

特別
付録

濡らして冷んやり!!
クーリングメッシュタオル

夏のキャンペーン特大号
第1弾

9
September
2019

https://option.tokyo

Real Tune &
Exciting Car Magazine
オプション

OPTION
2019年9月号(毎月26日発売)
7月26日発売
第39巻第9号 通巻512号

option

option
Real Tune & Exciting Car Magazine

失敗しないエキゾーストチューンとは?

魅せる、聴かせる、
走らせる!!

オレ流 マフラー選び

あるある
オーナー体験談!!

RX-7&ロータリー 編



初心者のための
走行会入門ガイド

オシャレな走り屋を目指せ!!
快適ドライビングスニーカー

日本全国ショップ&ボーナスフェアガイド
スイフトタービン&ECUチューン実例
S660ミーティング参加車レポート

編集部員のホンネ試乗!!

GT-R 2020



新型スープラ



西のシビック!!



東のハチロク!!

web option
EXCITING CAR WEB MAGAZINE
https://option.tokyo



最新スワップ対決!!
令和のネオ旧車



有機的で美しいスタイルと意のままに操れる心地よさ

美しいブルーメタリックに彩られたマシは、元々はトップレベルサーを目指し、グーペラのGT-RやF-3などで活躍した萩原さんの愛車。

現在は、アドバンス・ホイールのデザイナーであり、プロデューサーとしてチューニング業界では知らない人はいないと言っている存在だ。

愛車のRX-7は2016年に各部をリフレッシュすると同時に、エンジンやスタイルも自分好みにチューニングや攻撃的とも言えるエアロスタイル、約450Psのチューンドロータリー



Wheel

ホイールは萩原さん自身の作品でもあるアドバンスレーシングRS-RFプロダクト製の255/30R1904本スポーク。

Pick UP Cover Machine



横浜ゴム ホイール企画デザイン CMP 萩原さん

「ロータリーのネガな部分も知っていて、それでいて絶対に嫌にならないRX-7。ここまでのクルマはきっとこの先も現れないと思うんですよ。だから持ち続けたい、乗り続けたい。クルマ好きにはおかってもらえる気持ちだと思いますよ。ところで、私の仕事はホイールを作ること、セールスすることですが、私自身も同様の情熱で愛車に接するのびたちに変えられるブランドにしていきたいですね! よろしくお願いたします」

Interior



ロールケージを組み込み、安全性を確保しつつボディ剛性を高める。走りにはうるさい(1F)萩原さんの意思だけに、バランス感覚も大切にしたチューニングが施される。



は、藤田エンジニアリングの手によって仕上げられたものだ。ところでそんな萩原さん、実はホルンエのGT-3などスペンヤルなスポーツカーも所有するが、新車から乗り続けているRX-7は、これまで乗り継いだどんなスポーツカーでもかかわない魅力を秘めているという。「もともとプロダクションレーシング(当時の富士フレッシュマン)を始めたのがRX-7。当時はSA22C。そんな意味でも私にとってロータリーの存在は特別ですが、それだけではありません。電子制御の進んだ最新モデルのスポーツカーは、意図に反する制御が感性和る挙動を生むことが多いですが、RX-7、特にFD3Sは完全に私の感性和とシンクロして走ってくれる。だから新車から乗り続けてきたこのFD3Sを、一生乗り続けようと思ひのスペックに仕立て直しました。ガレージで大切に保管していますが、仕事の休みの日にはこのFD3Sで走り出かけることも多いんですよ」と、萩原さんはクルマの話になると目を輝かせる。ちなみにデザイナーでもある萩原さんの目から見て、スタイリング的に優れているFD3Sに勝るデザイナー性のスポーツカーはないと申す感じだ。いかにいっても今となっては決して最新の性能というのではないが、乗るものを見るも驚かすロータリー1&RX-7。長い将来にわたって引き継がれていくことだろう。

YOKOHAMA WHEEL HAGIWARA RX-7 [FD3S]

YFC ☎03-3431-9981
http://www.yokohamawheel.jp



操る刺激と眺める楽しさ オトコを虜にするRX-7の魔性



Style

ボディキットも基本は藤田エンジニアリング製でやