバランス合せも2T-G型と同じ要領でよい。

ピストンクリアランスは一般走行用0・05〜0・06mm、スポーツ走行0・07〜0・08mmとればOKだ。ピストンクリアランスなどで、エンジンのレスポンス、ナジミが変わるので、クリアランスの設定にあたっては、充分注意したい。

〈シリンダーヘッド回り〉

次はヘッド側であるが、18R-G型のキャブ仕様はEFI仕様とポート形状がまったく異なり、端的にいうと別物と考えてよいだろう。EFIのヘッドは形状もなかなかよく、そのままでも十分2200ccの性能を出してくれるが、キャブ仕様では、できればポート形状の変更も行ないたい。

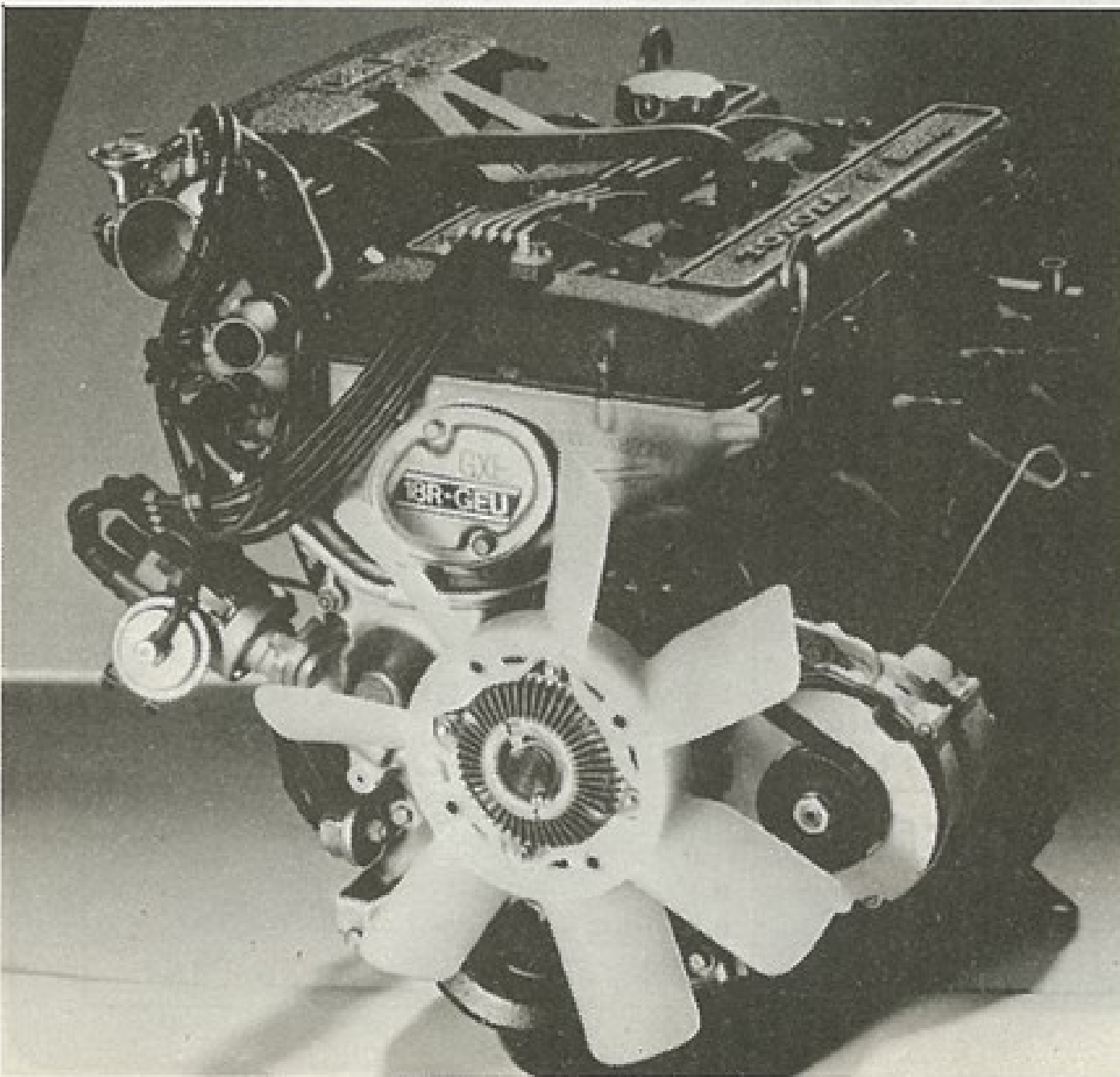
この形状だけでも18R-G型の重いワイリーングは軽快になり、レスポンスが変わってくる。費用は3万円ほど。

〈カムシャフト〉

ハイカムシャフトはTRD純正で、304、288、272が設定されている。IN304/EX288、IN288/EX272、IN272/EX272などの組

み合せがあり、各組み合わせの特性は2T-G型同様500回転くらいのトルクのパンドの差がある。このハイカムの組み込みに際しては、18R-G E U型はそのまま組めるが、18R-G型、18R-G U型では、カムシャフト・タイミングギヤがボルト3点締めて、バルブタイミング調整不可能なタイプであるが、オプション・カムはバルブタイミング調整タイプであり、カムタイミングギア、ワッシャー、ボルト、ピンなどが要だ。これらは2T-G型のノーマルパーツと共用なので、18R-G E U型には最初からこれらのパーツが組み込まれている。

またノーマルカム・タイミングギヤは、バルブタイミングの調整孔が4つしかあいていない。ハイ



カムなどの組み込みで、バルブタイミングが取れない場合もあり、オプシオンで用意されている調整孔が13あるタイプ(6000円)を使用すればよい。

18R-G型にはポート形状の変

トヨタ2T-G型

安価なボアアップ

2000の3種が選べる

トヨタ2T-G型は半球形燃焼室だ。他のエンジンと比べて、大さめのIN/EXバルブを持っており、ポートもスワールの発生しにくい形状などにより、中高速向きの設定となっている。チューニングのベースとしてはけっこうの素材である。

FP、F3、ダートラ、ラリーと2T-G型の活躍の範囲は非常に広い。これを見てもいかにチューニングのベースとして秀れているかわかるはずだ。

効果的な2000ccキ
ットは7万6000円ノ

↑1750cc、1800ccボアアップ

ボアが88・5mmと90mmになり、特に90の場合ではシリンダーの破損をみることがある。

排ガス対策以降のエンジンは、材質およびウォータージャケットの肉厚が対策前に比べて変わっており、破損につながる場合も多いのでチューニングに際しては、対策前のエンジンの選択をしたい。

●余白ファンの声

更なしてハイカムを組み込んでも、あまり良い結果も得られず、無意味だ。もっとも18R-GU型はこの限りではない。が、これにハイカムを組み込む場合は、EFIコンピュータ、エアフロメーター

などのセッティングも行わないと、ノーマル設定のガスの濃さもうすく、プラグが溶けたり、アイドリングが不安定となったりするので注意してほしい。

ピストンも88・5と90の2種類が用意されている。88・5でピストンやシリンダーの摩耗が使用限度に達した場合あるいは焼き付きの場合を考慮して0・5mmのオーバーサイズピストンもある。

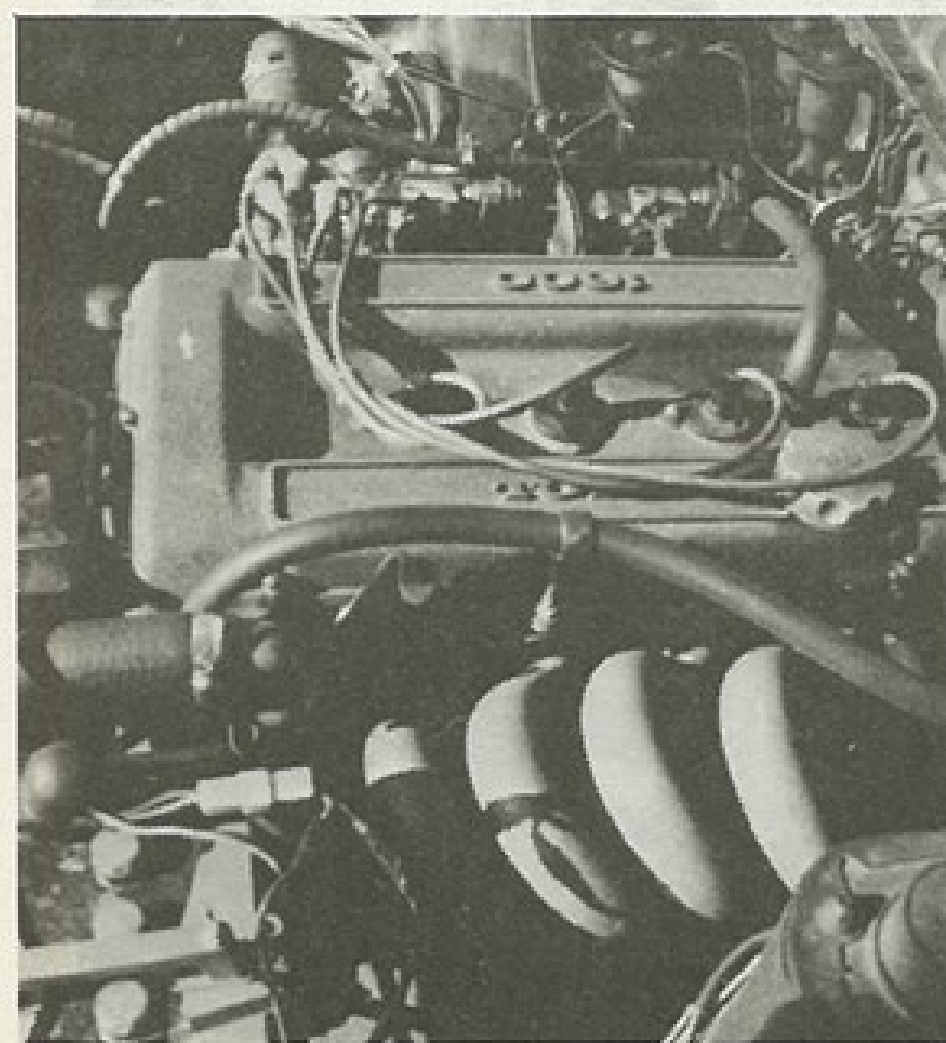
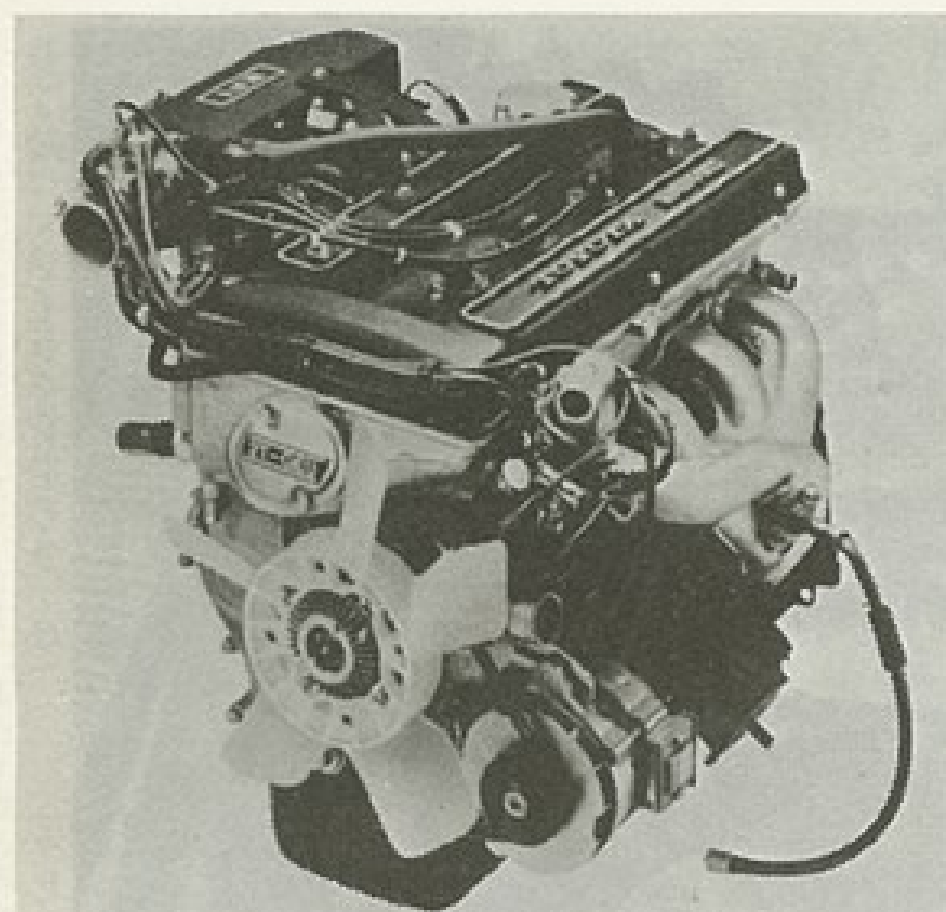
実際にはエンジンを分解して、シリンダーをボーリングに出すわけだが、ボーリング屋により仕上げ精度が違い、パワー、耐久性などに直接影響を与えるので留意したい。

ピストンクリアランスはピストンメーカー、材質により変わるが、ストリート走行では0・05〜0・06mm、スポーツ走行では0・07〜0・08mmのピストンクリアランスが一般的だ。

↑2000ccボアアップ

また2T-G型には、クランクストロークをアップした2000ccキット(クランクシャフト、ピストン&ピンリング、ヘッドガasket)が7万9000円で発売されており、圧倒的な低・中速トルクを得られ、ストリートとしてベストマッチングをみせてくれる。

ボクの友達で某予備校に通っているK・Tは「来年こそは大学に受かって自動車買うべえ」と言っていたが、今ビニール本ばかり読んでいます。ボクは声を大にして言いたい。↑(次ページへ続く)



も2T-G型は重量バランスが狂っている場合が多い。重量で20gもバラついていて例もある。お金もかからないチューニングなので4本とも同じウエイトにすると良い。

↑シリンダーヘッド回り

圧縮比については市販されているピストン自体がすでにハイコンプ仕様となっている。ヘッド下面の研摩による圧縮比アップを行わなくてよい設定となっているのだ。ノーマルカムシャフトでは使用回転域が変わらず、ボアアップによる低中速トルクの太さにより、極端な言い方をすれば、今まで3速で走行のところも、4速で走行できるほどである。

高回転域でも、もちろんノーマルより落ちるわけではない。より高回転・ハイパワーを望むには、ハイカムシャフト組み込み、ピクバルブ、シリンダーヘッド・ポート形状などの変更もあるが、いずれも金額のかかる所なので、ハイカムの組み込みにとどめておくとい

↑カムシャフト

ハイカムの種類としては、TRD純正の作用角、320、320R、304、304R、288、288R、272などがある。320、320Rは純レース用としての設定で、ストリート走行には使用できないと思ってよい。

それでは一般的に使用可能なものはと言うと、IN304&EX288、IN288&EX288、IN288&EX272などの組み合わせだ。

エンジン特性としては、トルクおよびピークパワーの回転数が約500回転ずつ違ってくる。すなわちIN304&EX288と、IN288&EX272とでは1500回転することになる。この組み合わせの中で自分の望むパワーバンドを選んでゆけばよい。

また純正以外のカムシャフトにも304、288、272などのカムがあり、ほとんどTRD純正のカムプロフィールをコピーしたもので、価格的には1500円と安価ではあるものの、加工精度の

悪い物もみうけられ、使用する場合には充分注意されたい。
ハイカムを組み込む場合は、バルブタイミングがノーマルとは違い、IN ATDC 96度、EX B

日産L型 豊富なチュー

ン・バリエーション と効果的なキャブ

L型6気筒には、L20型、L24型、L26型、L28型があり、ノーマルパーツとの組み合わせで実にさまざまなバリエーションが求められる。これがL型の最大特徴だ。

排気量を別にすれば、いずれもウェッジ形燃焼室をもち、ターンフローの型式をとっており、燃焼室形状、ポート形状などにより、スキッシュ効果が強く、低・中速に強い性格をもっている。

チューニングも、この大排気量によるトルクの強さを伸ばし、細かいセッティングにより、高回転

(前ページの続き)「ピニ本買うくらいだったらOPTIONを買おう。2冊買って240円もおつりがくる。」栃木県・久留木真実(19歳)「これからは3冊買って30円のおつりデリス。1&1」

TDC 104度というのが一般的である。加工カム使用の場合は精度の問題があるので、IN・EXとも作用角・リフト量などをチェックすることも必要だ。

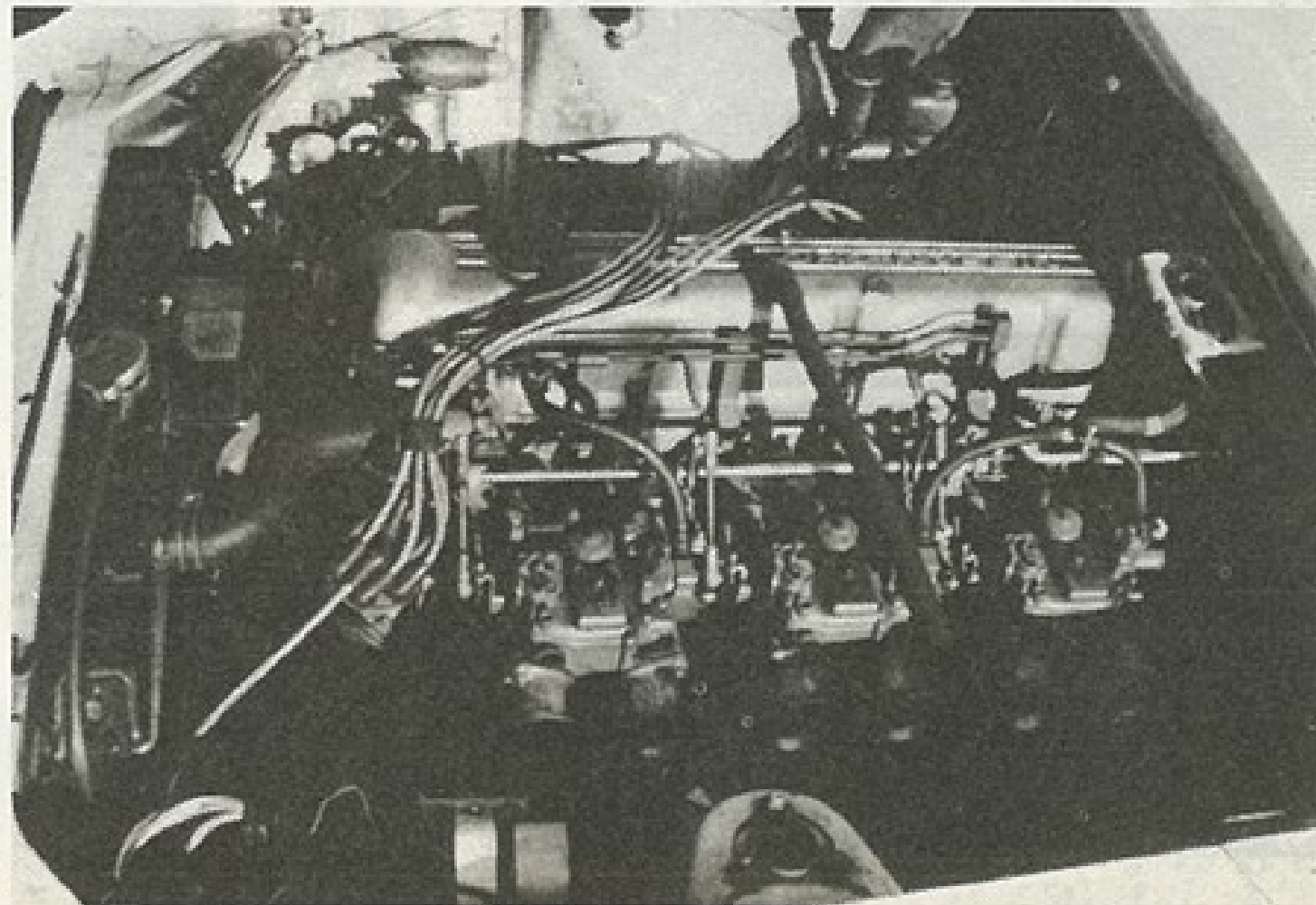
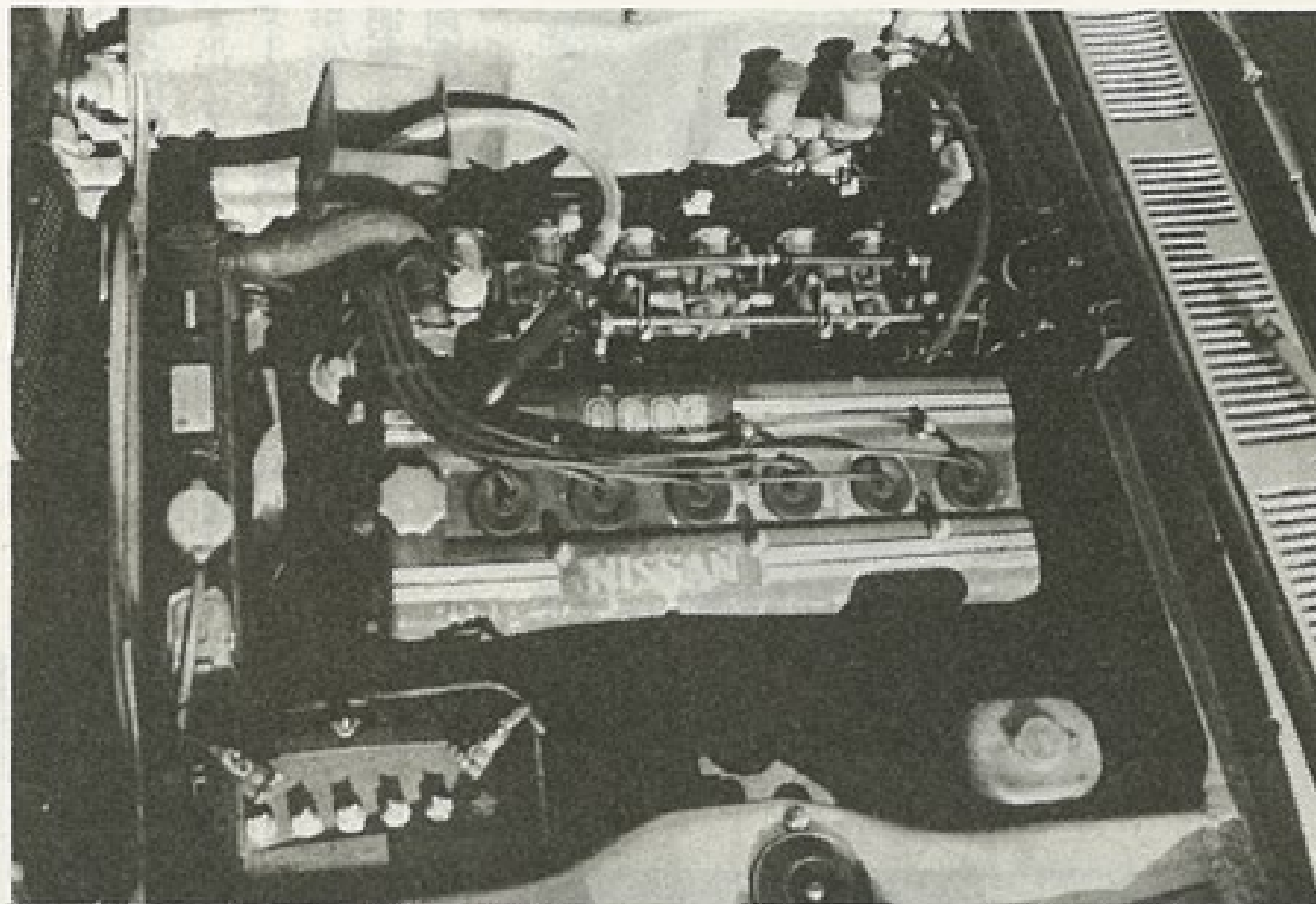
3&版はG20型 ピストンがお得ノ

2400 ccボアアップ
L20型はボアアップによりノーマル78φから83φまで拡大が可能。これで2400 ccとなるが、シリンドーボアのウオータージャケット部の肉厚が薄く、ブロックにより差がある、強度的に弱く、破損につながる場合が多いので注意したい。

3000 cc / 3200 ccボアアップ

L24/26型は、83φ・87φのピストン使用により、3000 ccとなる。市販品で7万円〜8万円。ピストンセットを求めることができるが、昔のG20型のピストン89φを使用して3000 ccにアップできる。

これはL型ピストンピン径21φに対しG型は22φなので、コンロッドを22φに加工し、ピストンヘッド面研摩、さらにバルブの逃げを加工すればいい。これらの加工



費を含めてもG型ピストンを使用したほうが安価であるというメリットがある。

最近では、ピストンセット、コンロッド、クランクシャフトのフルセットを組み込むことで、3200 ccまでアップすることも可能となっている。

L型の場合、シリンドーボーリングのみではほとんど追加加工は不要だ。しかもボアアップのみでも確実にパワーアップする。ボーリングの要領などは他のエンジンと同じだが、コンロッドのバラツキなどはトヨタ系よりも少ないようである。

シリンドーヘッド回りへ
次にシリンドーヘッドだが、L

型はウェッジ型の燃焼室によってスキッシュを出しており、現在のピストンは純正、市販品を含めてフルヘッドピストンで燃焼室形状が非常に重要だ。

もっともシリンドーヘッドがノーマルのままで、面研などにより燃焼室・底面積および、容積の低下などがない場合には、それほど問題ともならない。

カムシャフト
カムシャフトも輸出専用の68度(2万円)からはじまり、オプション74度(7万円)、加工カム(3万5000円)がある。加工カムの場合、別にロッカーガイド(12コ各6000円)が必要となってくる。またオプションにはバルブ・タイ

ミング調整用スプロケット(調整孔8コ)があるので、シビアなバルブ・タイミングを取るためにはぜひ使用してほしい。

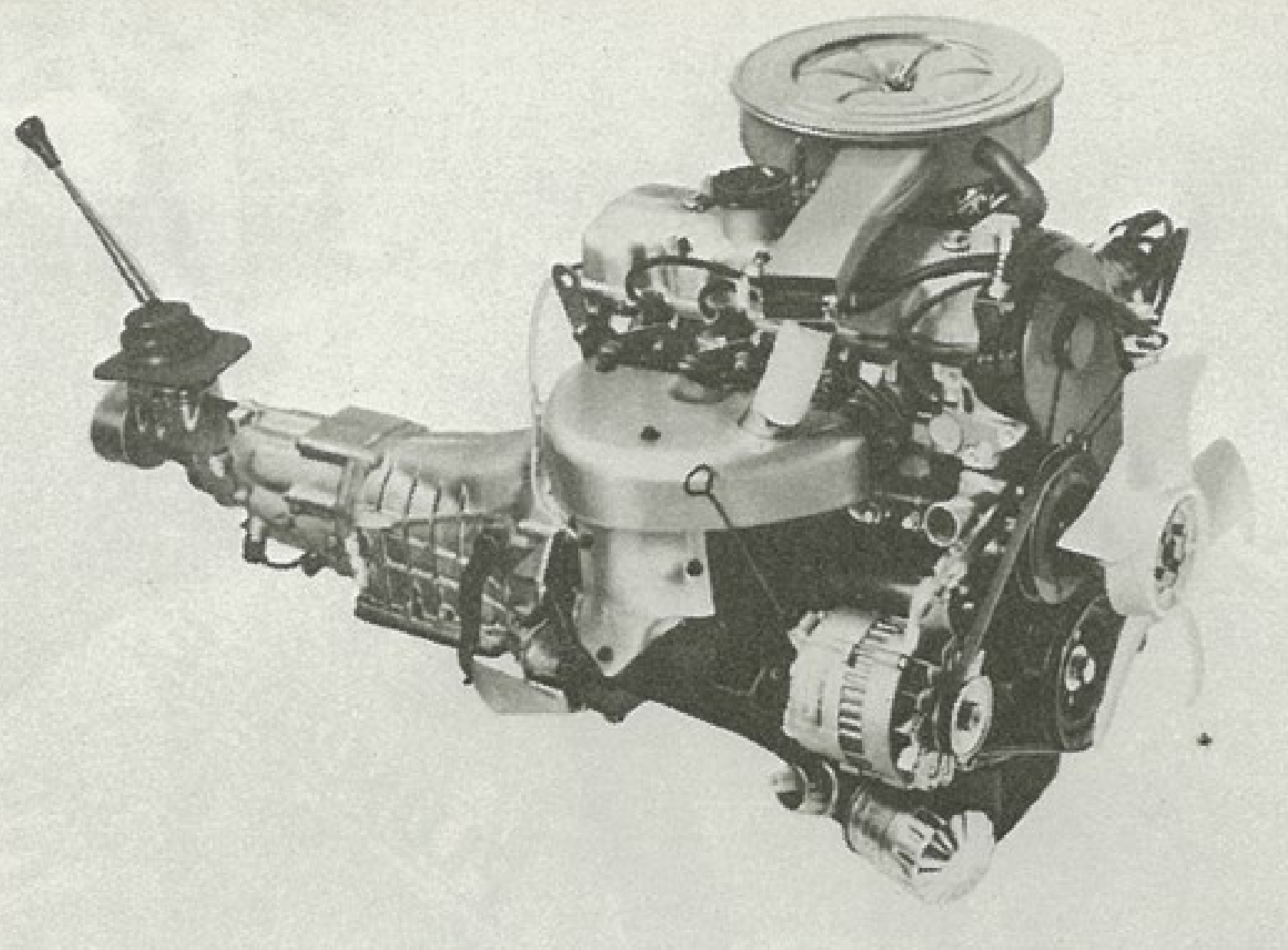
キャブレター

L型はキャブレレーションがワンキャブ主体(一部SU型ツイン使用)で、最近ではEGIが多く、チューニングを行なった場合は特にキャブレレーションが問題となる。

できれば、ソレックス、ウェーバーなど、サイドドラフトタイプ3連をセットすればベストだ。これにノーマルのキャブレレーションに比べて、確実にパワーアップが図られる。もっともノーマル・エンジンでキャブだけを交換しただけでは大きな効果はない。

三菱サターン系

独特のロングストロークとスワールポートを生かせ!



φ。このピストンも使用可能であるが、それ以上は、ウォータージヤケット部の肉厚がなく、1600ccと同じ排気量アップ(約1750cc)にとどまっている。

ストリート用の

カムはNo3が最適だ

へ1750/1850ボアアップ

さて、ボーリングだが、サターンはシリンダーボア部の下部に数カ所、ピストンが下降した時に干渉する場所がある。単にボーリングのみで組み込んだ場合は、ピストンの損傷が生じるので絶対に削除しなければならない。

サターンはL型同様、ボアアップのみでシリンダーはノーマルでも、確実にパワーアップが望める。またコンロッド重量バランスも3g以内に収まっており、この点に関しては国産エンジン中ベストといえる。

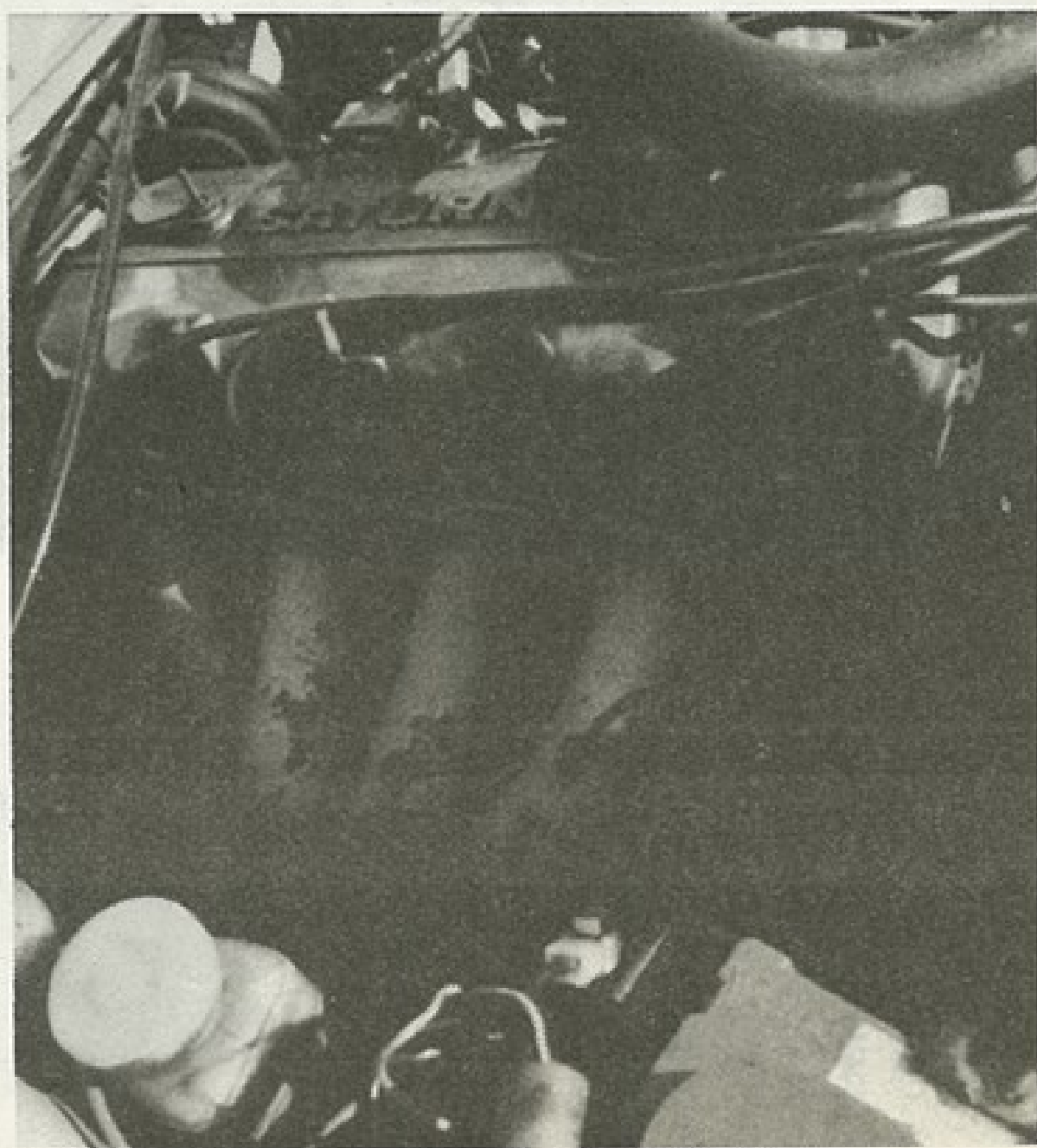
もともとサターン・エンジンは軽快なレスポンスで定評があるが、さらに低・中速トルクが太るため、いっそうこの感が強まる。

シリンダーヘッド回り

さらにパワーアップを望むには、やはりシリンダーヘッドのチューニングを行わなければならない。ポート形状だ。サターンはこの形状で強いスワールを生み出す、ロ

状態強いスワールを生み出す、ロ

ONの意外な読み方を教えられた気がする。もしもついたらすぐ連絡してネ。I&I



ングストロークと合まって、低・中速トルクの増大に役立っており、この長所を伸ばすようチューニングをするのがベターである。

ポート内に突出しているガイドは、エアの流れをさまたげたり、気流のみだれ(ちなみにポートを通過するエアは音速を越す)を生み出さざるため、削除する。耐久性は問題ない。

カムシャフト

次はカムシャフトであるが、旧ギヤラン系GSにNo6というのが組み込まれており、ノーマルではNo2のカムが一番ワイルドだ。

スポーツキットではNo3、No4、No5(各2万4000円)がある。

オーバーラップは、No3が79度、No4とNo5が86度となっており、No4とNo5はオーバーラップを同等としているものの、リフト量はNo5のほうが多い設定だ。

ストリート用ではNo3がベスト

だが、ほとんどパーツが無く、幻のカムと呼ばれている。バルブ・タイミングはトヨタ、日産系の最大リフト時に何度という取り方ではなく、INの開きはじめ何度という計り方をする。ちなみにNo4、5は46度である。またノーマルではバルブ・タイミング調整穴もなく、他のエンジンのようにノーマルでも数カ所あいていれば良いのだが、スポーツキットにも設定されていない。が、市販品で調整穴が9コあいているもの(1万2000円)があり、これを使用すれば良いだろう。

以上4機種のエンジンについて、ストリート走行を前提におき、なおかつ安価にパワーアップできるボアアップを主体に述べてきたが、この他にも市販ピストンの流用などで、いろいろと面白いものができると思う。次回を乞う御期待!

Street Tune!

三菱のサターン・エンジンは、今回とりあげたエンジンの中で唯一のロングストロークだ。OHC、多球形燃焼室、クロスフローのレイアウトをもち、ポート形状により強いスワールを生み出している

余白ファンの声

私、心算写真に興味があるので、カラーページをシロジロ見て探しています。まだ一枚もみつからないけど。東京都・吉原守門(15歳)へムムム、OPTI

イージー
COOK



あける

缶詰は日夜戦争に明けくれている。ナポレオンが、戦士の体力を保持するために、巨額の賞金をつけて発明させた代物だ。

イギリス人の手に渡り、改良され、まず探検家がとびついた。当時は缶切りの開発までは出来なかったらしい。「ノミとオノで開けて



下さい」のコメントがついていたという。

アメリカが缶詰を近代化した。缶詰は戦争のたびに大きく発展していた。第一次世界大戦では連合軍の食糧の3分の2が缶詰によってまかなわれたほど、保存食品としての缶詰の優秀性を世界中に実証した。

日本で最初の缶詰は明治4年、イワシの油漬け缶詰。日本オリジナル缶詰は、ご存知「大和煮」牛肉の大和煮は代表作。

これくらいの料理は 君にも出来るはず

焼くだけ 所要時間 **12分!!**



缶詰の種類も多種多用

魚貝 下ごしらえがいらないことがうれしい。

肉 コンビーフから大和煮まで、どうしてもストックしたい缶詰。

野菜 季節はずれの香りまでつめこんである。里いも、竹の子、等。果物 子供のころからなじみ深い。世界中の果物が楽しめる。

調理缶 本格的な料理が手軽に食べられる。カレー、スープ、各種ソース等おすすめ品。

日本食缶詰 豆腐、モチ、なんとタクワンまであるよ。中国料理も一流料理店のものがスラリ。

非常食 サバイバル・フーズ。フリーズドライ方式。開封しなれば半永久的に食べられる。熱湯をそそぎ、フタをして5〜6分て出来上り。非常用保存飲料も作られている（非売品）。

コンビーフとトマトのホイル焼き

材料（2人前） コンビーフ1缶、トマト1コ、スライスチーズ1枚、玉ねぎ1/2コ、塩コショウ、バセリみじん切りびん詰、アルミホイル、作り方のコンビーフを8枚にスライスする。トマト、玉ねぎも適当な厚さに切り、ホイルに並べる。塩コショウをしてしつかりつむ。②オーフントースターを熱しておいて中に入れ10分焼く。③1回出してホイルを開き、チーズをのせてもういちど入れる。2分たつたら皿に盛る。出来上つたら、バセリをふりかける。

サラタは④ホテトとマカロニのミックスサラタ缶。つけ合せはグリーンアスパラ缶、うずら卵の缶詰、ハムの甘酢漬け。

ホイルの中身は自由にオリジナルのOKを楽しんで下さい。

アウトドア派のキミのために

米軍放出品、携帯食（ラシヨシ）を紹介しよう。

味よりも、コンパクトな箱の中に大きささまざまな缶がぎっしり。

楽しみ袋の中味は、塩、砂糖、マツチ、コーヒ、ミルク、スプーン、ペーパー（箱によって差がある）。これを常にシートの下に入れて置けば、いつでも野戦の気分が楽しめるよ。カンでわかったネスカフェは何ともいえないワイルドな気分だ（固形燃料は1回分ずつ別売り）。

取扱い…東急ハンズ、石井スポーツ、タマキ

¥980

缶切りの話

缶切りを大別すると、コンパス式、テコ式、ギヤ式に分けられる。コンパス式は最近あまりない。いちばんポピュラーなのがテコ式、ギヤ式（歯車式）は力がいらないので女性や子供に人気がある。ギヤもシングル・ギヤとダブル・ギヤの2種類。切り口がきれいで安全。

最後に電動式。これは楽らくス

ピーデイ。カンキールなんて名前がついている。



取材協力
風、ボート、調味料入れ
MY HOUSE 渋谷店
03-477-5163
輸入缶詰 四ッ谷セーラー
03-359-8691



CYCLE

風が爽かだからペダルを踏む

●余白RYOの声

最近めっきりクルマに乗らなくなった。1年に5000キロも乗れば良く乗ったと思うのに今号の取材では4500キロも乗ってしまった。腰が痛い。

気分と身体をシェイプアップ!

自由に走り回るための道具
ルーツを探ればバイシクル

ワッパを回してマシンが進む。4つ輪も3つ輪も、ありとあらゆる地上の乗り物、みいんな同じパターンなのであります。

このコーナーでは基本的に2輪の、それも人間様のパワーで駆動するバイシクルが主役。

自転車とは、何と素敵な乗り物であることか、諸君、御存知かな!?

自由に走り回りたい。っていう願望は、紀元前からの人間の夢。1770年にフランスのニコラス・J・キューニョが蒸気機関の3輪車を作ったのが、自動車の第1号。

自転車のほうはそれより少し遅れた91年。同じくフランス人のド・シブラック男爵が発明したといわれています。

車世界の進化に伴い、そのノウハウは、そっくりそのまま自転車に導入されて進化しました。

といっても、セーフティ・バイシクルが19世紀初頭に登場してから、自転車の形態は基本的にまるで変化がないのです。

貴族の遊び道具として誕生した自転車も、次第に遊び心を置き去りに、もっぱら実用の道具として普及してしまっただけです。また、スポーツの道具ではあっても、こちらは厳しいレギュレーションに縛られて、大幅な形態上の変化をとげられなかったのです。

さて話を現代にもってこよう。1970年代初めの第一次石油ショックで、世界的に省資源の自転車が見直されたことは記憶に新しい。

排気ガスを出さず、石油を消費せず、自由に走り回れる。乗り物人間にとってはストレスを分散して心臓機能を向上させるスポーツ

性、実用性の高い乗り物。それが20世紀になって現代人が見直すこととなった素晴らしい自転車の姿だった。

バイシクル・ジョグは心肺機能を向上させる

流行のジョギングも近頃では、運動不足の人間の身体には過激気味。腰痛や足首の関節故障につながるようになりました。

まあ、実際の話、街は排気ガスに包まれたアスファルトジャングル。排気ガス吸い吸い走り回って健康によろしいとは思えないわけ。

けれど、一歩郊外に足を向ければ、とびっきりクリーンなオゾン

を胸いっぱい吸えるはず。それだけで気分は良い!

そのうえ、適度な血液を循環させる持久的運動は、心肺機能の向上に直結すると、運動生理学者は言う。

長距離マラソン、サイクリング、クロスカントリースキー、遠泳、いずれも良いが、最もとつきやすく、誰でも自分の能力に応じてすぐさま出来るのは、やっぱりサイクリング。これが一番です。

日本人は外ヅラ(姿)から整えてスポーツをするけど、欧米人はスポーツする過程で外ヅラが整っていく、なんて話がある。

ブラックスシャフトのラケットに、エレッセやフィラのテニスウェアで良を包み、軽井沢のコートでプレイしなきゃ気がおさまらないなんて日本人が、実に多いのです。

でも、もつと気軽にそこいらにあるお買物用ミニサイクルでもサイクリングは楽しめてしまう。

もちろん、ファッション性も考えなければ。遊びとしてのサイクリングは成り立ちではないだろう。だが、このコーナーでは、軽い気持ちで自転車遊びをすること、これを訴え続けるつもり。

あくまでスポーツライクな自転車

遊び、これが基本だ。こいつは何と言っても面白さ200%の条件なのだからね。

身体を使えば汗が流れる。汗と一緒にストレスも流し去る。汗にもいろんな汗がある。冷や汗なんてのはうれしくないが、スポーツの汗はもう文句なし。特に、ビールがうまく感じちゃうあたりはお買い得。

旅のア・ラ・カルト

ま、とりあえずペダルを踏み出してみて欲しい。ひとつ旅をしてみようじゃないか。角の煙草屋までの散歩だって旅だって言った人もいるけれど、いわゆる旅(ツーリング)の話をしよう。

自転車にもいろいろある。スポーツサイクルを覗いてごらん。ランドナー、グランランドヌール、キャンピング車など名前はいろいろだが、車輪径が26インチの12または15スピード。タイヤはワイヤード・オン。フレームは低速安定性に勝れた設計。荷物を積むキャリアも付いている。これがいわゆるツーリング車だ。でもあえて言うなら僕の場合、こういう自転車大っきらい。

ロードレーサーって車種がある。ドロップハンドル、12スピード、合金フレームにアルミニウムの部品類。高速安定性に優れ、車輪径は27インチ。タイヤ幅が細いハイプレッシャーなチューブラータイヤが装備されている。こいつが独断と偏見と愛を込めて僕がお奨めしたいサイクルスポーツの道具。

ツーリングモデルにテントや寝袋込み込んでるのが正統派だが、自由に走り回りたい。から、より快適に。より速く。と研究開発された自転車。やはり、より速く。のロードモデルを選びたい。

簡単なリヤキャリアに、登山メーカーのキリーあたりが出して自転車用ナイロンバックなどを用

意してみる。これに軽量小型を条件にした最少限の自炊道具。たとえばオプティマス123Rのバーナー、スイスアーミーの5徳ナイフ、ステンレスのシェラカップなんてやつも揃える。

シユラフザックは、中華人民共和国製のダウンがいい。こんな装備で星空の下に眠るツーリングが今、一番新しいのです。

まあ、何はともあれベタリグ。ハンドルは風まかせ。目的地は君の気分次第。汗を流すことを忘れていた肉体が躍動する。こころ良い疲労。本物の食欲。深い睡眠。疲労回復。超回復。かくして肉体パワーの向上!

人間のメカニズムは運動を欲している。それも多少きつめの運動をね。どこかのCMコピーじゃないけれど、1日目はすぐイキが切れた。2日目は少し楽になった。1週間が過ぎ僕の背には羽が生えた……さあ、走れ!

人間のメカニズムは運動を欲している。それも多少きつめの運動をね。どこかのCMコピーじゃないけれど、1日目はすぐイキが切れた。2日目は少し楽になった。1週間が過ぎ僕の背には羽が生えた……さあ、走れ!



ペダル駆動が採用された
19世紀中頃の自転車

We are waiting for you! イェーイ

キミの出番だ。 待ってるぜ!!

AS・Opt・時代からの読者のキミ、また、こんど初めてOPT・IONを手にしたキミ、これからよろしくタノム。

オレたちはヤル気充分だ。キミも、より充実したわれらがOPT・IONのために、ひと肌脱いでくれないか。お互いに仲よく楽しくやっていこう。

なにはさておき、まずはこの読者コーナーにピタシ・カンカンの名前を付けてくれ。

次は中味だ。開設予定コーナーとしては、

●Q&A…キミのライフ・チューニングに関するもの、なんでもOKだ。なかでもマシン・チューニングにかけてはバツチリやるゾ。

●買売コーナー…ここはカー関係に限ろう。とりわけチューンド・カー&パーツに紙面をさきたい。メいつぱい手塩にかけてチューン&ドレス・アップした愛車がいざ下取りとなると、ひたすらマイナ

ス査定されるなんて絶対納得できない。そんなキミのスペシャル・マシンをどんどん登場させてくれ(なお、書き方は別掲のとおりだ)。

●オレの激走レポート…内容は説明するまでもないだろう。原稿用紙に1行15字でキミの好きなだけ書いてくれ。できれば写真も付けておいてほしい。PS…激走レポートとは別に、キミの④ドラテク・トレーニング・コースも是非教えてほしいノ

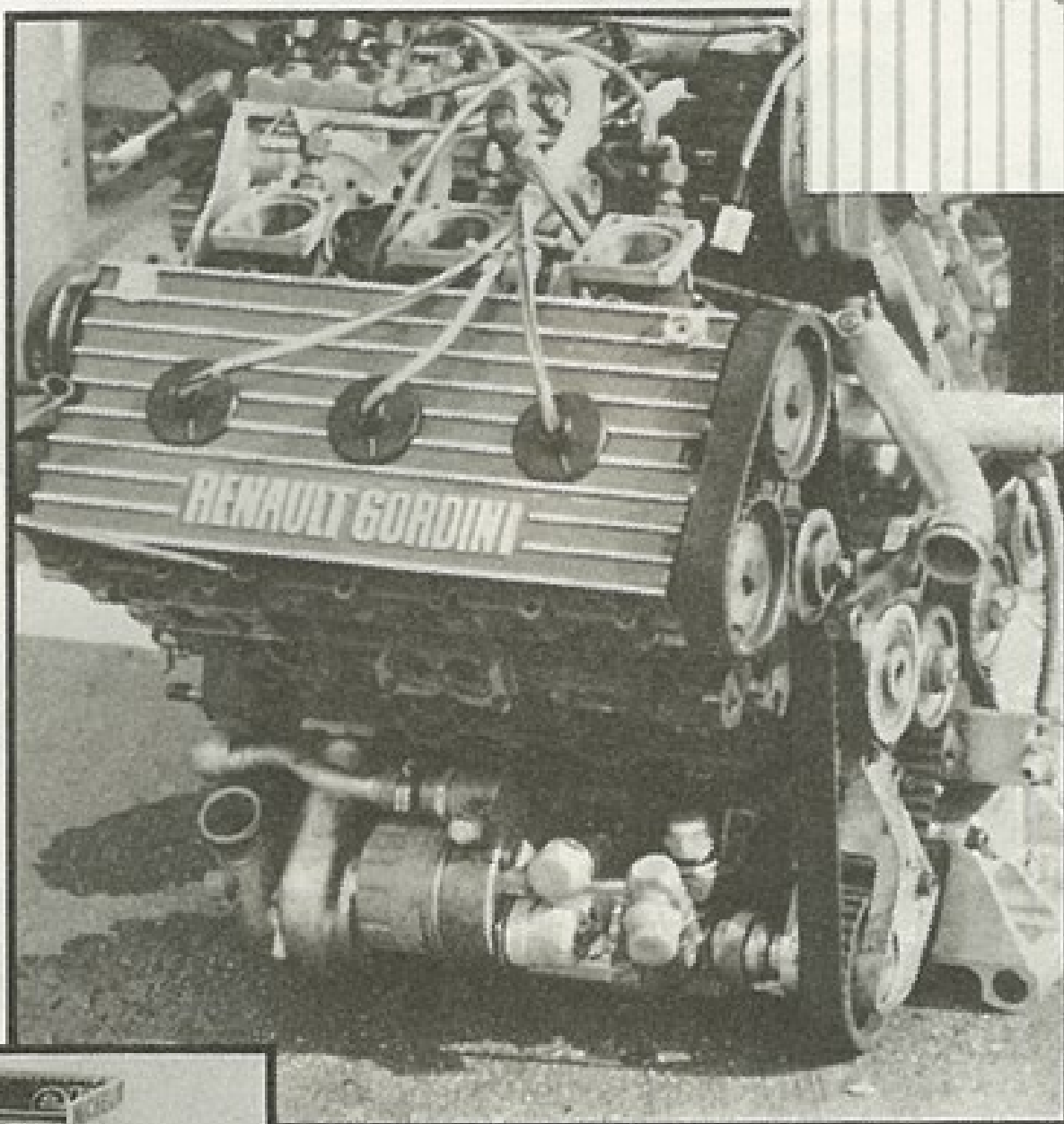
●その他、キミの耳よりスクープ情報、VS対決レポート(キミVSライバル、上役、先生、女、それからマッポなんてのもいい)。キミの出番だ。待ってるぜノ

●買売コーナー記載事項
車名、年代、車検年月、走行キロ、色、コンディション、ドレス&チューンアップ・ポイント、(その他の物件は特徴をくわしく)希望買値、住所、氏名、年

OPT・ION読者コーナー

開設準備室より

ブラック・スカGがフルオプションで登場



改造車のモデルが多く発表されるなかで、今回LSから新発売された1/12スケール・カスタム・スカイラインは、ディテールも良く、特にブラック・ボディは塗装をこなしても十分に光沢のあるボディだ。

カスタム仕様のパーツはヘッドライト、テール・ライト、ドアミラーさらに後輪がネガティブ・キャンバーになるシステムや2ウェイタイプのスポーキーまで付いている。

タイヤはミシュランXVSとBBSレーシング・タイプという凝りようだ。

価格…1000円 1500円
岐阜市本荘中ノ町818 株
エルエス



タルノーRE20の
ボ音は 最高だ!

レース史にターボ時代を開いたエポックメーカーキングナルノーRE20が1/12スケール・スケール・シリーズNo.24として田宮模型から発売された。

1/12スケールともなれば部品点数も多く完成するまでには大変な苦勞をしたものだったが、前作フェラーリ312T4から金属パーツを多用したキット内容となり初心者にも十分に組み立て可能なキットであり説明書通りに組み上げるだけで実車のムード満点に仕上がる。
価格…4000円 (株)田宮模型

4駆マニア注目!



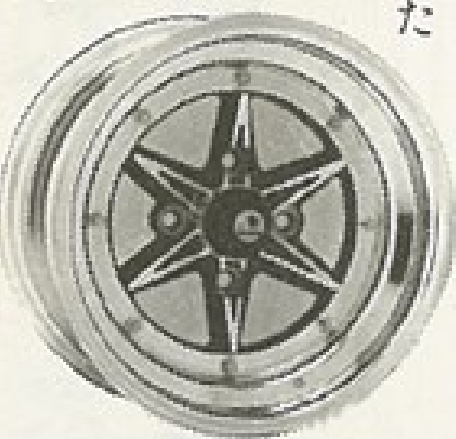
4駆用タイヤで有名なBFグッドリッチより世界初のマッド(泥地)用ラジアルタイヤ、「マッドテレーンT/A」が新発売された。マッドテレーンはラジアル構造の性能を生かし操縦性及び耐久性にすぐれ、トレッドのセルフクリーニング能力及び排水性能も大きく向上している。

価格は31×10・50R15LTが50900円
33×12・50R15LTが59700円 〒105 東京都港区虎ノ門5-11-15虎ノ門KTビル6F モベックス・コーポレーション・ジャパン

スターフォーミュラーには レースのニオイがする

F2レース、GCなどで活躍している(株)スピードスターからニュー・タイプの3ピースホイールが発売された。その名もスターフォーミュラーとスピードスターが長いF2レース参加の経験を生かした新時代のホイールだ。

価格は6J×13
(28000円)から10J×14(38000円)まで。



大阪府大阪市平野区瓜
林東2-10-13 スピードスター販売株

ワルサーP38で悪さするな!



数多くのモデル・ガンを発売している東京マルイ玩具よりプラモでは初の完全ブローバック・システムを採用したワルサーP38が新発売された。

ワルサーといえばガン・マニアでなくとも名前を知っている有名

なピストルで100万挺以上も生産された高性能なドイツ製のピストルだ。

マルイ玩具では強化ABS樹脂と金属パーツを多数採用して本物と同様に発火の力により自動的に薬きょうが飛び出すオートマチック方式を完成させ、より本物に近く、プラスチック製をまったく感じさせないモデル・ガンに仕上がっている。

価格:29000円/〒120東京都足立区綾瀬5-17-1

フェアレディ280・Tバールーフ登場 キミならどう改造する！

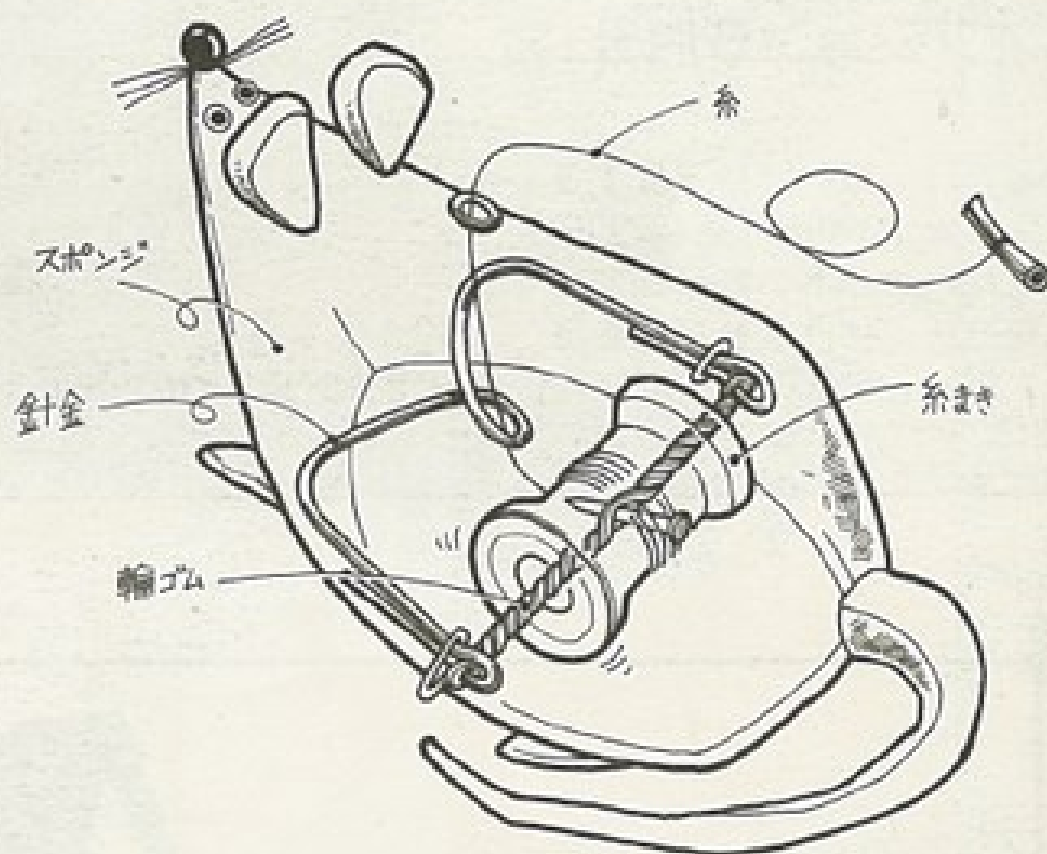


田宮模型より1/24スケール・シリーズの新製品フェアレディ280Z・Tバールーフが発売された。室内やドライバーのモールドは最高で当然ルーフは脱着式。このモデルでスポーツカー・シリーズも15種となり1/24スケールという手頃なサイズなのでフル・ラインアップしてみたいものだ。
価格：900円 千422静岡県静岡市恩田原3-7 株田宮模型

懐かしいコロコロ ネズミ 見つけたヨ



ボクが小供の頃には糸巻きを使ったオモチャを自分で作って遊んでいた。戦車やカメがゴム輪を動力にして糸巻きをコロコロと回転させて走る実に単純なオモチャなのだが当時はプラモデルも少なく楽しい遊びの一つだった。
最近ではラジコンなどのハイメカニズムなオモチャが多いが原宿でイラストのような糸巻きネズミを見つけて買って来た。昔の糸巻



きは木であったが、このパーツはプラスチック製になっていた。しかし構造はまったく同じでコロコロといかにもネズミらしく走ってくれる。価格も150円と実に安いのだがネズミ本体はスポンジで、あとは糸巻き／糸／ゴム輪／ハリガネがあればすぐに完成するので自作してみてもいいかな。へびRYO

これがみの素顔だ！

静岡県の石川英輔君(19歳)がみのイラストを送ってくれた。イメージ的にはピタリと編集部一同へエー似てるじゃないと言ったKIN1



似てます？！

部に送って下さい。(み)

人が実際のみに見えてる言で8階から落とされそうになっていたよ。
●これからのイラストを編集

プラモ 100台 ビッグプレゼント

読者から読者プレゼント！

オプション6が発売されて間もなく編集部に4個の大きな荷物が届いた。これは「これはなんやろか」と箱を開けてみると中からプラモデルが出てくるわ出てくるわ。50個ま



では数々をチェックしたが小さなモデルも多くあるので途中でやめてしまったほどだ。

同封された手紙には「オプションが4月26日に創刊されるそうです。オメデトウございます。今一回送りましたプラモデルは私が約

10年間に買い集めたもので、時間を見て製作しようと考えていたのです。しかし仕事も忙しくとても完成しそうにありません。そこでオプションの読者の方にすべてプレゼントいたしますのでよろしくお願いします。

と書かれていた。送ってくれた方は京都府の西村健さんで、大

のプラモ・ファンとのこととす。

編集部から読者の方へのプラモのプレゼントであれば話は簡単なのだが読者から読者へのプレゼントは初めてだし、この数にはちょっとビックリした。

御希望の方は、今号で1番おもしろかった記事を1つ明記して〒160東京都新宿区北新宿4-8-16 株三栄書房 オプション編集部「プラモ・ビックリ・プレゼント」係まで。切りは5月26日消印有効。プラモデルの種類は編集部に御任せください。

京都府西村健様
◎オプション様

OPTION 7月号は5月26日 火曜日発売です

さて、次号では何をやるのか
他誌には出来ないことを
必ずやってみせる。

オプション6月号

発行：昭和56年6月1日
定価：390円（送料250円）

発行人：鈴木 修己

発行所：株式会社三栄書房

〒160 東京都新宿区北新宿4-8-16 ☎03-364-3811

株式会社モーターファン・オートスポーツ社

〒553 大阪市福島区福島1-5-27丸井ビル ☎06-451-0802

株式会社モーターファン・オートスポーツ中部

印刷&製本：凸版印刷株式会社

写植：北島写植

レイアウト：クリエーティブ・バックノ千葉重義

写真：MPS

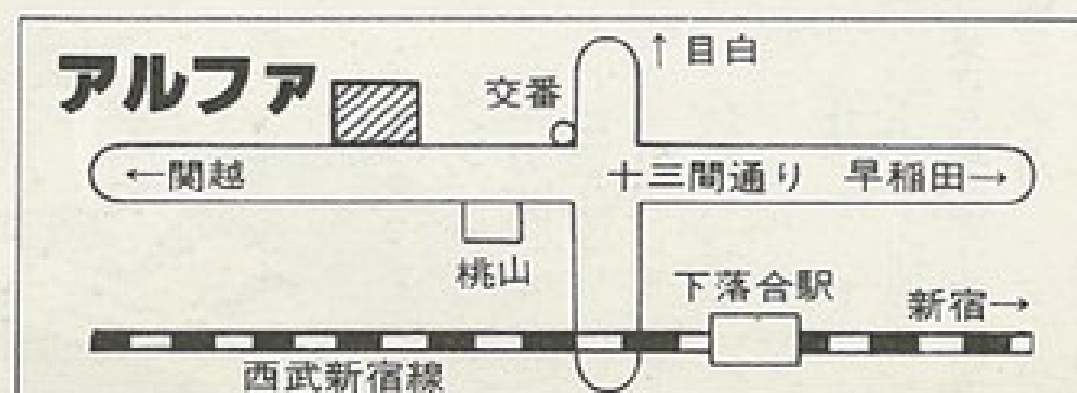
表紙デザイン：藤田稔 コピラスト：斉藤みち子

K&S Alpha TUNING SHOP

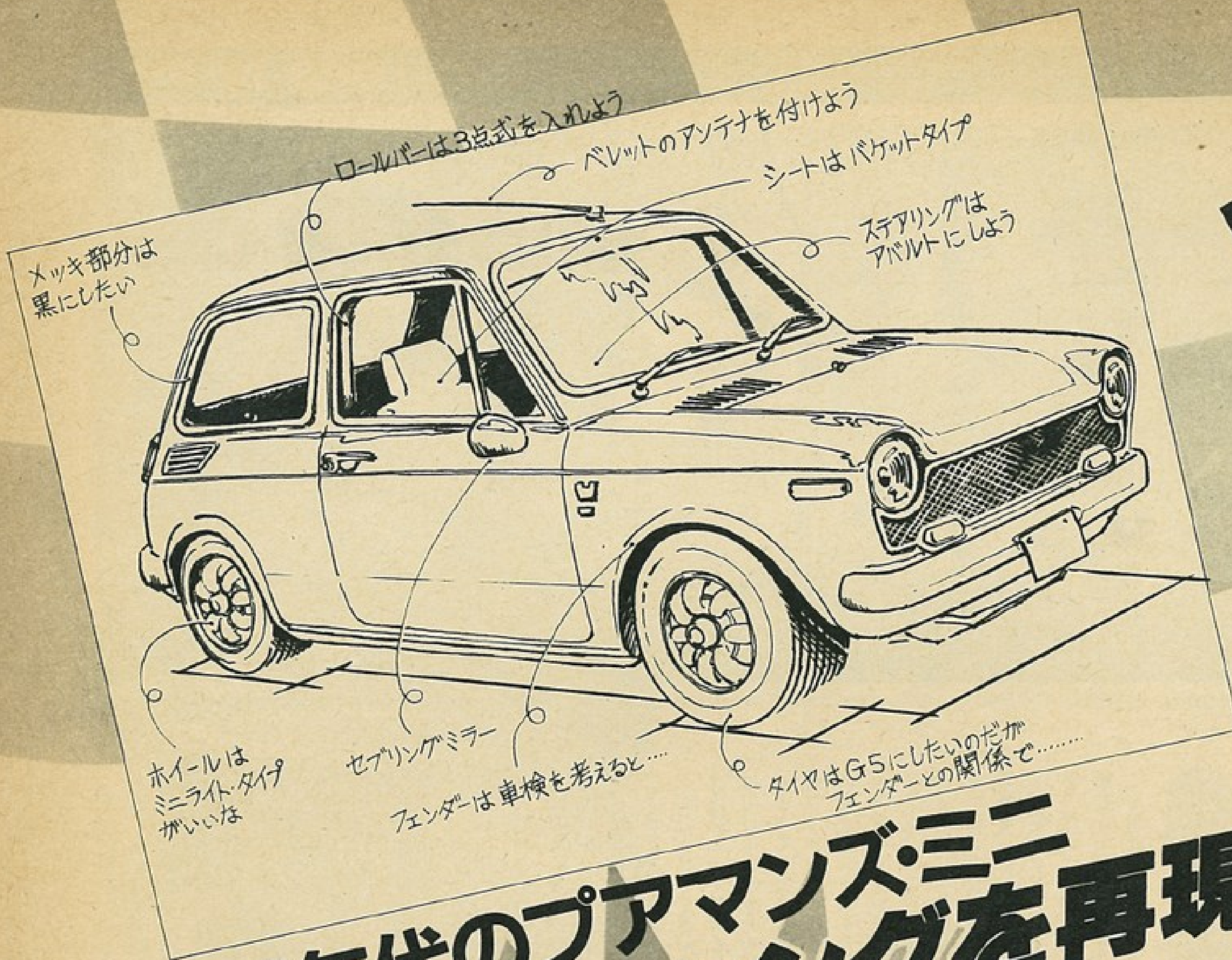


TEL 03 (954) 5053
〒161 新宿区中落合2-8-21

- ◎日産純正スポーツパーツ販売
- ◎TRD スポーツパーツ販売
- ◎レーシングカー・エンジン製作
- ◎サーキットサービス・メンテナンス
- ◎ラリー&ダートラメンテナンス



連載1回

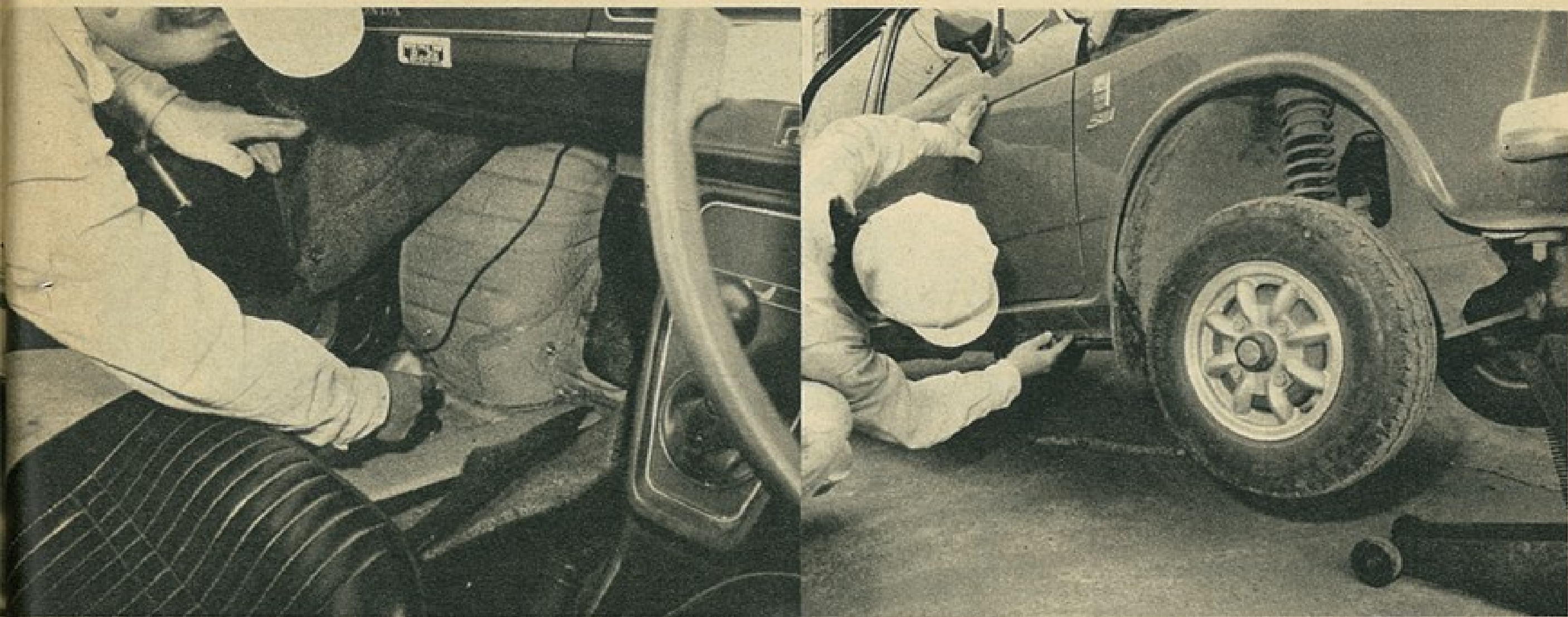


60年代のプアマンズ・ミニ N360レーシングを再現!



これが見つかったN360
Sタイプ。写真ではなか
なか美しく見える。

RAYO61111・キャプテン



ホイール・ハウス内側も腐りやすい部分だ。

サイド・ステップの下に腐りが発見されたらもうあきらめた方がよい。

今回の特集である60年代の写真
を捜していると、ボクが船橋サー
キットで走っている写真がコロッ
と出てきた。当時はスバル360
をベツタンコにしてレースや原宿
を走っていた。写真を見ているだ
けで頭の中はスバルのエキゾース
ト・ノイズ(そんなシャレた音はし
なかったが)でいっぱいになった。
スバルが当時の記憶の入口になり、
あの項はVANが、原宿が、
女の子が、と思いがふくらん
でしまい、その日は1日中仕事
が手に付かなかった。(毎日あまり仕
事はしていないが)

スバル360がクラッシュして
すぐに手に入れたのがあのホンダ
N360だ。ミニ・クーパーが欲
しくても高くて手が出なかったボ
ク達にとってN360のスタイル
は泣けてきたものだった。スタイ
ルだけではない、ちよつと調子の
悪いミニ・クーパーであれば原宿
の表参道ストリートでブチ抜くパ
ワーを持っていた。

そんなギンギンのクルマに乗っ
ていたのに、ふと気がつくとお
トマのクラウンに乗っている現在
である。そしてN360もスバル
も町中からほとんど姿を消してし
まった。こりや淋しい、とつても
淋しいことだ。どうしても淋しい
ことなんです。と考えていたら

1969年といえは12年も前の
ことで自分で乗っていたクルマと
同仕様で、さらに程度の良いクル
マを捜すことは実に大変な仕事で
あった。約2ヶ月の間に数10軒の
中古車店を捜したが見つからずに

もうダメ! 当時のN360を作

ろうと真剣に考えた。

いい歳をして、アホか! と
の御意見には耳をかさずに、さっ
そくベースになるNコロツ捜しが
始まった。

そこで、60年代のヤングに多く
の夢を与えてくれたNコロツの完
全レストアから当時のレーシング

360CCで36馬力だ!

でも昭和40年代生まれの方には
ホンダN360なんてチビな軽自
動車としか映らないだろう。いや、
そのスタイルさえ知らないかもしれ
ない。そこでN360をちよつ
とだけ紹介しよう。

1966年の東京モーター・シ
ョーで発表された軽のサイズをフ
ルに生かしたFWDとしてN36
0は誕生した。価格も31・3万円
という低価格。そして31馬力のパ
ワーは軽自動車としては衝撃的な
もので通算4ヶ月もの間ベスト・
セラー・カーの座を守り通したク
ルマだ。

1967年にはデラックス仕様
のMタイプ(35・8万円)、68年
にはタコメーターの付いたSタイ
プ(35・8万円)が登場した。その
後AT仕様、当時としては考えもつ
かなかったキャンバス・トップの

Nになるまでを4・5回で連載し
ますので「原宿/青山/VAN/
JUN/ルート5/船橋サーキット/
ミニカー・レース」なんて言
葉が頭のどこかに残っている方、
おもしろそうだからレストアをや
ってみるか、なんていう方は楽し
みにして下さいネ。

サンルーフ仕様などが発売された。
しかしボク達が最つともビック
リしたモデルは36馬力というハイ
パワーのT、TSシリーズであつ
た。このクルマは京浜のツイシキ
ヤブ、圧縮比9・0で36馬力/9
000回転というレーシング・ミ
ニ並みのパワーを絞り出した。

そして、このNIシリーズは1
969年の1月にNIシリーズに
マイナーチェンジされ、70年には
NIIIシリーズとなりフロント・マ
スクなどが大幅に変ってしまつた。
ボクの乗っていたNも36馬力仕
様で500ccにボア・アップ、ハ
イカムを組み込んだチューン・エ
ンジンにFRPのボンネットなど
で軽量化したボディで多くのレー
スやジムカーナでトロフィーを
もらつたものだった。(もらつたか
ない)

プロは2週間で理想のNを見つけた

もうあきらめていた時に、もしか
したらという考えが頭に浮んだ。

それは、当時のNコロツをレー
ス仕様にモディファイしてくれた
人が板金工場を開業していること
だ。すぐに電話をすると、まかせ

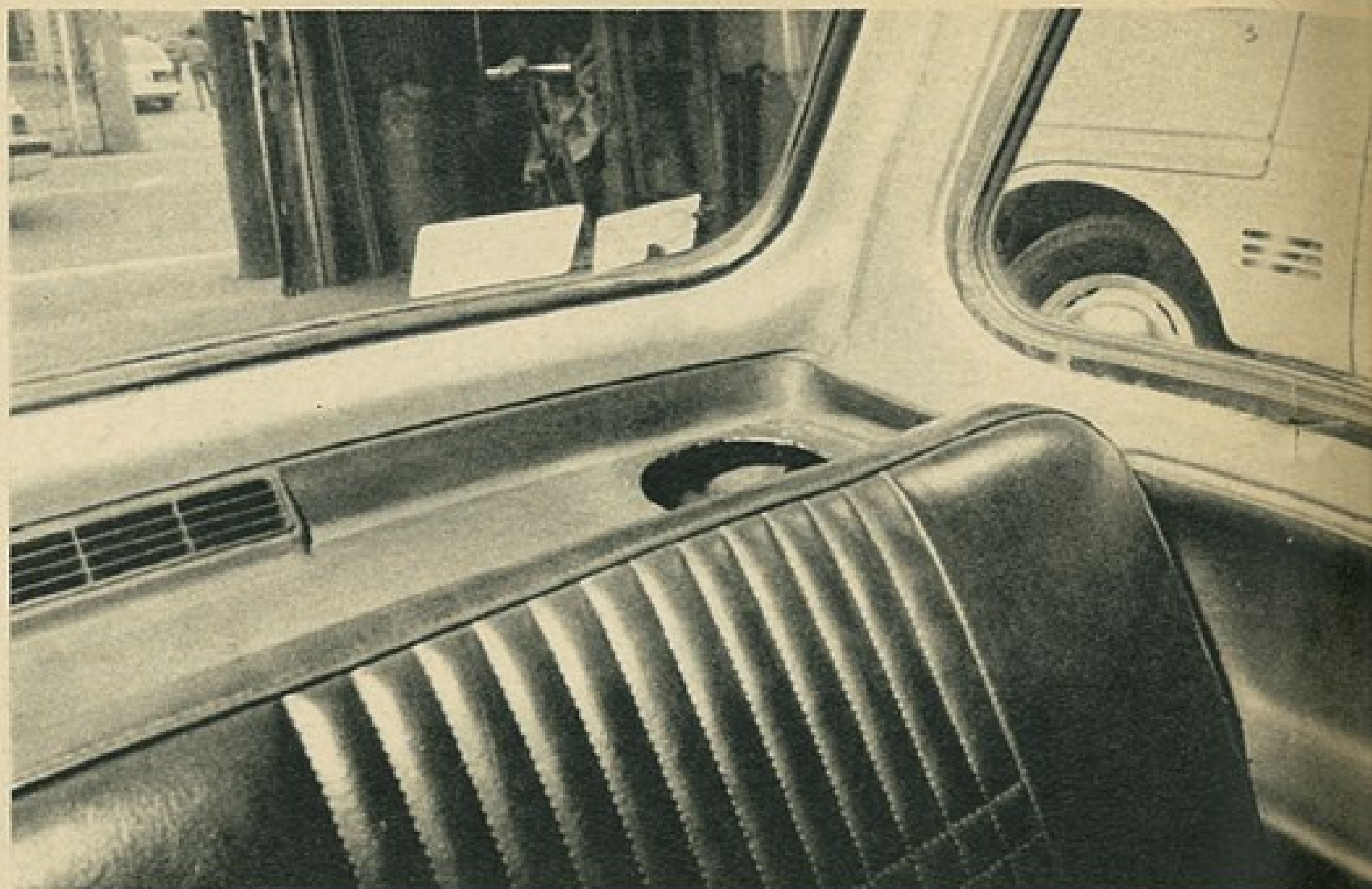
とけ! てなもので69年のNI、
TS仕様が見つかったのはなんと
2週間後であった。

さすがにプロである。程度も上
で価格は20万円であった。室内な
どには12年間の疲れは見えるが十

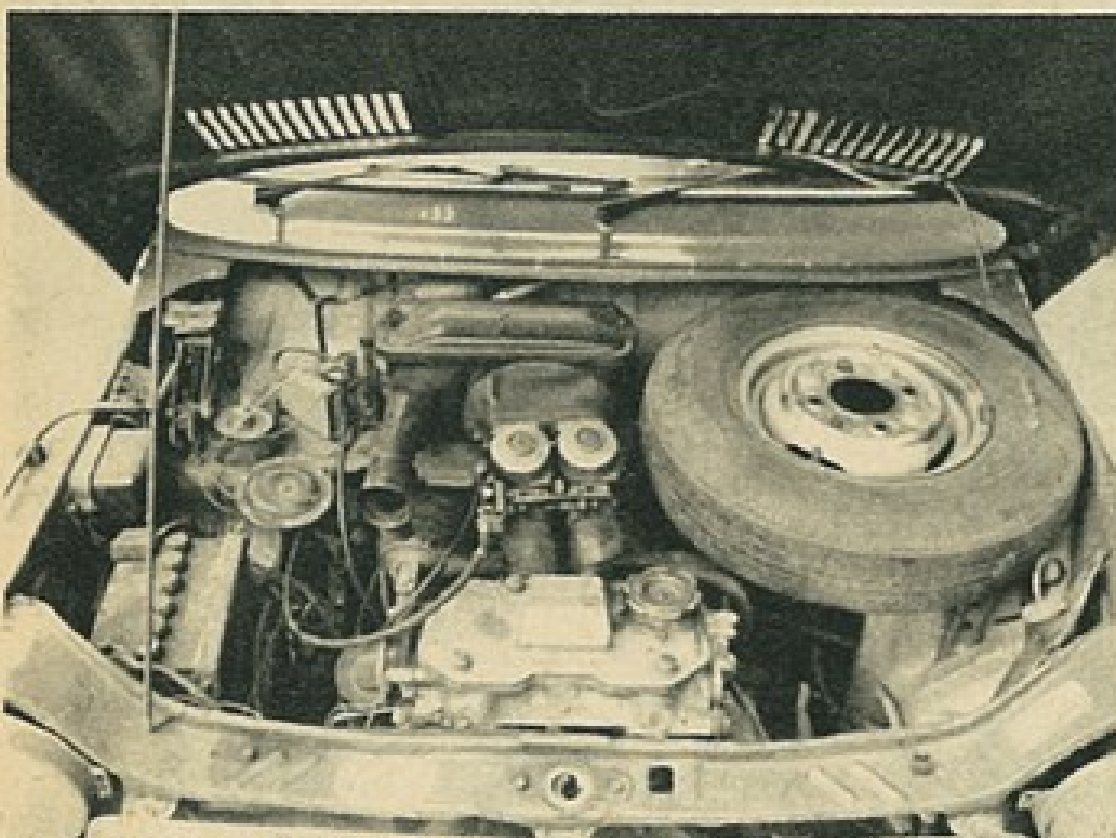
RYOのミニ・チャレンジ



オリジナルのステアリングには泣けてくる。ダッシュボードも12年前のモデルとしては美しい。



カーステレオのスピーカー用の大穴が開いているリヤ・トレイ。このパーツが無いと大変だな。



エンジン・ルームはさすがに汚らしいが、スチームなどで洗浄すれば12年前の姿にもどるはずだ。

ボディが主役です！

分にレストアは可能な状態である。さらに今回のNコロッを見つけてくれた五十嵐自動車工業の社長五十嵐繁氏は60年代に数多くのスバル、キャロル、Nコロッをレース仕様やストリート仕様にモディ

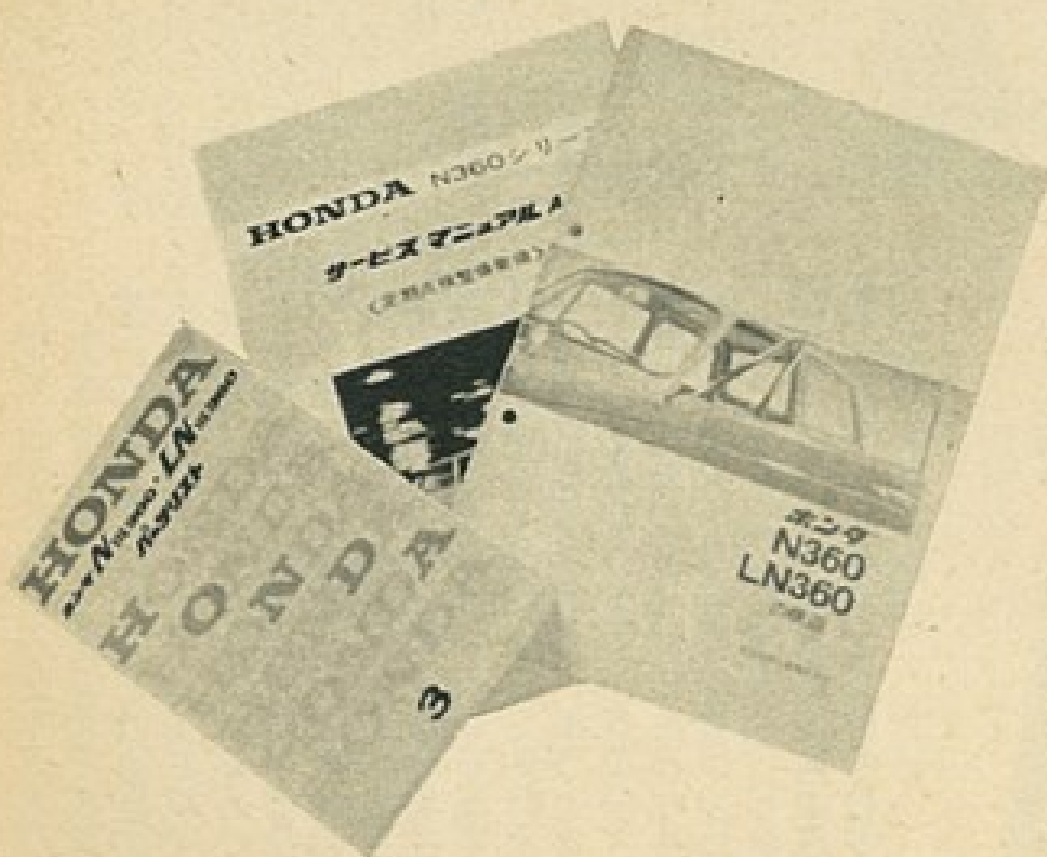
して今回は年式の古いレストア用のクルマ選びについて五十嵐氏に取材してみた。
まず第1にボディがしっかりしていること。特にN360はモノコック・ボディなのでどんなに光っていてもボディがダメなクルマはどうしようもない。ボディの腐りはサイド・ステップの下、バッテリー周辺、ホイール・ハウス内側などをチェックすると判る。はつきり言ってボディが腐っていないければ90%は新車に戻すことが可能だ。
次にサスペンション、デフ、ミ

ファイブした人なので、ボディの色や、フェンダーの形などを説明しなくても、当時のクルマにしたい！この一言ですべて理解してくれるのだ。これは当時のレーシング・ミニを作る上で重要なポイ

ツションなどをチェックする。このようなパーツは新品と交換することが可能だが、メーカーにパーツが保管されているかが問題である。一般的には10年間はほとんどのパーツがメーカーにはあると考えられるが、10年以上となると急激に無くなるものらしい。
今回のNコロッもリヤ・トレイにカーステレオ用スピーカーの穴がある。こんなパーツが無いとなると探すのが大変である。
このようにレストア用のクルマが見つかったらまず破損箇所をチェックしてメーカーにパーツの有

ントである。もし当時のミニカーをレストアしようと思うのであれば157東京都世田谷区喜多見3-2-14 ☎ 03-416-8338 五十嵐自動車に相談すると良い。

無を問合わせることだ。特にプラスチック成型のパーツは修理は不可能だ。逆にカーペットやシートなどは新品同様に修理可能だ。修理不能な部分が1ヶ所でも少ないことがレベルの高いレストア用マスター・モデルと言える。
またレストアを始める前にそのクルマの写真や資料、可能であればサービス・マニュアルやパーツ・リストがあれば最高だ。
さてボクのNコロッはパーツや資料も大半が集まったので次号ではボディをバラバラにして塗装を試してみるヨ。



世界中テニスの大ブーム キミもこの渦にまきこまれるぞ！

ウインブルドンに感動して
ボクはフライラを着た

今や全世界でテニスブーム、一説によると8000万人以上の老若男女がテニスを楽しんでいるそうだ。そして日本でも……。

ボクが書くまでもなく大ブームなのだ。そしてこの大ブームの頂上に立つのがあのピヨン・ボルグなのだ。思い起してボクがこのブームの渦にまきこまれたのは、彼の存在であつたようだ。言うまでもなく今年25才になるピヨン・ボルグは全世界のテニスファンを夢中にさせ、テニスを知らない者に目を向けさせる、絶大な魅力を持っている。

ボクは昨年(80年)のウインブルドンの決勝戦を忘れることができない。3時間53分と言う信じられないような長時間にわたって、21才のピヨン・ボルグを相手に血みどろの戦いを演じた。スロースターターのボルグは1セットめを簡単に取られたが、2セット、3セットめを連取、そして見ている人びとの呼吸を止めんばかりの緊張を強い4セットめのタイブレークで、ボルグは5度のマッチポイントを持ち、マッチケンローはそれを打ち破った。そして2セットオール。

14ゲームまでもつれこんだら5セットめ、闘牛士がエスパルダを、牛の心臓へ深ぶかとさし込むように、ボルグはあのバックハンドショットをクロスに叩きこんだ。ほとんど丸坊主になつたセンターコートにひざまづくボルグ、その姿を表現する言葉を私は持たない。対照的に自分のコーナーで、ナチュラルなカーリーヘアに指をさし込み物思いにふけるマッチケンロー、スポーツのフィナーレは美しい。

夜半、テレビの前でボクは身動きできずに座りつづけていた。全世界のテニスファンを感動させずにおかないこの二人は素晴らしい。そしてテニスと言うスポーツの素晴らしいさを多くの人がひと叩きつけたこの試合を忘れることができない。この後、二人のゲームは宿命の対決と言う表現で呼ばれている。

ブームとは言え、多くの人びとがテニスに興味を持つて参加することは、良いことだと思ふ。より多くの人びとが興味を持ち、スーパースター達にあこがれ、コピーし、楽しいテニスになればと思う。

スポーツほど見たり聞いたりして実際のアクションとのギャップの大きいものも他にないのではないか。ボルグやコナーズの両手打ち、マッチケンローのサーブ、レンドルのフォア、どれ一つとしてまねのできるものではない。女性にしてもしかり。だがこれを一生懸命コピーしようとする楽しさもテニスだ。そしてボルグのフライラ、コナーズのチエリッティ、ゲルライテスのマジア、ピラスのエレッツェ、マッチケンローのタッキニー、これらに身を包み、ドナーやウィルソン、ヘッド等のラケットを手に、コート狭しとボールを追いかけまわすのも素晴らしいではないか。



テニス

ハイ・スクール・ラブ・ストーリーはみんな大好きなんだね！



さて今回からテニスのページを担当することになった、Mr. Jです。今日は社内のテニス・フリーク達に集まってもらって何でもいからしゃべってもらうことにしました。——じゃまずモーターファンのA君から。(以下M・S……もMFスタツフ)

A テ、テニスについて話していいんですか。うれしいなあ、興奮してドモツチャいますね。

M オマエ、オーバーだなあ。

A でも、あのボルグ先生についてしゃべれるかと思うとうれしいですね。

T OSPORTのK君は?

K ボクは大学の後半で初めたんですけど、だいたいガストツマンでしょ、ボクだから一応何でも並以上にこなせるわけ。野球、ゴルフと球技も皆が実力を認めるぐらいの腕なんだ。(自信ありげに) テニスも当然皆んなよりレベルが上で、ついてこれないのよね。けどまあ皆んなの実力向上に役立つならと思つて……。

M よく言うよ、エラそうにノこんどはKのバック取めじや。だけどKは去年某誌に出てたテニス人種分類の中の、体育系テニス部員で感じだなあ。手ぬぐいぶらさげて……のイメージだ。

K なんとでも言え。弱者のヒガミじゃ。勝手にしゃべらせるとキリがないね。

Ryo 君は?

Ryo ボクはあんまりしゃべる資格な

いな。だいたい前に始めたんだけど、見よう見まねだし、2ヶ月に1回ぐらいラケットにぎるぐらいだから一向に上達しないし……。でもテニスはやるのも、見るのも大好きだよ。

M オレはKみたいな、ダサイイメージいやなんだよね。カッコよくないと。オレ、運動のセンスもいいし、足は速いし、左打ちでしょ。コナースカマツケンローで所かな。それに女の子にモテかたがチャウんよ。あいつとは。

突然MFのS ちよつとオレにもしゃべらせ。まあ腕の方は「ボルグにフォームがにてる」と言われるぐらいなんじやが、何と云つてもワシが気に入つとるのは、テニスをやつとるおなじじや。おなじ、これはいつ見てもエエのお。(よだれたらさんばかり)

A Sさんは動機が不純だからいやだね。ほくなんかもつと純粋にスポーツとしてテニスを追求してるのに。

全員 ウソつけ、女の子がいないとテニスしなくせに。

A 言われてしまったなあ。でもほくはボルグ先生にあこがれてテニスはじめてたといつても過言じゃないです。しゃべるとキリがないんだけど、彼のすさまじいバックハンド・ストローク、強烈なトップスピンのフォアをしてサーブ、それにクールのできれいな試合はこびと、どれを見ても素晴らしい

しいの一語ですね。だから毎月テニス雑誌や、テレビのテニスの時間、そして彼が出る国内の試合なんか追つかけますね。担当のJさんもそうなんですよね。

ちよつとはずかしいな。運動不足解消のために始めたテニスだけど、今やドツブリですね。ボルグ・グルービーになつたのは、本を読んでいて「テニスの上達する秘訣は」の質問にハリー・ホップマン、この人アメリカの名テニスコーチで、フロリダに日本では想像もつかないようなスクールを持つてる人なんだけど、1、基本の動きがナチュラルであること。2、一所懸命やること。3、いいプレーやスイングをコピーする能力があること、と云つてる人だけど、この3番めの「コピーする能力」と云う所を勝手に解釈してるわけ。だからA君みたいに、ボクもラケットはドナーのオールウッドや、ボルグプロをガットをパンパンにはつて使つたり、グリッパを10インチに巻きなおして、あのバックハンドに挑戦したりね。でもあのスイングをコピーするのは大変なんだ。まあ、まずはウエアとカラケットなんかからコピーするようになつたわけ。

K Jさんは、そんなスタイル(編集部註・Mr. Jのスリー・サイズは上から98-90-90cm)で、テニススクールに行つてるんですか。恥しいなあ。

まあそう言うな。かつこうをきめるとなんとなくうまくなるような気がするもんだよ。

まだ話してないM子ちゃんやH子ちゃんは?

H子 私もブームに乗つて始めたんだけど、持つて生まれた素質の良さで、かなり上達したみたいよ。男の子の持つような、かたいラケットでビシビシ入れちゃう。サーブがもう一歩だけ……。

M子 私は彼の影響でテニスを始めたの。運動するのきらいじゃないけど、どつちかと言うとフアッション性が優先ね。だからウエアはエレッセとかマジアツて言う風に道具も、車も、場所もきまつてないといやな方ね。ホテルのコートで軽く汗を流して、テラスで彼と二人、きどつてアイスティー飲む……て感じかな。わー言つちやつた。

M なんとというテニスじゃ、A もつとボルグのこと話したいなあ。

K ほくはレンドルがいいな。バックハンド強化のために彼を手本にしくなくちゃ。カメラマンのF ほく左じゃないけど、昔からコナースファンなんだ。

M オレ、マツケンローね。彼はNo.1よりボルグだよNo.1は。

なんだか話ガムチャクチャになりつつあるなあ。でも聞いてみると皆んな好きなプレーヤーがいて、結構コピーしてるみたいだね。

A そうですね。ボク達、趣味の域を出ない者にとつては、考え方によつては、こんなにいい教師はいないんじゃないかと思えますね。特にボルグに関しては一歩情報量も多いし、いいですね。

——といつているうちに、もう時間がきましたので勝手に打ち切りますが、最後にガツクリくるお話を。先日、某所でテニスしたんだけど、隣のコートにたぶん中1・2年生ぐらいだと思ふんだけど、6・7人の男の子が自転車にラケットつけて、ジーンズにトレーナー、テニスシューズ姿でやつてきてワイワイ楽しげに始めたの。ところが、連中のウマイこと、ウマイこと、サーブもフォアもバックも、ボルグ風、マツケン風、コナース風と、にくたらしいぐらい案にやつてるわけ、ボクはしばしば見とれてしまつたね。やはり本人達の運動神経もあるとは言え、早くから始めた彼らにはかなわないと思つたね。

K ウーン……。ナットクする話だね。オブションを読んでくれる人たちに、その辺をアピールしたいですね。テニスの楽しさを知るには、年が若ければ若いほどいいんじゃないですか。そしてスーパースター達をコピーするのも楽しいんじゃないですか。

話が尽きませんが、ホントこの辺で打ち切らなくっちゃ。

さて担当者としては、今までの話を全部忘れて、世に言う「独断と偏見」でテニスのページをつくつて行きます。次回はいよいよ「カップル」をのぞいてみたいと思つていいる。あのコナースマツケンロー、そして若手のレンドル。ボクの使っているプリンスのテカラケでメチャ強いジーンメイヤー、名前を聞くだけでも大興奮だ。専門家でないテニスファンの見たものは何か? 結果はもうわかっているけど、読んでね。(J)

好評！
プラモ改造シリーズ

アコガレ 60年代が手の平サイズの ディスプレイ・キットになった



NITTO 1/43 名車シリーズ

No.1 ホンダS800

No.2 トヨタS800

No.3 フェアレディSR311

ここにとりあげた3台の車は、今では見ることもままならないほど少なくなってしまったスポーツカーのミニチュアである。

この新シリーズは日東科学が長年暖めてきた企画で、いよいよ製作が始まったモデルだ。

ホンダS800、トヨタS800、SR311……いずれも小生ぐらい

和田 徹男

の年代の者にとってはアコガレの大感激モノ。青春時代の証しともいえるモデルたちなのだ。

懐古趣味を抜きにしても、その個性は今も強烈にボクたちにアピールする。キミもきっとそう思うだろう。それではこの時代をさかのぼってつれてきたモデルたちを紹介しよう。

ホンダS800M ロードスター

このモデルは後期生産型のS800Mだ。作例は、キットをストリートに作ってあり、改造等はいっさいしていないが、24分の1と言うサイズの割にはなかなかしつかりとした内容を持ったキットであり、幌を上げた状態とたたんだ状態の両方が作れる様になっているし、ボンネット等も、開閉両方が出来る様になっている。ありがたい。

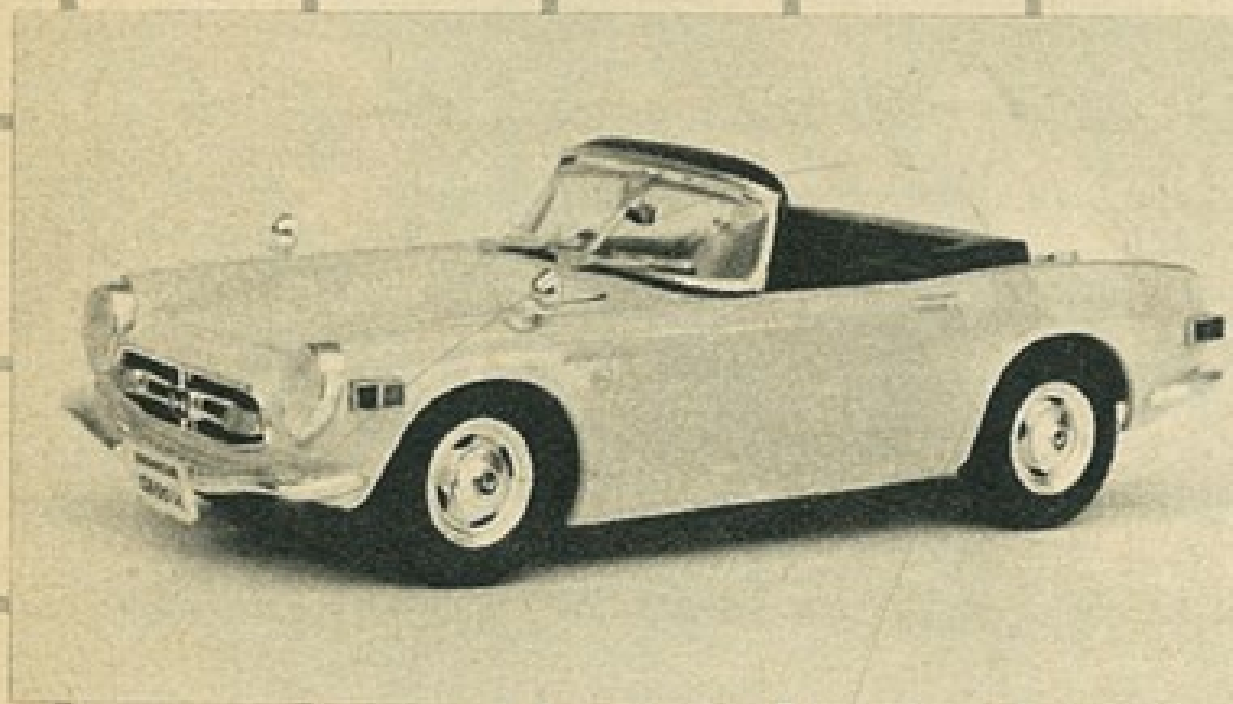
エンジン等の小物パーツも良く出来ていて作る楽しみがわいて来るキットだ。ただウインドーの上下の寸法が若干足りないのではと思われるが、もし気になる方は、この部分を1、2ミリのプラ板で作りなおしても良いだろう。(この点に関しては筆者だけの思いがいかにも知れないが、この場合、幌はたたんだ状態にしなければならぬ。

トヨタS800

このキットのモデルとなった車を自動車ショーで見た時は強い衝撃を受けたものだ。それ以来、いちはだ乗って見たいと思いつながら、それを果せずに現在にいたっているけれど、ここであらためてこのモデルを手にとると、当時の事があれこれ思い出されてくる。

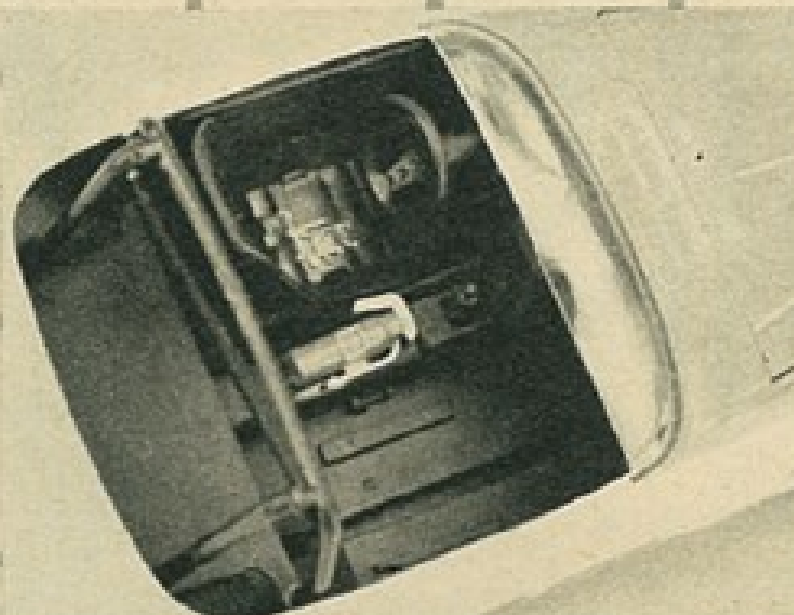
このキットも先のホンダS800と同じ様な内容をもったモデルであり、水平対向2気筒のエンジンもなかなか良く出来ている。しかし、あえていうならこのシリーズ共通の不満は、このエンジン部分である。せめて、エンジン部分が完全に別パーツで作ってあったら、それらを車体とは別にディスプレイ出来るので、より楽しみが増すのではないだろうか。

いずれにしても、この価格ではやむをえないとは思が残念だ。しかし、ボディ関係は実車の持っている雰囲気良く出しているの、ぜひコレクションに加えてほしいモデルたちだ。



このモデルは、当時の若者のあこがれのひとつであった車であり、日本のスポーツカーの代表的存在であった。今回作ったモデルは一台は、市販タイプであり、もう一台は改造マシン。アメリカのボブシャープがSCCAのシリーズ戦に使用し、アメリカでのSRモデルのファンを急増させた車をモデルにし、あまりしつこく改造せず、塗装等を楽しむために作った物だ。

改造箇所はノーマルのウインドシールドを切り取り、これにエンビ板で抜いたウインドシールドをつけてある。またホイールはミニライト風のホイールを他のキットから転用し、レーシングタイヤ(この当時はトレッドパターンがあった)も同様にしてあるが、ホイールは、タイヤがフエンダーに当らない



い様に内側にオフセットしてある。三台のモデル共にカラーはグンゼカラーを使用し、ピースコンで吹き付け塗装を行なっている。レーシングタイプのSR311は文字類は手書きしコンパウンドでみがいたあとにクリアーを全面に吹きつけてある。

ミスター・ワダのプラモトーク S800との出会いのころ

ボクのプラモ作りのハートは60年代に培われた!

青春時代、心に決めたクルマがあった

オープンボディのスポーツカーにはいろいろな思い出がある。思い起せば、15、16年前にさかのぼるが、私がまだ大学に行っていた頃は今の皆さんに負けないぐらいのカーキチだったことを白状しておこう。

その当時、住んでいたのが、目黒でも名高い高級住宅街であったので、近くの家のガレージ等を見ると、雑誌でしかお目にかかった事のない高級車が見られたものである。それらの中で特に目をひいたのが、近くのMGA、トライアンFR3と、今回のプラホビーで製作したホンダS800であった。

その当時の小生にとっては、外国製のオープンボディのスポーツカー等は高級の花であったし、また小生自身もライセンスをもたない身であった。しかし自分でライセンスを取り、なおかつ車を買うのであれば、これしかない。と決めていたのが、ホンダS800だった。そこで毎日学校へ行くために乗るバス停をひとつずらしては、その家のガレージをのぞいたものだった。

そうこうしているうちにある朝、そのS800のオーナーと口をきくチャンスにめぐまれ、さらに3カ月ぐらいたある日曜日に、そのS800に乗るチャンスがめぐってきたのだ。(この時、すでにライセンスは取得していた。その話をオーナー氏から聞いたのは、なかなか寝つかれなくて、当時の雑誌にのっていたホンダS800のロードインプレッション等を夢中で読んで、眼れぬ夜をすごしたものである。

さて、いよいよホンダS800に乗れると決った日の朝は、普段と違って早起きしない小生も、庭の小鳥の声を聞きながら、さっそく、S800のオーナー宅の玄関のベルを押し、ガレージのキーと車のキーをもらい、いそいそと出発前の洗車から始まる準備をし、オーナー氏のおてましをまったものである。

オーナー氏が朝食を終えて、車の所に来て、ドライブ前のおさらいを一通り終え、いよいよ出発である。まず、オーナー氏が運転して、近くの駒沢公園(オリンピックに使われた所)の駐車場に車を入れ、小生と運転を替わってくれた。

まずキーを差し込み、1、2度アクセルを軽くあおってから、右にひねり、数秒すると、エンジンがかかり、耳にこちこち良いエキゾーストサウンドを発生し始めた。すでにここに来るまでにウオーミングアップは終わっているの、回転を落ちつかせてから、すぐ横を走っている通りの方へハンドルを切って出ていくのであるが、最初のスタートはもののみごとに失敗してしまった。

エンジンの回転数が低すぎ、エンストしてしまっただけである。オーナー氏にさとされながら2回目のスタートを試み、回転数を約3000回転ぐらいい保って、クラッチを静かに放すと、車重が軽いせい、車体全体が上方に引きあげられる様な感じでスタートしたのである。

ここまでは今でもはっきりとおぼえているのであるが、あとの走行の感じはまったくおぼえていない。と言うよりも、無我無中だったのだ。とにかく最初にこのS800から受けた印象は強烈であった。

オープンボディ・キツトが好きなのわけ

その後、小生の長い付き合いの友人である杉山氏のS600クーペに乗る機会にめぐまれた時は、安心して乗る事が出来たのも、この時のおかげである(もともと杉山氏は内心おだやかであつたかどうかはわからないが)。

この様にして、私とホンダS800とのつきあいが始まったのであるが、いろいろな出来事がありました。ある日、前述の杉山氏のS600クーペに乗って、東横線のふみきりを渡ろうとした時急に警報器が鳴り出したので急いで突っ走ろうとした、アクセルをふんだ、すると渡りきった所に角材の様な物がたおれていて、避ける間もなく、それに乗りあげ軽くジャンプしてしまつたのである。その折、センターデフをうってしまい、中のギアをこわして近くの知りあいの家まで、車を押していった事も覚えていますが、この時ほど小さくて軽い車のありがたみを感じた事はなかった。またオープンロードスターに乗っていて、急に雨にあいずぶぬれになりながら、帆をあげた事も、今は楽しい思い出である。この様な時代を生きて来たからだと思いが、小生のプラホビーの好みもどちらかと言うと、オープンボディのキットが好きなのである。前々号でも書いたが、1960年代は、車が生き生きとして走っていたし、それぞれの車が、個性をもって走っていた時代だったと思う。その様な背景で走っていたからこそ、オープンボディのスポーツカーの良さがあつたのではないだろうか。

プラホビーのキットにしても、同じような事が言える。この時代のプラホビーキットは、各メーカーの個性がもろに前面に出ていた。今のようには、左右される事なく、各々の特色を生かしたキット作りが行なわれていたのである。

今回のオープンボディの2シーターモデルは、そのような時代を生きてきて、なおかつモデル好きな方は、ぜひひても作らなければならぬと思うのだが、いかがかな。

今、静かな衝撃

寺尾 聰
AKIRA TERAO



AKIRAのリフレクションズ。
寺尾聰の世界は、どんな世界なんだろう。

リフレクションズを聞いた時、そこに、ひとつの流れを見つけ、自分で自分の舟をセイリングした時、アスファルト・ジャングルの中でも、自分を表現できると感じた。AKIRAのロマンの中で、ロマンを見つけることが出来る時、太陽に向かって歩いてみようよ。

ルビーの輝きを自分で輝かせて、キラキラ流れた世界に、俺のルビーを、持っていたい。

イントロダクション

最近のミュージック・シーンがCMとは切っても切れない程密接な関係を持っているのは、誰もが周知のことだが、あのニキ・ラウダの演っている「SEXY ROAD」を初めて見た時は、いつになく興奮したのを憶えている。こんなにも映像と音楽とのイメージがピッタリくるものかと思つたものだ。そして、クレジットを見て又また驚かされた。

寺尾 聰? エエッ、あの「西部警察」に出てくるあのリキ刑事のこと? そう言えば、昔「サベージ」というグループで歌っていたことがあったな。でもなんて今頃又歌を歌い出したのかな? というささいなことから、わがオプシヨン・ミュージック・フリーク編集部は、彼に異常な興味を示し、オプシヨンの独断と偏見で、やつつけてみることにした。

ニューミュージックからアダルトコンテンポラリーの時代へ

70年代はやたらとニューミュージックと言う言葉がもてはやされた中で、あまりにも低年齢層向けの音楽が多かった。

都会の喧噪の中で、一時の満ち足りた時間を求めようとする時、真に自分にとってのリアリティーのある作品に出会った時の衝撃は忘れがたいものになるはずだ。

寺尾 聰の創り出す音楽空間には、なんとも不思議な充実感をわれわれに与えてくれる。

ちよつとキザで、アダルトな雰囲気と野性的な男っぽさだが、うまくブレンドされており、ポップで親しみ易いメロディーラインに

ふれる時、今に新しい感覚のアダルト・コンテンポラリーなポップスが生まれたと言つていいだろう。

アーティスト・寺尾

自らの中で暖め続けていた音楽への情熱を、目一杯傾注してクリエイトされた寺尾のミュージックワールドは、決して売らんがためのものではない。

常に先へ、先のものへと、自分がつめていた世界が、若い世代さらに広範囲の世代に受け入れられるのは、やはりホンモノへの情熱と人並以上のセンスの良さにある。

彼にとって、歌は「歌う」というより「演じる」という中の一つにすぎない。曲一つ一つの中にあるドラマを、寺尾 聰という33歳の充実した人生経験をバックに、自分のフィルターを通して表現し

するアーティストなのだ。ちなみに、今彼が乗り回している愛車はダイヤモンド・ソープリンだ。

待望のファースト・アルバム

「リフレクションズ」

彼にとって、ソロとして初めてのLP「リフレクションズ」が、4月5日に発売になった。

CMでなじみの深い「シャドーシティー」をはじめ、「ルビーの指環」「出航(さすらい)」など、全12曲が収められている。

決して歌がうまいというのではないが、全体を通して、音楽的に一貫性が見られ、じっくり歌を聞きながら味わうもよし、BGMとして、何気なくかけておくにも、いや味がなく、安心して聞ける。又、全曲アレンジを手がけている升上氏のセンスの良さも逃がせないだろう。

寺尾 聰

ているのである。

一見、物静かで無口な印象を与えるが、内に秘められているものは熱い。

それが表面に出てくる時は、かなりの早口で、情熱的で、なおかつ、人には説得力がある。

彼は自らを「アーティスト・寺尾」と呼ばれるのが好きだと言う。

俳優、歌手、作曲家というよりも、寺尾 聰というひとりの人間がクリエイティブしたものを表現



リフレクションズ
ETP-90058

さて、これからの動きが気になるが、コンサート活動の方は、早くても今秋か、来春くらいには考えているらしい。
(黒沢郁子)

ナンバー占い

鈴木正夫の



車にも人間同様、定められた運命と、変えることの出来ない性格がある。不思議な数字とのめぐりあいがある。

キミの車のナンバーは幾つかな？車の持つ運命数を知り、車の性格を知ることが大切なことだ。

その車に乗ると妙にトラブッたり、事故が多かったり、逆にツイていたり、女性問題に巻き込まれたり、キミにも思いあたることがあるはずだ。

キミの車について、気になることや、不安を感じていることがあれば、いつでも相談してくれ。

車は人の運命までも変えてしまう程、強力なミリョクと魔力を持っていることを忘れてはならない。

この占いは昭和56年4月25日から5月25日迄のものだ。

2

★ハデな月になりそう。人におごったり、めんどろみたり。だけどそれは後になって返ってくる。

♥相手にとってイヤなこと、嫌いなことをやってしまう。自分ではどうしようもなく悩む月。

◆忙しい月。共同事業等はとても良い月になりそう。後輩のめんどろをめんどろさがらずによくみよう。きつとそれが後の役に立つ。

1

★調子はよくない。後半に期待しよう。母親達の集会、姉貴の友人達に思わぬチャンスがありそう。

♥年上の女に注目しよう。でもくれぐれも言葉に注意してくれ。口で失敗する。

◆目上の人と意見や考え方が合わなくて苦戦！月の前半は特にトラブルをさける心がけを。

勝負をかけるのなら月の後半に。

0

★急に新しいことに興味を持った。り、むこうから新しいことがやってきたりする月。しっかり計画を。

♥彼女の友達に眼を向けよう。その中に恋のキューピットがいるはず。彼女を落とすには友情がカギ。

◆いろいろなことに手を出したくなるが、今は押えて明日のためにじっくりかまえて、策を練ること。古い友人の中にチャンスあり。

3

★自分より立場の下の人からめんどろな問題を持ち込まれる月。部下や年下の友人の尻ぬぐいをしそうな気配。

♥実りの月。恋も実れば、愛の結晶も？キミの場合はダイジョウブかな。要注意ノネ。

◆今まで考えてもいないことを急にしたくなる月。でも大きな失敗はないから思いきってジャンプ！

今月の厄除け

今月最悪のナンバー、⑤の気の毒な君のために……。

⑤の悪運を追い出すには、ゴールドを身につけること。出来れば、18K以上のものもいい。どんなことがあっても身体から離すな。

ペンダントまたはブレスレット、ピアスなんでもいい。借りものでもはききめがないよ。自分の手で手に入れたものが効果バツグン。

悪運を幸運に変えるのも君次第。うまく今日を乗り切ってくれることを心から祈る。

9

★今までやってきたことが何かの形で認められたり、又は完全にダメになるかとかく終末を迎える。

♥相思相愛の形になりやすい月。2人の間が行きつくところまで行つて結論が出る。

◆今までやってきたことに行き止りを感じて、あせりのあまり、不利な転職・転業等を決断しやすい月。あせらず冷静に判断すること。

4

★今までチャレンジしたことのないことをやって成功する月。思いきって新境地を開け。

♥悪いうわさをたてられている女性を相手に選ぶことで幸運を呼びそう。人のうわさなんて気にするな。

◆協力者が急にライバルに変ぼうする。逆にライバルだった人が協力者にもなりうる月。油断大敵。

ナンバー占いのやり方

君のクルマのナンバープレートの数字を足して答を出す。その答も足してひとけたになったら、その数字が君の数字だ。

例 品川55 5+5+6+4+3+2=25
か64-32 2+5=⑦

答が10、20、30……の場合はすべて⑩
占う人 鈴木正夫

8

★今月はあらかじめ準備した計画を立てるにはよい月。キミの良識にカンがプラスされて頭の回転はバツグン。

♥アブノーマルな恋が発展しそう。人妻との恋なんていけそう。けはい濃厚ノキミガンバツてみる？

◆企画・計画すべて思うまま。自分の先きがよくみえる月。思い切つてやってみよう。

5

★一難去つて又一難。どうにもついてない月です。特に前半がキツイ。後半なんとか持ち直す。

♥理由なく相手の心が離れる。彼女の心変りに悩む月になりそう。あまり気を落さないで……。

◆仕事なんかどうにでもなれと思いたくなりそう。月。せつかく積み上げたものも足もとからくずれそう。ジツとガマン。

6

★万事すれちがいの月。自分の意志もまわりとはくいちがいがおきる。

♥彼女との会話に注意！一言多かつたり、少なかつたり、とにかくゴカイの多くなりそう。月。

◆調子のいい人、口の達者な人に粗悪品や欠陥品等を買わされたり、利用されたりする月。雄弁なセールスマンには要注意！！

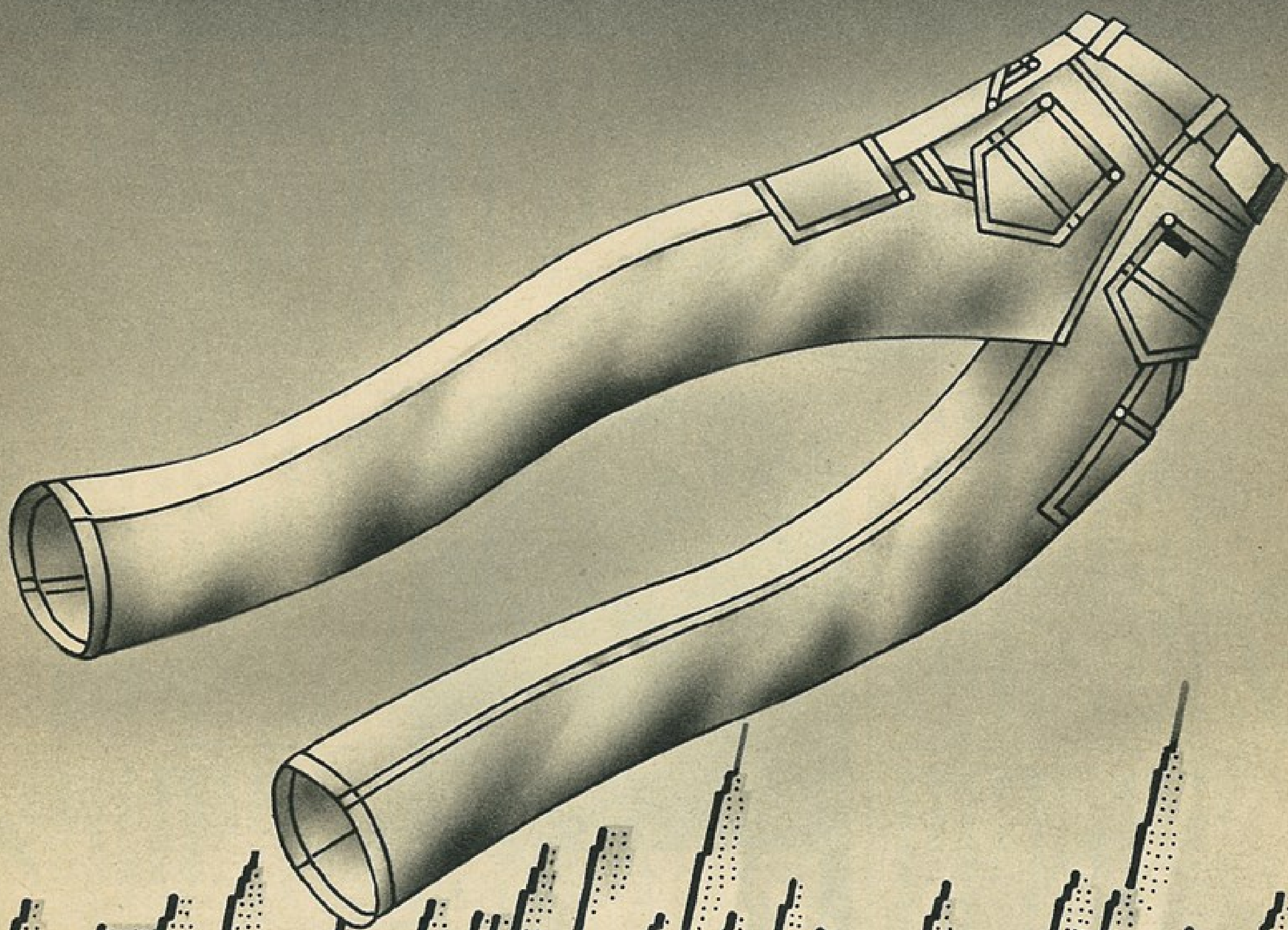
7

★やりたくないこと、おもしろくないことをどうしてもやらざるを得なくなりそう。辛い努力をしられる月。

♥親戚関係、同じ職場、同級生等ごく身近にいる女性との間に恋の芽はえるチャンスあり。ガンバレ。

◆カンが冴える月。カンを信じて進んで間違いない。入札などに強い。仕事相手とも意志が通じ合う。

JEANS



資 る

ジーンズ、ブルージーンズ、君達の生活の中に、しっかりと定着しているこのパンツについて、じっくりと研究してみようではないか。もとを正せば、セルジ・ド・ニーム。フランスの町の名からとられたこの名前、それをかの偉大なドイツ生まれのリーバイ・ストラウスが、約130年前、アメリカで合理的かつ機能的につくりあげたものなのだ。金鉱掘りのおじさんからはじまって、あのデインも着た、マックイーンも着た、ルイラルもアーバンもだ。

日本においては、1948年頃GIを通じて普及しはじめた。そしてヒッピー風俗のシンボルの存在、ロック・ミュージシャンの火付け役、4-5年前大爆発のサーファールック、だがジーンズも暗闇に追い込まれ、悶もんと模索していたのである。

現在のジーンズ・ブームはパリのデザイナーがジーンズに興味を示し、いかに新しく、スリムであり、スマートにみせるかということに精を出して誕生したということなのだ。社会通念も変わり、カレッジはもちろん、オフィスへもデイナータイムでもジーンズというわけ。これがニューヨーク感覚。ただし、活ない感じではない。男女共にビューティフルに。

ベーシック・スタイルはどうしたかって？ ベーシックは永遠に不滅。まあ、その違いをこれからさがしてみよう。物の良し悪し、気にいるか、いらぬか、それは君のテイストと確かな判断によるけれどもね。



④ WATCH POCKET

昔は懐中時計、今や小銭入れやチケット入れに使用されている。デザインは各メーカーによって違う。

⑤ BELT LOOP

ベルトがずれないように、ウエスト回りについている同素材のループのこと。

⑥ FRONT DOT BUTTON

ウエスト・ベルトの前中央を留めるボタン。ボタンを留める時のこのきつさは、何んとも言えない。

⑦ REVET (COPP REVET)

ジーンズのポケットを補強するために使用した銅の留め金。現在はアルミニウム。リベットがないからって心配するな。かんぬきという縫製がしてあるよ。

⑧ ZIPPER & BUTTON

せっち屋にはジッパー、のんびり屋にはボタン。なんていうのは冗談。リーバイス501あたりがボタンで最近ほとんどジッパーなのだ。

⑨ L POCKET

本来はウエスタンポケット、またはフロンティアポケットとよばれていた。

⑩ ストレート

ベーシックで一般的。機能性を重視し、量産されたパターン。故に安い。ヒップ下から裾までまっすぐ。ウエストはローウエスト。ステッチは内側。一着は持っていたいパンツだ。

⑪ ニューストレート

シティ感覚のコーディネートを楽しみたい。バックポケットが上の位置にあるので足が長く見えるウエストはローウエスト。三角の切り換えなし。機能性プラス身体にフィットし、いかにスマートにスリムにみせるかという立体的なカット。またハンドメイドの味があるため、価格も幾分高めになる。ステッチは外側。ボタンホールも同色の糸なのでよりシンプルに、そしてステッチも生きることになるのだ。



⑫ LABEL & STITCH

メーカーのオリジナルのステッチとラベル。集めてみるのも楽しい。古くは、ここでマッチをすっていたといわれる。ステッチのデザインは、マッキャンベルによると、とんぼのイメージだったり、ウエスタンブーツのステッチからきているとのこと。

⑬ BACK POCKET

後にも眼あり。ポケットのデザイン、大小だって全体のバランスを考えて作っている。

⑭ RAISE

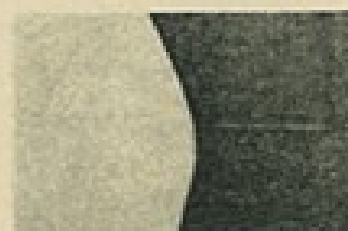
ニューストレートは股上が深く、ベーシックは浅い。現在はハイライザーが好まれている。体型を合わせるしかない。

⑮ LENGTH

股から裾までの長さ。サイズはインチ (1インチ=約2.5cm) 足の長さなど気にすることはない。歩き方できまるのだ。

⑯ BACK YOKE

ウエストからヒップにかけての部分フィットさせるためにある切りかえ。



⑰ POCKET

体型にひびかぬよう、薄い綿とポリエステル混紡の生地を袋布に使用している (ニュー)。



⑱ オーバーオール

作業着として合理的なオーバーオールを楽しくタウンウェアとして着こなしたい。胸あての大小、デザインは各メーカーの特徴がでている。

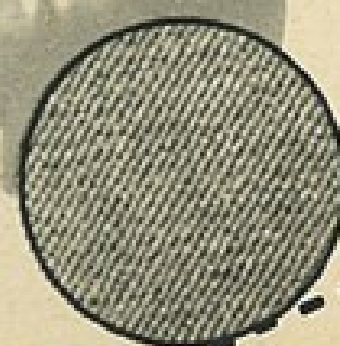
⑲ ベルボトム

ひざから下が極端に広がったスタイルは、水兵のズボンからヒントを得て作られたもの (セラーパンツ)。

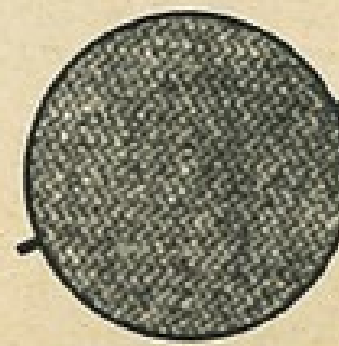


企画・制作：オリーブ・ハウス

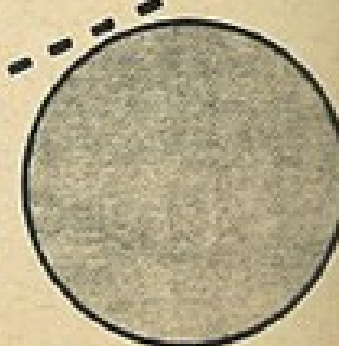
マッキャンベル / (ジーンズ) CHEZ VOGUE (ニューストレート) ¥5800 ORIGINAL STRAIGHT ¥4200
JOINT / (ジーンズ) オーバーオール BIG JOHN ¥6500 リーバイス501 ¥5700 ベルボトム LOVE BIRD ¥5600 (シューズ) バッシュー CONVERSE ALL STAR ¥7900 モカシン QUODDY MOCCASINS ¥9800 ブーツ TONY Lama ¥48000 (ベルト) LORO ¥2500



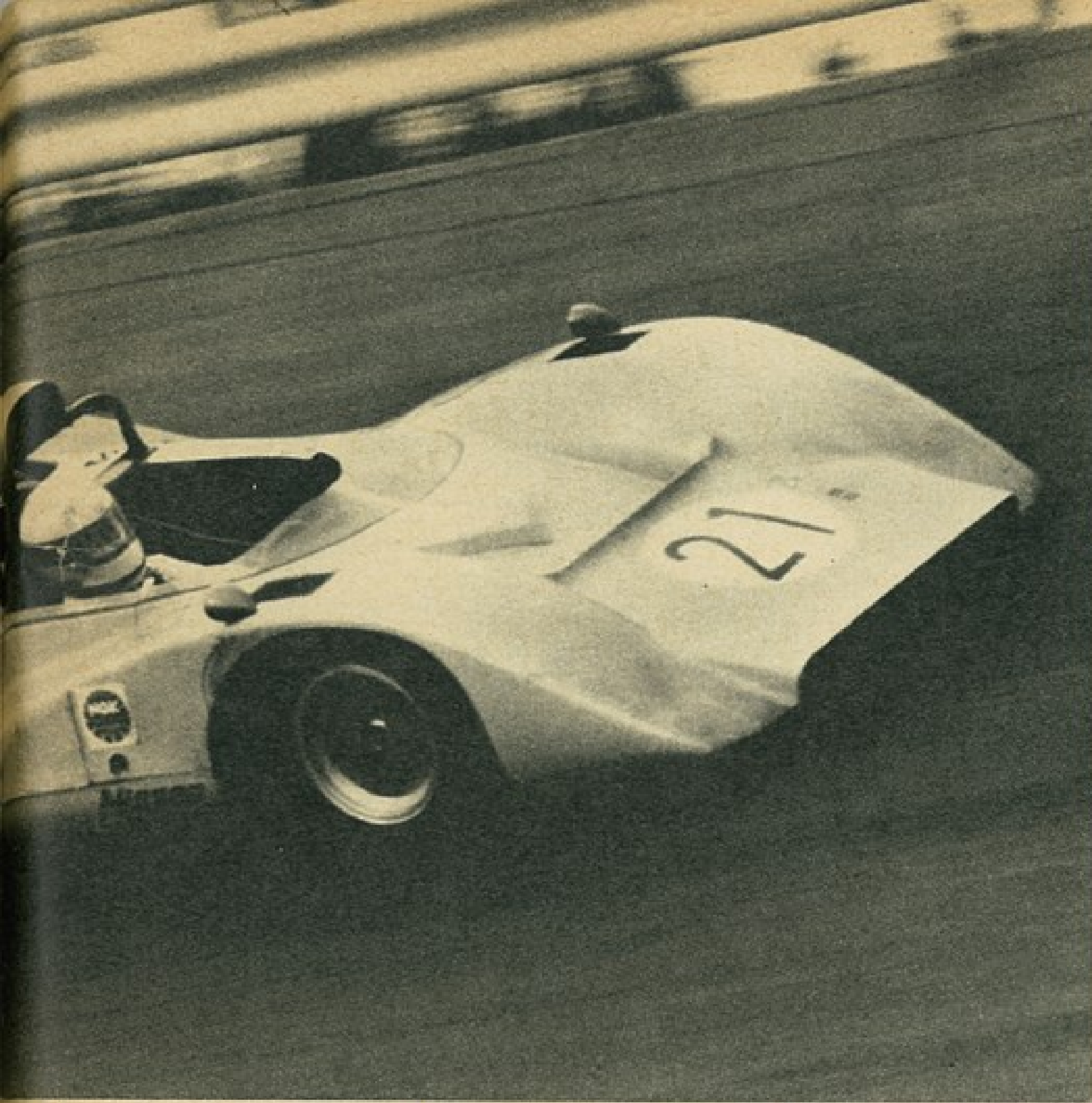
綾織り、14オンス。かなり厚手で量感がある。



ベーシックタイプジーンズ。ブローケン。ソフトな感じ。



シャンブレー。平織、12オンス。薄手でやわらかく、夏向き。

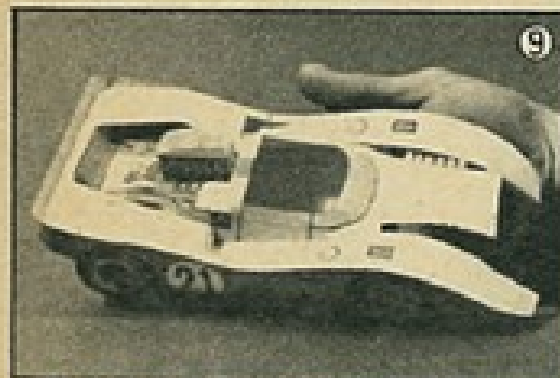


MADE IN OPTION

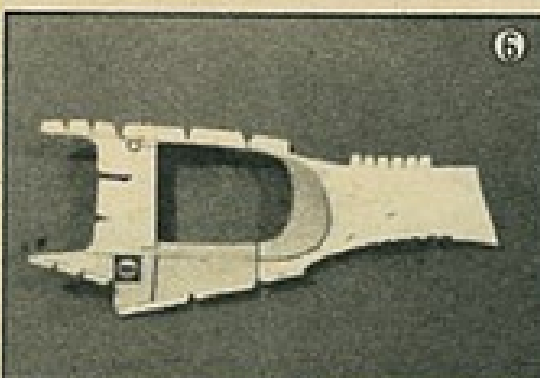
スーパー・ペーパークラフト NISSAN R382

ペーパークラフト初の国産車は栄光のNISSAN R382と決定した。GRAMRASなイエロー・ボディのR382は69年日本グランプリを制覇したゼッケン21、黒沢元治選手のマシンだ。

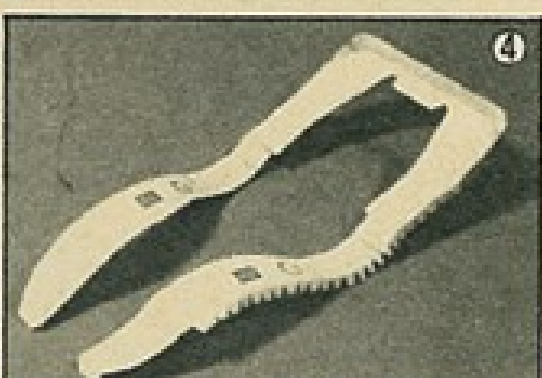
作り方↓



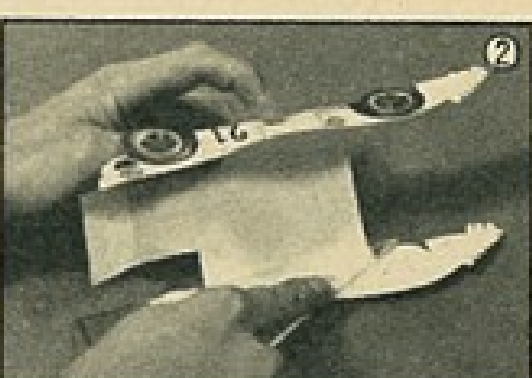
⑨ボディ本体にエンジンを接着する。



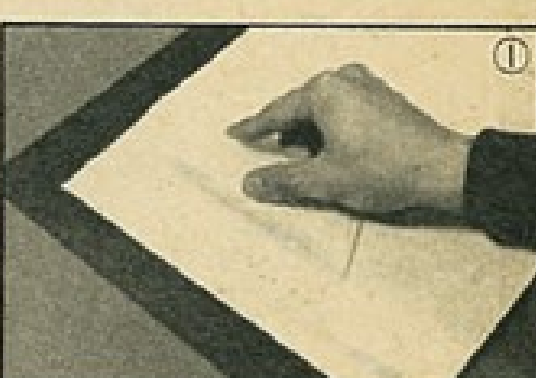
⑥ボディのセンターカウルにウィンド・スクリーンを接着する。



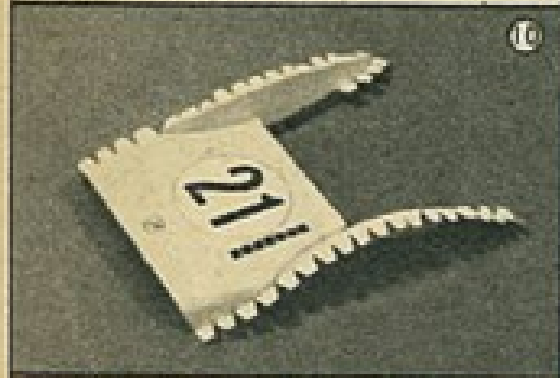
④ボディの上面に写真を参考にアールを付ける。



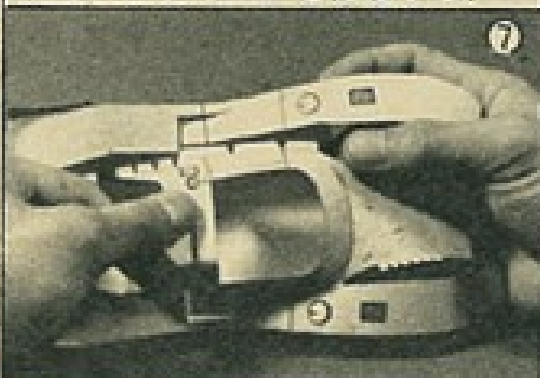
②サイドチューブ部分をウラから定規でアールをつける。左右対称になるように注意する。



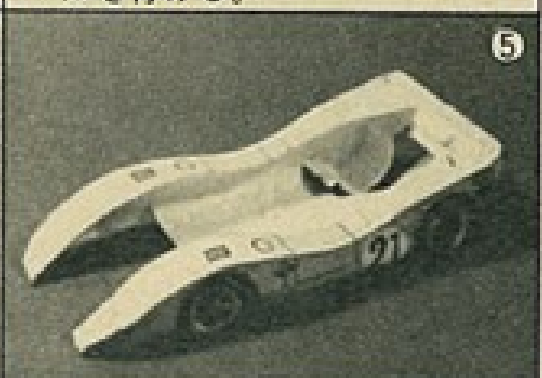
①製作前にカッター／定規／木工用ボンド／黒サインペン／セロテープなどを用意する。また今回のペーパークラフトは紙が薄いため（オプションの表紙ぐらいの厚さ）の紙に張ってから各パーツを切り取る。



⑩フロント・パネルにフェンダー内側を接着する。フロント・パネルの両側に写真を参考にアールを付ける。さらにエアーの出口にも外側にアールをつける。



⑦ドアのラインを合わせてセンターカウルを接着する。この時に全体のフォルムを良く見てアールの不足しているばあいは写真を参考に修整する。



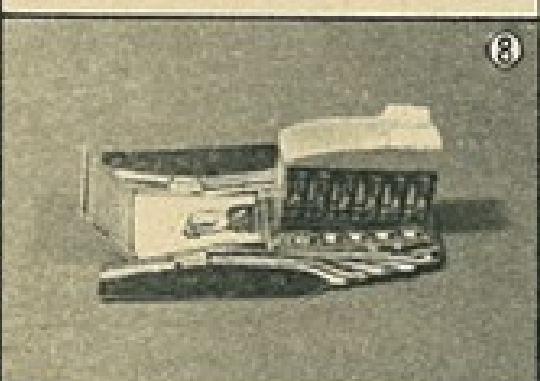
⑤アールを付けた上面とサイド部分を接着する。エアーインテイクの切り込みは左右の接着が終わってからカッターでやる。



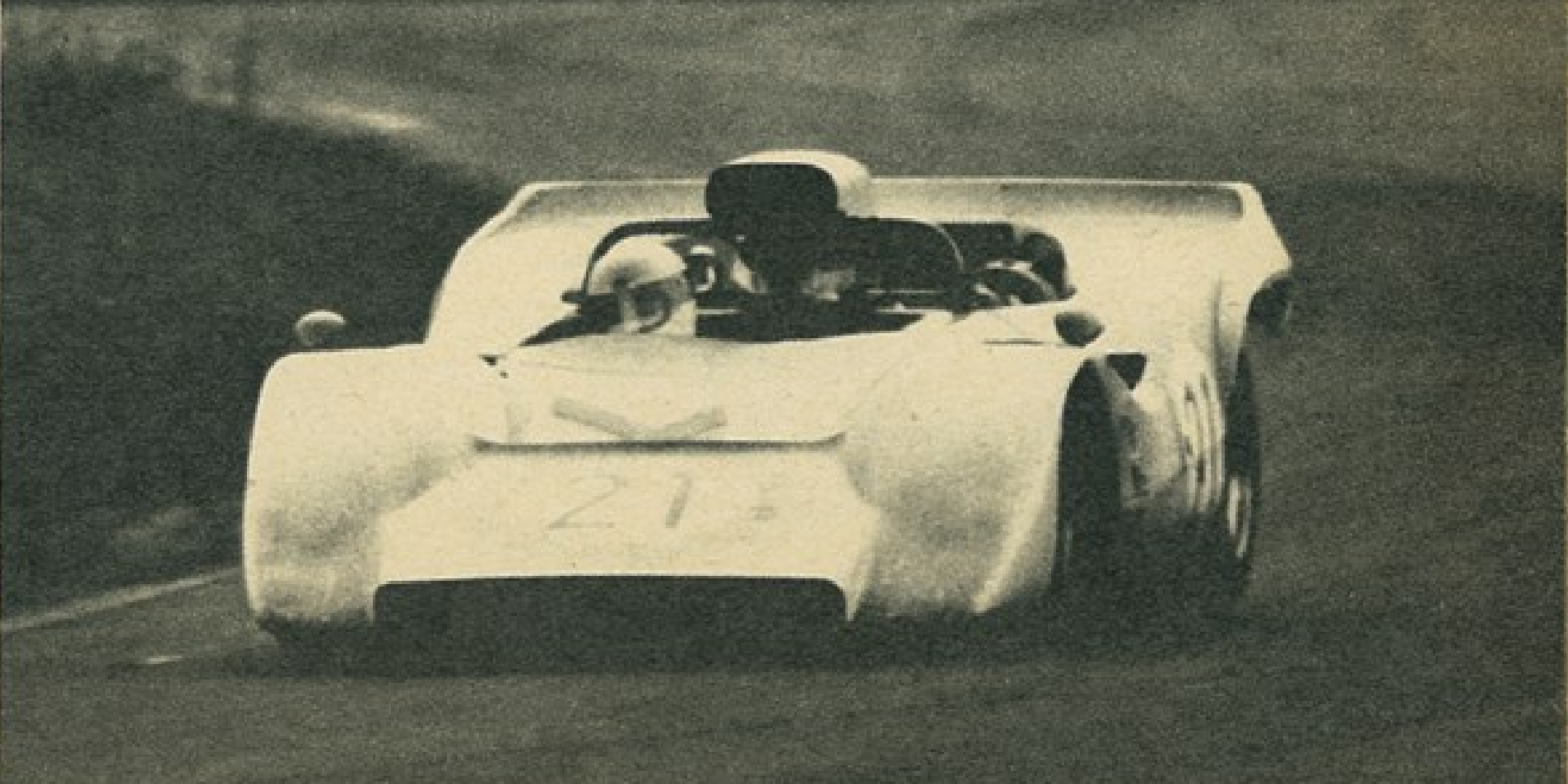
③リヤ・タイヤにアールを付けてボディに接着する。ボンドがはみ出さないように注意する。

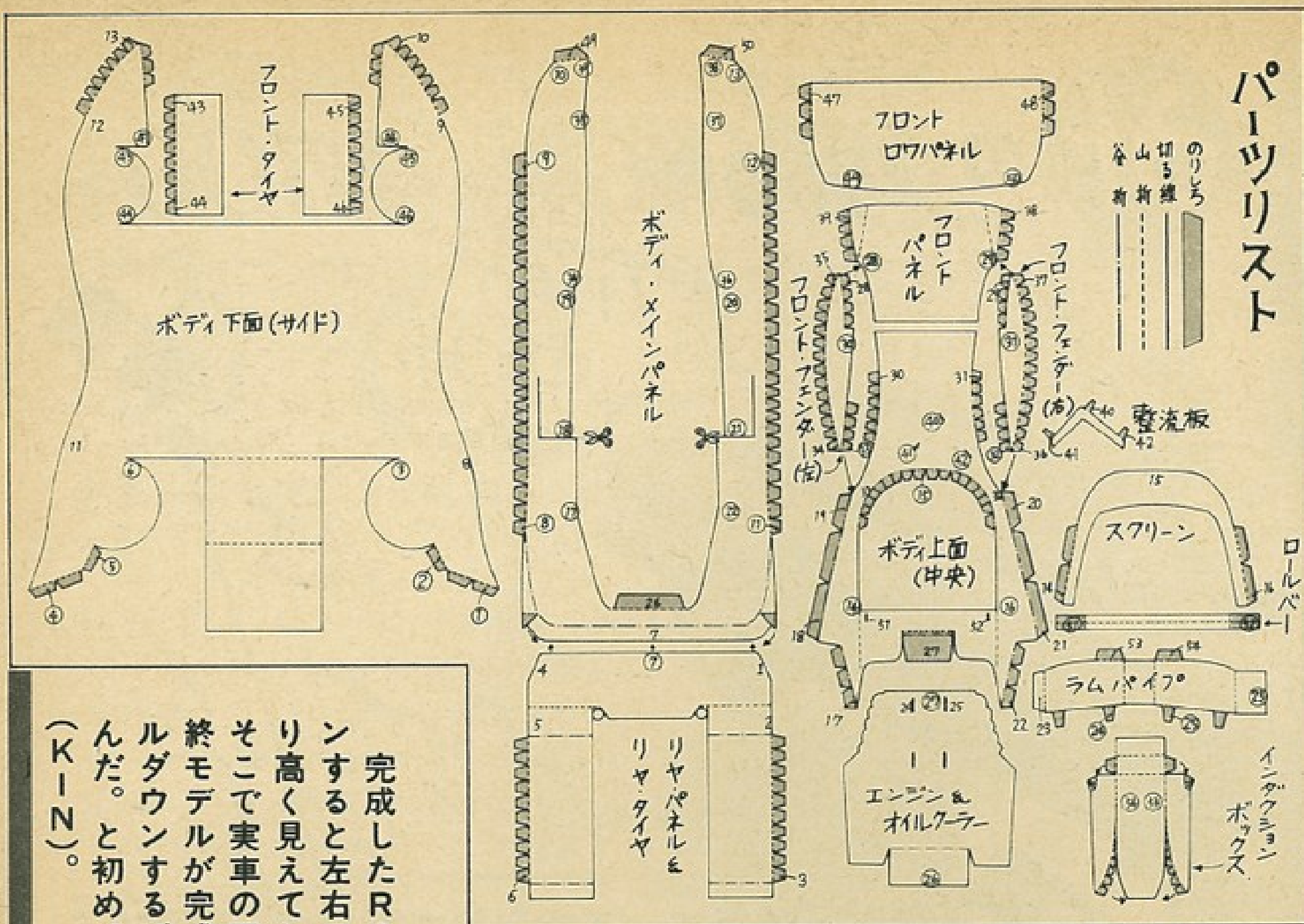


⑪ボディにフロント・パネルを接着するばあいはノーズの先端を合わせてから接着する。フォルムに注意／ここで仕上がりは決定するのでパッチリと気を入れて！



⑧エンジンにラムパイプを接着、オイル・クーラーを立てる。



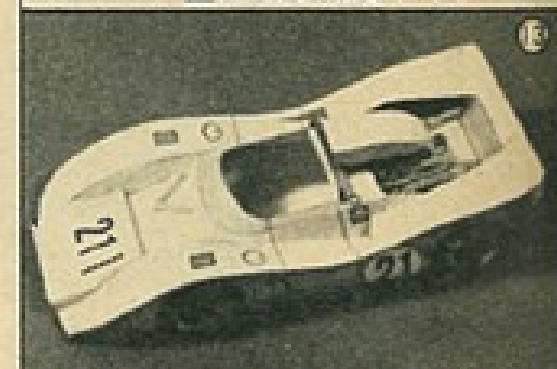


パーツリスト

完成したR382。実車の寸法をスケールダウンすると左右のフロント・フェンダーが思ったより高く見えてしまい車高も高くなってしまった。そこで実車の写真を参考にフォルムを変更して最終モデルが完成した。このようなモデルをスケールダウンするばあいは多少のデフォルメが必要なんだ。と初めて知ったのだ。勉強しちやったな(KIN)。

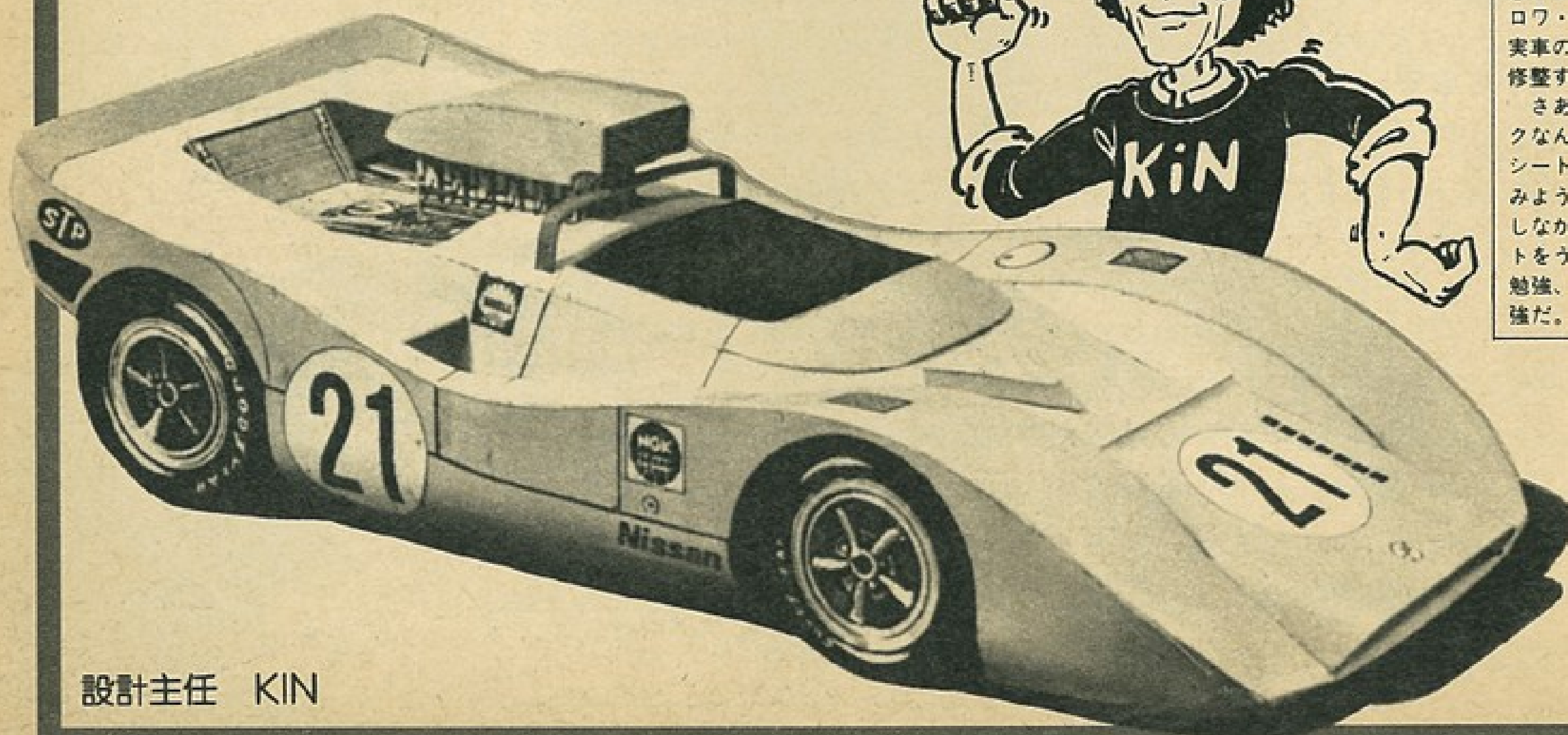


⑫インダクションボックス/ロールバー/整流板を接着する。



⑬フロント・タイヤとフロント・ロウ・パネルを接着して完成だ。実車の写真を見ながらフォルムを修整する。

さあキミに出来たかな……。ボクなんて2時間で完成したもんね。シートやバックミラーは自作してみよう。これはキミのために制作しなかったんだ。ペーパークラフトをうまく完成させるコツは1に勉強、2に勉強、3・4がなくて5に勉強だ。どうだわかったかにー。



44 西根 8 km
Nishine

青森 166 km
Aomori



HIGHWAY LONG DRIVE イエィ!! の列島縦断 4500キロ

いったり
きたりの

青森



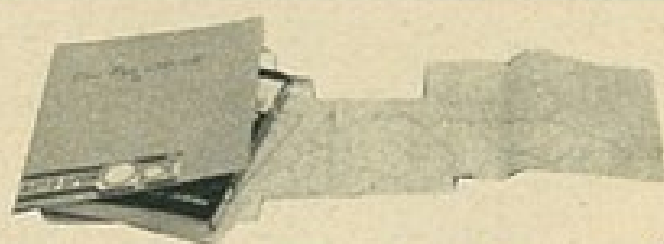
下関

東京を基点に、下北半島大間岬から関門トンネルまでを走ってきた。約4500キロになる。ほとんど、高速道路を使った。軍手からカラオケまで、用意した道具も多数ある。「気のきいた店」を探して104カ所のICも全て降りてみた(これは巻末カラーで).....

ロードマップに計算機、
サイドにもバックミラーを



とりつけてスト
ップウォッチ片手。ナビの仕事もしんどいな。



親切なところがあるが、
当社の出している
「国立公園ドライブガイド」
情報もたくさんです。
よろしくネ



地図があると
坂道区域
をう回する。
ナビの力を
発揮して!

- ① 最低12時間の会話能力がほしい。話題は、40年政治経済からトリアス喫茶にいたるまで、巾広くなければならない。おどの強靱さもある。古典落語のひっかけふたつ、こなせねばいふことなし。
- ② 6時間以上はトイレにいかない習慣を身につけてほしい。
- ③ 急ブレーキ、急ハンドルに素早く対応できる運動神経を持つことも大切なこと。いちいちわめくことなにも2のほが、ホホエミが大切。
- ④ ダンプの運転ちゃんにいやみをさしたとき、「なんや! アホか、どこに目えつけてるんや」と、なに気なくいえる度胸も必要です。窓をあけて、です。
- ⑤ クラッシュに十分耐える頭蓋骨を持たなければならぬ。
- ⑥ 歌唱力があるといい。ジャズから民謡、ソウルなどもこなせねばGOOD。
- ⑦ そして最後に。つねに美しく装い、セクシーで……。で、なければならぬ。

サイドシートのお嬢さん!!
これがボクの「関白宣言」よ。

運転手の意見はまあ、こんなふう



マッポが怖くて走れるか! マッポが怖くて走れません。 SUPER PROTECT-1 X-K

スーパープロテクト、ビビッと鳴きは、5-4-3とシフトダウン。警察レーダーさあなら、くやし涙のおまわりとの、バックミラーでランラン……。このような冗談、法的には問題がないとしても口に出すにはいけないことや! プロテクトは安全運転の補助機として使用するものであり、スピードを出すために考案されたものではない。ただ、警察が無謀な運転やスピード違反を検挙するために設置した「ハコボウ型測速器/微弱電波使用のボックス型測速器/新型無人レーダー測速器」の2キロないし1キロに近づくと警告音とランプで確実にその地点を知らせる、といっただけである。今回の取材中に高速道路で2回のスピード取締まりと、1回の無人レーダー遭遇があったが、スーパープロテクトの警告音により、急ブレーキをかける必要もなく、安全運転を心がけながらまわりの状況を知ることができ、安心してドライブをつづけた。

走行する場所には、送電線やテレビ用の大型アンテナなどに反応するが、本物の取締まりでは警告音が鳴りかき止まるので、判断は容易である。取り付けはワンタッチで、電源もシガーライターからでOK。高速、一般道路を問わずドライブの必需品と考えられます。

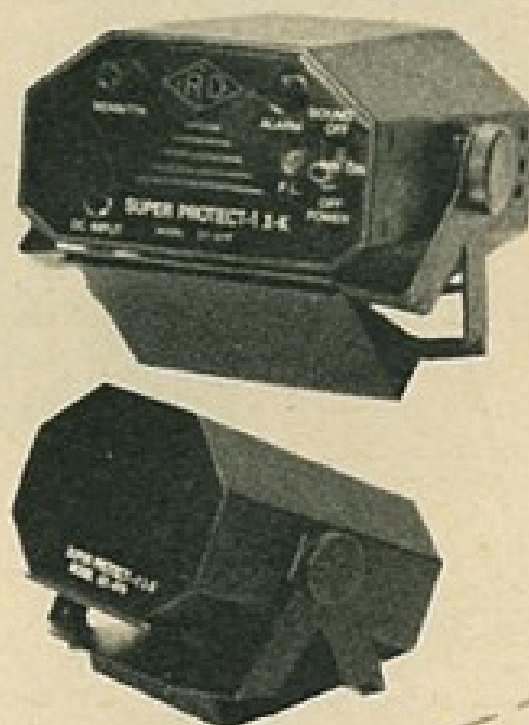
ほかに取り柄はございませんが、写真だけは失敗しないんです。
シャッターを押すだけ、あとは全部オートマチックです。
ストロボ付きだから暗くてもハッキリ。
この取材、みなこのカメラ使いました。
黒いボディの「オートボーイ」はこのコです。



♪ 好ましいものであった。しかし、フュエルゲージが満タニから半分まですぐに下がってしまう、ガスを入けても20リットル入らないのかどうも気になった。

人海ナバー1といわれるウリソンのカラオケセットも持参。カラオケセットで
渋滞のときと宿についてからかなり楽しめた。エコーが リラックスタイムを!
きいてお風呂の中みたい。¥49800で、再生専用は¥23800 ▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

定価の¥69200は一見高価に思えますが、「ハイ免許証と車検証ももつこちらへどうぞ。あなたは制限速度40km/hのとき67km/hで走行していました。27km/hのオーバーです」と、実際にいぬいな口調ではなしかけらることを考えると高価だと思えない。



「こちらキムチ ビビンバどーぞ!!」

途中、サバンの伴走もした。トランシーバーはかなり役に立つ。市街ではトラックのCB無線が多くて、通話がなかなかできなかったが、2台つながったドライブには便利。

ドライバーRyoの Impression

取材用に用意したクルマは、ブルーバードSSSターボS 2ドア・クーペモデルだ。1週間走って4500キロというロングドライブをしてきたわけだから、チャイナインフレーションとは違うものをちと書こう。



このクルマ、180km/hの高速走行からシャベット状の雪上走行までこなしてきた。取材は各インターチェンジの周辺スタートであり、20分に一度はストップとカメラマンがクルマから降りなければならず、4ドアモデルにできなかったことが悔やまれた。

サイズは大きくもなく小さくもなく、大人3名が4500キロを走ってもおしりは十分に耐えることができた。トランクサイズも、1週間分の生活用品3名分とカメラバックをいれてまだスペースがあるくらい。シートのスライドやリクライニングが11ほむと理想的なポジションにならなかったが、これはボックスの体型に問題があるのだろうか。ヘッドライトウォッシャーがよかった。雪道では実に便利なもの。前車のほねあがったドロカスイッチで「サハハリするのだ」。

スピードメーター上では180km/hをオーバーするエンジンはパワーフルだと思うのだが、100km/h以上の加速はいま一歩という感じ。(一般道では問題ないね) 燃費は約4500キロトータルで10km/hという



煎茶
カフェイン 2.8%

紅茶が2.8%で
抹茶が4.6%

↑
コヒー
カフェイン 1.5%

1) ポピタニD →
ノドがかわいたとき
水よりも精神的に
効果があつた。味は
にはオナミンCのか
個人的には好き。



エタンのモカ
¥700



↑
アロイズ ¥450
ストロングペパーミントの
錠剤である。強力な
ハッカで、これをなめると
水を飲むとスカルした。
目もさめるようなハッカ
かたまりである。

フエルパーもそうだが、
これは「眠くなる」と
いうよりも、眠くなる
ようなクスのようだ。
おかげで3日も
起きることができた。

萬金油 ¥?

中国版のメンソレータム。
なんにでも効くというので持っていた。ヤケドに効いた。

↑
ハーブキャンディ
¥580
スイスの野草12種と
ぶどう糖からなる。
これはおいしいけれど
ヘビースモーカーに効きそう
のにはいいけど……



↑
ガム
10 ¥60

ガムはバカに
できない。アゴを
うごかすことで
かなり効果
があるみたい。
ガムは必要。

結論として、ヒーターがいちばんの天敵であり、これをわけて窓をあける。
さむいくらいがちょうどいい。わりと眠気が去る。どうしようもなくなったら
、やはりクルマを止めて眠る方がいい。場所を探していると目も覚める。

⑥ 指揮ネムラース体操

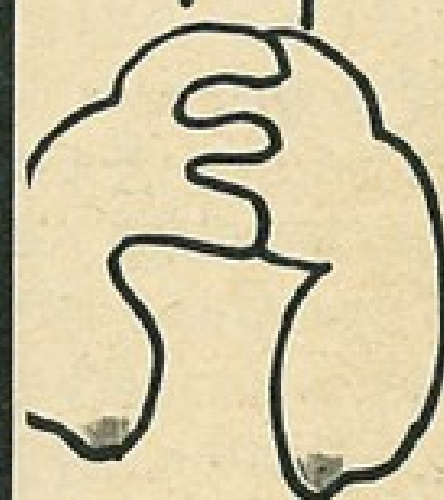
ハイ、外に出てひと踊り

① ほて～ほて～またほて、② がっしりがっしり
③ あとさがり、④ おし～おし～⑤ ひらいてチョン、チョン
がチョン。と、炭坑節のスタイル。効果ありませ!!



「ガムを噛む」「足ぶみをする」
「大声で歌をうたう」などなど。

あつめてみました
「ネムラース用品」
ためしてみました
ひとつずつ……。



↑
アイピ
¥400

居眠り運転は事故のもと、
というわけで「眠くなる」と
ヒトはいろいろな方法で
そのための努力をします。
窓をあける、外に出て体
操する、サカ立ちをする。

家族の力を思い浮かべるヒトもい
るし、手のひらをつねるヒトもいる。
信号待ちで眠り、クワンシヨで
目を覚ます、なんてヒトもごさいます。
あは神経が弛緩するとやっ
くるわけで、つねに緊張していいば
よろしい。か、それもムリかし。い。
「ネムラース用品」と名付けて持参
した数々のもの、ひとつひとつテスト
してみました。ま、ご参考までに……。

日清通商「ザ・ソウル・ウオター」
森永製菓「サキスト・スナック」
武田薬品「スナック・ドリンク」
ロッテ「スナック・ドリンク」
エビオス薬品「スナック」
不二家「エナジー-A」
カネボウ「ジョグ・アップ」
日綿実業「チャージャー」
明治製菓「ザハス」
雪印食品「ハルシユ・V」
はやりのスポーツドリンク
といわれるもの
まだ数多くある。

HIGH'WAY LONG DRIVE イエイ!!

館林 ← 12.6 ← 加須 ← 7.9
 なし。
 〈館林I.C〉 館林市はツツジと分福茶釜で有名。
 〈加須I.C〉 国道125号で行田市へ。ここは足袋の産地。
 9.0



佐野藤岡
 「朝鮮飯店」
 焼肉うどんがおすすめ
 佐野S.A.
 〈佐野藤岡I.C〉 佐野は佐野織物、天明織物で知られている。国道50号を左にいくと足利市、右にいくと小山市から結城市。下館市から294号で真岡市をぬけると益子に出る。

久喜 ← 15 ← 蓮田S.A.
 ケーキピザの「シロ」
 ここはスパゲティも旨い。
 店は早すぎで閉まった。
 〈久喜I.C〉 県道を北進すると久喜市に出る。

岩槻 ← 5.7
 ステーキで有名な「肉の万世」がある。サラダ付きのステーキランチが¥1490
 〈岩槻I.C〉 岩槻市はひな人形の町である。日本一の生産量を誇っている。国道16号を右にいくと野田市方面、左にいくと大宮方面へ。

浦和
 トリップメーカー 7:20 AM
 北へ向かいます。
 I.C付近は工事のため飲食店なし。
 〈浦和I.C〉 国道122号を南下すると鳩ヶ谷市、川口市を経て東京都心に出る。



栃木
 揚げた料理の「野州茶屋」
 〈栃木I.C〉 「七不思議」で有名な大佛寺へはここが便利。



鹿沼
 「レストラン 鹿沼」
 ハンバーグ定食¥700
 サラダライス付き
 〈鹿沼I.C〉 座敷ばうき、コンニャク、鯉香、かいり灰の特産地。園芸用として鹿沼土、サツキも有名。



宇都宮
 ここにはかなりあったで。
 中華の「花苑」割烹「くろ」
 万世の1/2ビーン¥470に
 フランス料理の石亭りんか。
 〈宇都宮I.C〉 日光街道や日光宇都宮道路を利用して日光へ。



上河内S.A.
 ① 127.3 K



浦和で「ゼロ」にしたブルの
 ① ... トリップメーカーの目



サービスエリアにそっぽを向き
 「うまい店」さがし
 全インターチェンジGo Downの
 104カ所 あわせて道中記もありませ

I.Cよりおりて、右左1キロの範囲内です。

モオ～
 モオ～
 もオ食えぬエ

クッパ
 クッパ
 ハラいいの
 キムチ

「なし」について。
 「なし」というのは
 またくのへき地で
 火田のまん中であつた
 場合と、SAで食べた
 方がました... 的な
 ドライアイスしか
 なかつたときあつて、こ
 う表現した。サボたのは
 アリガタ

← 西根から奥内橋
 までのキップやど。



HIGHWAY LONG DRIVE イェイ!! 17.2

〈矢板I.C〉八方ヶ原、長峰公園などへはここを。

花巻

なし。

〈花巻I.C〉花巻温泉郷は市の北西にある。

家々に灯った明かりと雪の小道、
メルヘンチックな風景。
青森まであと210キロくらい。

比叡S.A

12.5

紫波

なし。



〈盛岡南I.C〉盛岡市は岩手県のほぼ中央に位置する。南部鉄道は有名。

盛岡南

なし。

7.0

盛岡

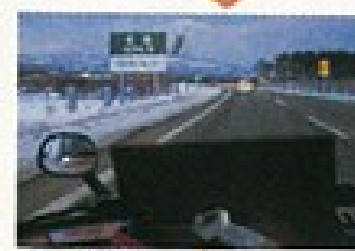
10.0

①641.3km

滝沢

9:30AM なし。

16.2



西根

44 西根 8 km
青森 166 km

このあと一般道に入ります

〈西部須野塩原I.C〉西へ向かうと華川溪谷にそって塩原温泉郷がある。

西那須野塩原

なし。

13.4

那須



「大那須もタマリ。
川魚と釜めし、うなぎ
売店ではひつまん
売っています。」

〈那須I.C〉那須高原へはここからが便利。

那須の稍、
黒磯P.Aで
リーダー着て
いたん。
鳴りまいたヨ
ビとプロテクト。

那須高原S.A

17.2

白河

このあたり、
雪が干渉して
路面をあんまり走った。
「地ふき」というもの。

〈白河I.C〉サクラの名所、南湖公園や白河関跡がある。甲子温泉、八十八滝でも有名。

16.6

矢吹



珈琲館「カエデ」
S.Aのここはおいしかったが
ないもんネ

11.9

須賀川



ファミリーレストラン「ホビー」
ジューズ ¥580
ハンバーグ ¥580
ピザ ¥500

18.2

郡山

〈須賀川I.C〉湯本温泉や二岐温泉に出られる。須賀川市はばたん園で知られている。

「お菓子の大野屋」というのがあって、ここはレストラン。
コーヒーケーキのほか
おでかにカッセルをすすめたいわ
¥880。大根おろしで食べるトカツ。

〈郡山I.C〉国道49号で磐梯朝日国立公園へ。

かけ声に体験。

南部地方の旧家にそば振舞というのがある。客をもてなすのに沢山の給仕女がそばをついてまわった。これがそもそもの始まりらしい。ふつう4人組で席につく。まず漆器に入った薬味が出る。(お新香、のり、くるみ、なめこおろし、もみじおろし、わかめの茎、山菜、まぐろ、筋子、花がけお、きざみネギなど) 次にフタのついたお椀と、残った汁を捨てる大きな鉢が出る。

さてこれで準備完了、いよいよ「わんこそば」が始まる。何杯食べたかを数えるためにはマッチ棒を並べておくのだが、しかしなかなかこのヒマがない。お椀のフタをとると、給仕のおねえさんがひとくち分のかけそばを投げ入れてくれる。これをツルツと食べ汁を捨てる。と、すぐ次のがとんでくる……この状態がつづくわけだが、せかされるから目の前の薬味をつつくこともできない。のんびりしていると怒られる。「もういい」という意志表示はお椀にフタをすればよい。ところがである。フタに手をのばすとスキをうかがうおねえさんが「エイヤ！」とばかりに投げたそばがとんでくる。手はビチャビチャになる。タイミングが必ずかしいのである。

「とんできた、食べる、汁すてる」というリズムを誤ると「とんできた、汁すてる、食べる」なんてことになって、カラのお椀をすすってしまったりする。「あーどっこいどっこい」と賑やかで、郷土芸能の舞台さながらである。

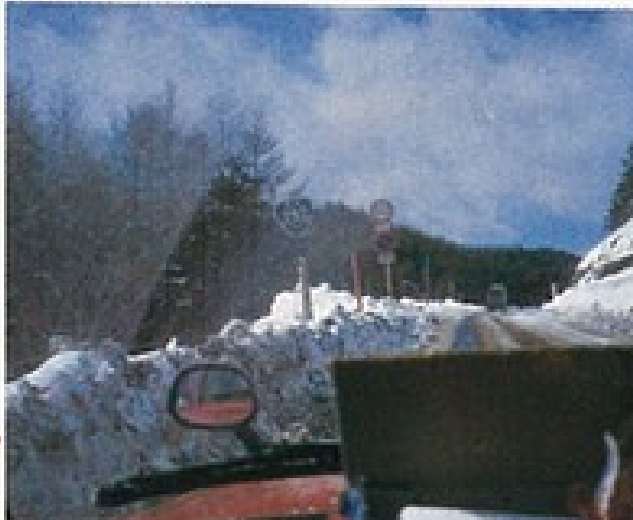


このチェーンが難物だった。ツカがひびき足りなくてタイヤの空気をぬいてぬいてやっと入れたのだ。あー点検をしておけなかった。40分もかかったから手も足もシビレてしまい寒さにかうだも凍りついたよみなさん!! チェーンは必ず「ためてから持つて211にう



チェーンをつける。

トンネル抜けると白い道
ノーマルタイヤじゃスケートだ



R282、スパイクつけた車ばかり。
ヤツリとヤツリと走っていく。
R103から坂梨峠に入る。
あー車はついにSTOP
スケートだ。11月までも続かない。
ターボがターボでなくなったのだ。

福島西

なし。正面に雪の峰、
急に寒くなった気が
します。

〈二本松I.C〉ランプを右折すると湯温泉、あだたらスキー場へ。

二本松

なし。

ふぶいたり晴れたり
繰り返した。
ここは3回目の一斉。
免許証の提示。



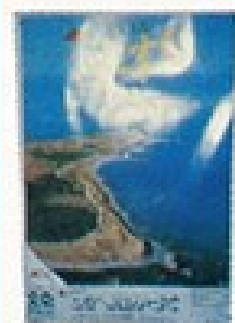
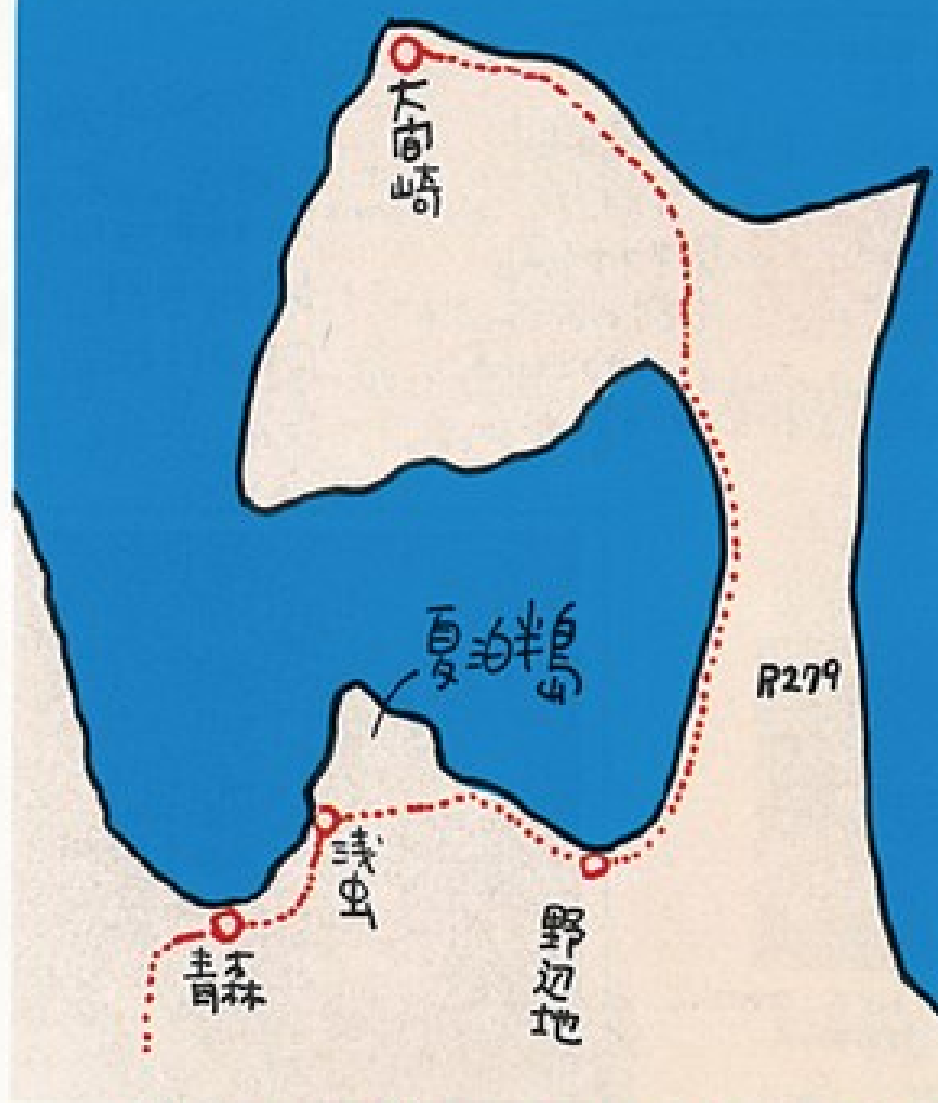
〈福島西I.C〉福島市から国道115号を東へいくと相馬市へ。福島市は吾妻連峰への入口。

19.6

安達太良S.A







青森から
大間崎へ向かう



地図でわかると思うけど
浅虫あたりでワッと海が
みえくる。いい気分やねん
4:45PM

夏泊半島を突っ切ると
ずっと海沿いの道。
急に暗くなる。あやまち
ずうと暗夜の道中やった。

8:23PM 大間についた!
①983.4K

親切で...ぬいに
道を教えた
トヨタのおいさん、
ちかせんよ
あのご恩。

← 大間町にあった
「更紗」というお店
可愛い女のつがふたりで
やっている。ホーカーと
スロット・マシンのTVゲーム
直輸入版があった。
とてもいいお店です。

青森からの道、ちよとしたミス・コースをしたの2。

ナビゲーター
ミエをはらずに
認めるあやまち

ドライバー
気付いたあやまち
許してやろう

車本左リ
大間<=>函館を
100分でゆく



↓ 最北端の海
きれい!! スケツめ2!!



大間町で草月を迎え、ここから一気に奥内橋まで走り
中国自動車道、名神高速、東名高速を経て再び
東京へもどってまいりました。次のインターは下関からです。
トリップメーターは3148.3キロを示していました。

夜の下関は暴走族とハイクの追いかかわりで台まる!?

給油のために市街を走っているとフェニックスやシャコタンローレル、コスモ
にエナビがやたらと目についた。集合地点に向かうのか、散ったあんなのか
いからない。ハイクもあちこちにいる。双方グルグルと追いかかわり
スタンドではカメラマンが待機しており、マークしたクルマを撮っていた。

〈下関I.C〉このI.Cは中国道と関門道を結んで
いる。ランプは2号に連絡。

〈小月I.C〉県道を南下すると国道2号へ。

〈美祿I.C〉秋吉台に出られる。国道376号を東
へ8km。

美祿 ← 26.4

小月 ← 15.5

下関



コ-ヒの「花留壇」

住宅地で
なにもなし。

下関は「ふぐ」が
名物。市内に入る
ことをすすめす。
3:35PM



やっぱ広島に入る。渋滞。
横からの割り込みは「ソッ
とする。
「あッ! ヤクザだ」けさよく
ニコニコと道をゆるする弱さ。

すごい渋滞
笑顔のわり込み
手を合わせれば
道もあく
下げるアタマに
鬼はなし

広島に2泊①3389.3K

7:30AM 出発



ゴルフのGTI。ミニクーパーなど5-6台。
カーリングはみんな赤。広島でみた
レストア工場(?) 渋滞でゆっくり見やす。

〈三次I.C〉国道375号を右折すると浄土寺七ツ
塚古墳、左は三次市。
〈庄原I.C〉市内に入ると文豪倉田百三の生家。
雪舟の龍で有名な円通寺がある。
〈東城I.C〉国道314号を芸備線に沿って北上
すると国定公園比婆山道後山スキー場へ。ま
た紅葉の帝釈峡へは県道三原東城線を南下。

千代田 9:11 AM

15.0

高田

20.1

三次

七ヶ岡SA

17.0

庄原

30.2

東城

このあたり田舎からとオクってなればかり

新見 ← 24.8



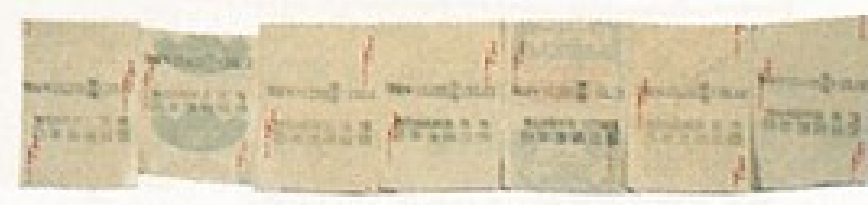
ドライブイン「鶴」
ほたる鍋
すき焼
ちり、魚屋、活造り

大佐S.A

11:00 対向車のパッシングと
プロテクターのピー音。やって来た。
一斉です。なんでもありません



「デエカンサマ! おまわりどのじゃ」



HIGHWAY LONG DRIVE イエ!!



- 心にも グツとしめよう 安全ベルト
- しっかりと しめだベルトが身を守る
- 安全は ウテよりカンより まずベルト

小牧

8.3

一宮

19.9

大垣

養老SA

14.5

関ヶ原

23.5

彦根

21.3

多賀SA

八日市

23.7

栗東

瀬田西

6.3

大津

3.3

京都東

9.9

京都南

23.9

茨木

名神に入る

吹田

2:37 PM
① 3817.0K

彦根I.C. 道8号を横ぎり、直進すると3kmで彦根城へ。桜の名所である。

なし。



うなぎ、うどん、あじの「伊吹庵」向いにステーキハウス「GINO」があった。

八日市I.C. 左折すると阿賀神社、瓦屋寺。右折すると紅葉で有名な水原寺がある。

なし。

栗東I.C. 国道1号と25号で伊賀上野に出る。ここは芭蕉の出身地で遺跡もある。

瀬田西で降りたら、戻りなくなっちゃった。ここには上りの入口がある。また大津へ逆もどろや。

大津はS.A. - 結構です。かなり混んでます!!

大津I.C. 大津市へ1km。琵琶湖周遊に便利。国道161号から奥比叡ドライブウェイへ。



大津市街までいきました。ここは更替です。

京都南I.C. 市内めぐりはここから降りるといい。このI.C.は国道1号線に直結している。

京都南インターに行く途中787外鳴る。やはり、オビスがありましたヨ

32

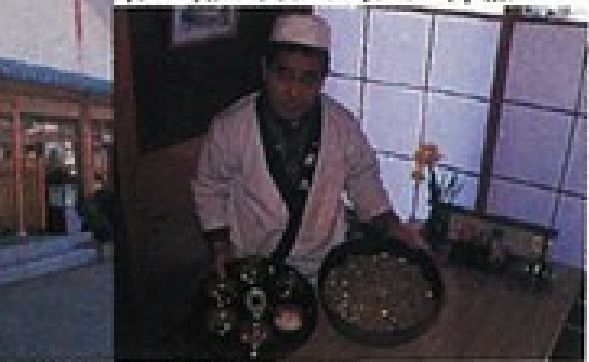
茨木I.C. 東海自然歩道の終点地、明治の森箕面国立公園への入口である。ここは湯と紅葉の名所として有名。

スーパーマーケットあり不足しているものも買えます。

関ヶ原I.C. 国道365号をいくと21号と交差する。直進する伊吹山ドライブウェイ。



ドライブは沢山あるが「そばの実文」をすすめた!!。¥2000の家族4人までせむじろ!!
11:00AM ~ 10:00PM 年中無休



清水I.C. 日本平へいくのに便利。山頂への沿道には清水次郎長の墓所梅蔵寺がある。



このあたり、ハルツエ場のにおいとともに、あの「大津春彦氏の「車名高き」に死す」も思い出します。ついついスピードがトットトッと出ちゃって

180(キロ)ヨダレもうしろへとんでゆく

19.6

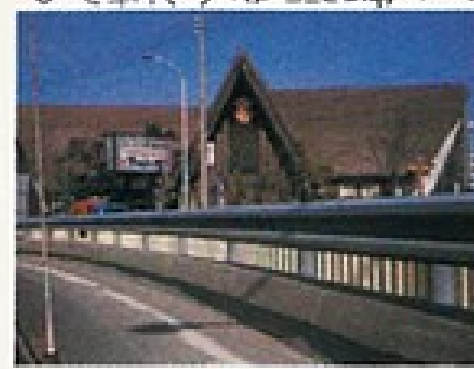
御殿場I.C. 箱根と富士五湖の中間にあり観光コースのメインゲート。富士スピードウェイへの降り口。



矢張り「ニノ岡フーズ」もここにあり。馬肉とハムはとくに有名。レーサーのお気に入りです。

ここはモテルだけ。「ヒルトン」「スワン」「ロンドン」が並ぶ。その外にはホテル、ステキハウスなどがある。

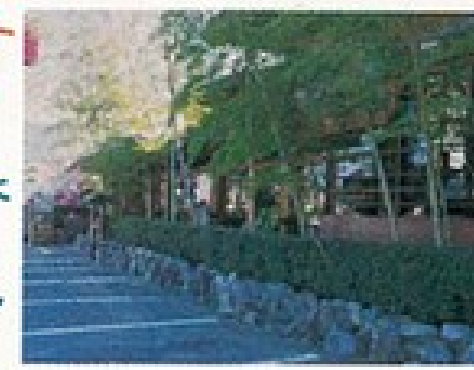
マクドナルドのドライブスルーもありとにかく食べ物はたくさん。インターを降りてからずっと並ぶ。(朝、夕は渋滞がひどいのでこれは避けた方がいいヨ)



11.8 静岡

静岡出口より2キロいったあたりにオビスあり。700円はここでも鳴りました。

日本平方面にあった「レストラン」エビ、ステーキ、ハンバーグのジャンボメニューは11か所?



14.0 清水

沼津

18.2

迷うほど「店がある」沼津は海の幸、とくにこの伊勢エビがおいしいです。右折したレストラン街

「荒狗路」と

「こがね」を、

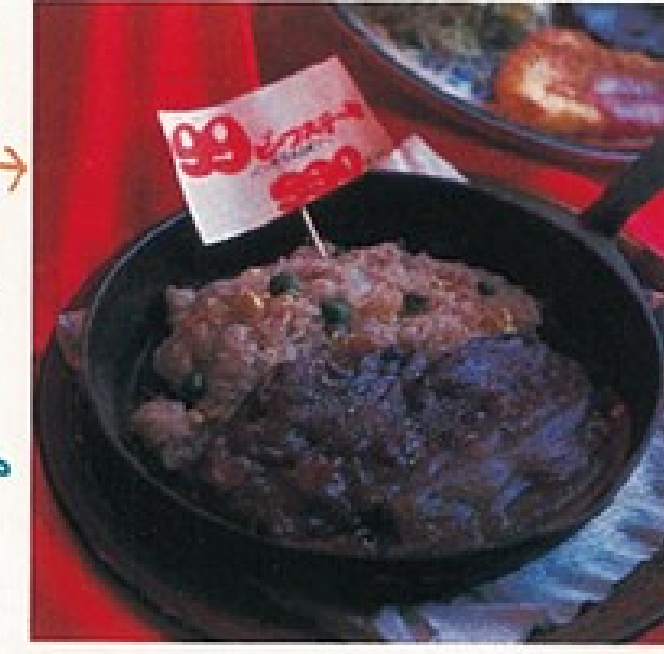
おすすめしたい思います。



レストラン、モテル★の数、高いお店も★の数。中でもおすすめ「99ステーキ」



IC左折、左側にこの名店街あり「ベニハナ」ある。99ステーキ 990円也。



豊川 ← 24.4 → 岡崎 ← 12.4 → 上郷SA → 豊田 ← 14.7 → 名古屋 ← 12.1 → 春日井 ← 9.1

17.9

三ヶ日

浜名湖

10.6

浜松西

10.6

浜松

終点

東京

①44965k

7.6 東京で食べるなら、新宿・渋谷・六本木、銀座・赤坂・青山あたり。高速にのりための待ち合わせに、この「カンパネラ」がおすすめです。ICのそばは、11:30~2:00AM 年中無休

〈東京IC〉東名高速の起点。環状8号、首都高速3号に接続している。

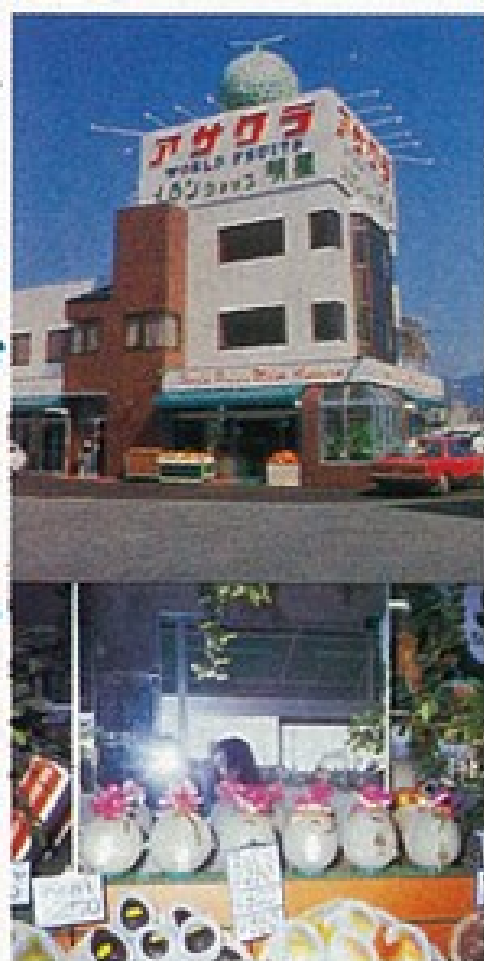
東名川崎

白いピザハウス「MOCCO」ビートのきいたジャズが楽しめます。



ピザもビーズ!!

いた一枚美祈の顔をなくはした。



このあたりホントに渋滞が多いです。気がついたことが、名古屋で、カーンつきのお車をみたら、コレモンと思っ下さい。すすんで道をゆるるが、高速なら本線に戻りまおう。

〈小牧IC〉木曽川を渡って国道21号を右折、美濃加茂の市街を抜けるとライン下りの乗場がある。国道41号をいき右折直進で明治村。
〈名古屋IC〉東京方面から名古屋の中心に入るにはここが便利。
〈岡崎IC〉岡崎市内の国道1号交差点を左折、南下して248号経由で三河湾沿いの温泉郷へ。
〈三ヶ日IC〉浜名湖を一周するならこのICを出て直進、レークサイドウェイから猪鼻湖をまわる。細江から東岸、井田島、新居、湖西市で一周になる。

たまにはフルーリもいいですね。ここにはメロンのほか、オレンジ、レモン、パパイアなどぎょうさんあります。×Dには¥4000~¥6000なの2" ¥150のオレンジも食べました。



「遠州路」



「うなりゅう」



右折方向の「松葉」です。

足柄S.Aには清潔な仮眠休憩室があります。2時間2600円から。お風呂も湧いています。手足をのびに休んで下さい。



〈大井松田IC〉国道246号で西丹沢。左折すると255号で小田原へ。

横浜

15.3

厚木

22.9

大井松田

海老名S.A

〈横浜IC〉横浜市内へは国道16号で17km。

255号沿いにウシラウシラウシ並んで好きな選んで!!

25.8

足柄S.A



おきば「しずく庵」名古屋やたら「きいめん」も食べ、パチンコも

トッパス喫茶「クリスタル」の看板と下のお店くらゐです。



〈春日井IC〉国道19号沿いには瀬戸物の店が立ちならぶ。恵那峡、馬籠、寝覚の床、開田高原、美しが原、上高地など見どころが多い。

牧之原SA

16.2

吉田

焼津

おいしい海の幸

IC付近になし

しかし、右折すると焼津朝市があった。からみ節、お茶などうーんと安く売ってるヨ 5:00AM~10:00AM



〈焼津IC〉焼津市への玄関口である。新鮮な海の幸がこのICを通過して各地へ運ばれる。

①スーパー プロテクト-1 X-K

その性能はOPTIONが保証します！
神奈川RD通信機のレーダー探知機、
ロングドライブならずともこれは最高に心強いドライバーの味方、安全運転の友なのです。
★1名様（価格69700円）



OPTION

創刊号

②クラリオン カセット・カラオケ MH-1100A

ときにはエコーを効かせてキミも
スターだ！気分爽快、ストレス
解消、最高に健康的。オンチなん
か飛んでいけ～。なんたって手軽
なカセットが使えるのがいい。今、
人気No.1、カラオケはクラリオン
です。★1名様（価格23800円）

プレゼントご希望の方はハガキに希望する商品名（1点）、住所、氏名、年齢、職業、また今後のOPTIONに希望する企画、ご意見、キミの周辺にころがっている「おもしろ情報」なんかあったら書き添えておいて下さい。クルマに関係なくてもいいですよ。OPTIONで紹介します。
申し込み先は〒160 東京都新宿区北新宿4-8-16 三米書房 OPTIONプレゼント係です。×切りは5月26日消印有効です。

①提供 神奈川RD通信機 ☎0427(26)9103
②～③提供 クラリオン ☎03(400)1121
④提供 日本ラヂエーター ☎03(383)0111
⑤提供 日東模型 ☎03(655)6511
⑥提供 トヨタ自動車販売 ☎03(230)7111

ビッグプレゼント

装いもリファインして新登場。OPTIONのビッグプレゼントは不滅なのです。あげちゃうのが惜しいものばかり。でも好きだからあげる♡

⑥SUPER GRAN TURISMO SOARER

ソアラのすべてがこの1冊に。全72ページの豪華アルバムだ。ソアラの開発プロジェクトなども興味深く説き明かされている。ちょっと手に入らない特別保存版、非売品だよ。ドーンと★30名様



⑤ニッター1/24 名車シリーズ

エンジンからシャシー、サスペンションにいたるまで忠実再現のホンダスポーツ800M④、ダットサンフェアレディSR311⑤、トヨタスポーツ800⑥、各10台。キミのクラフトマンシップに研ぎをかけよう。★30名様



③サンマツ Mr.シルバー

これもクラリオンからのプレゼント。サマーレジャーにピッタリのアイデア・グッズだ。モノはシルバーにコーティングされたタミ1枚サイズのビーチマット。あつという間にマックロネシア人ができあがる。クルマのルーフに乗せておけば、効果抜群の日除けカバーに早変わり。でも盗られないように気を付けなくっちゃね。★10名様



④ニチラの エアーバッグ

見かけはなんの変哲もないビニール・バッグだけど、これもなかなかのグレモノ。外側が2重になっていて、エアがはいるところがアイデアなのだ。つまり、エア・クッションでバッグの中味を保護するわけ。カメラなんか入れるのにグーだヨ。ニチラ（日本ラヂエーター）からのプレゼント！ ★5名様

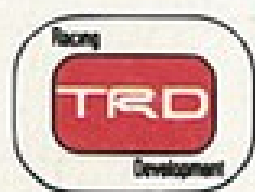


City Connection



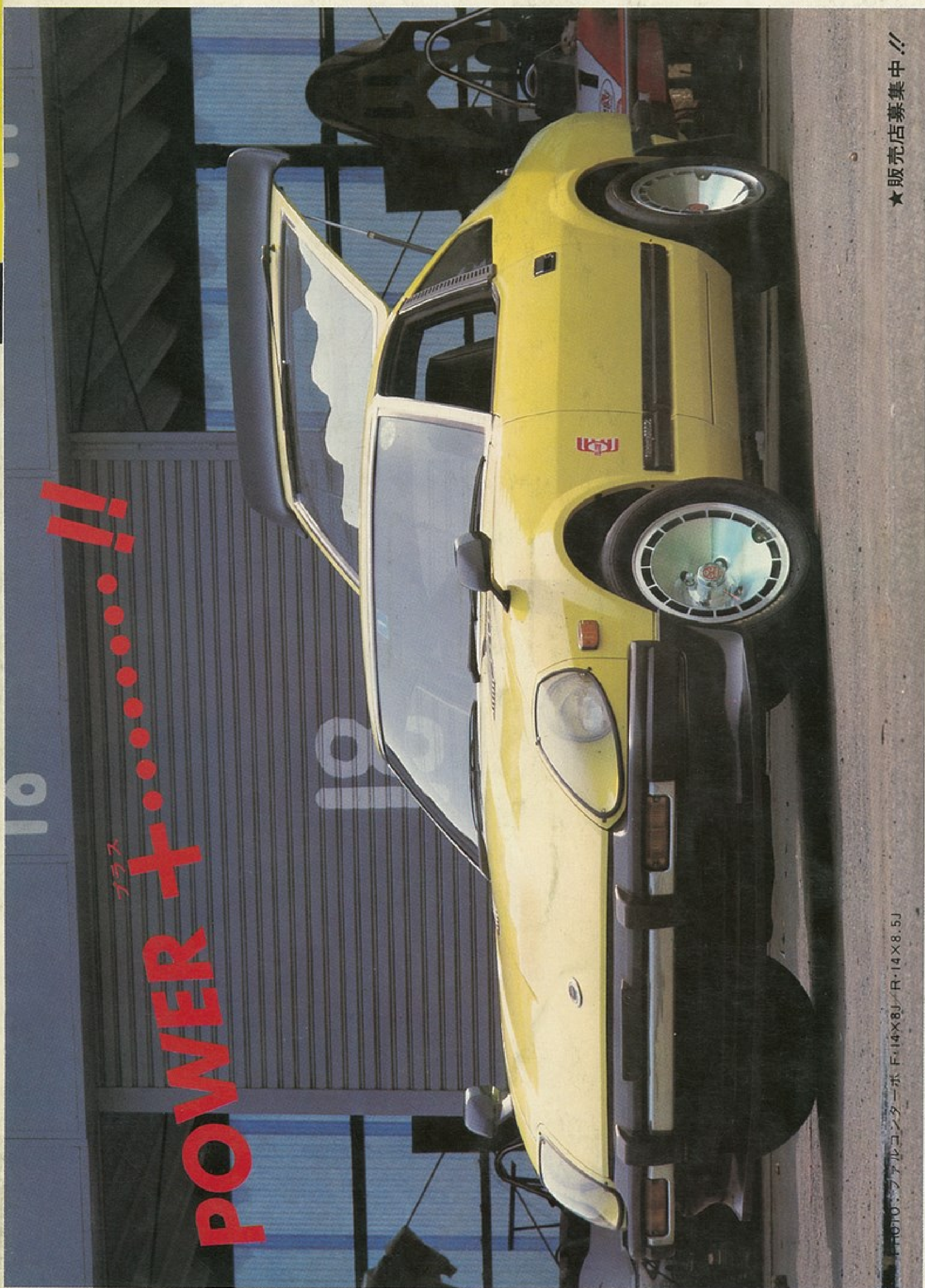
モータースポーツの技術と経験をすべての製品に。

TRD



トヨタテクニカルサロン

株式会社トヨペット サービスセンター・TOSCO Depot
〒222 神奈川県横浜市港北区師岡町800 ☎(045)543-5631



!!
クラス
POWER +

F1070: フォルクコンターボ F114X8J/R・14X8.5J

★販売店募集中!!

FALCON TURBO & FALCON "Z" SPOILER



FALCON distributor co., Ltd.

カナル ティストレーター カナニ-

〒210 川崎市川崎区池上新町2-25-19

TEL (044) 299-2333 (代)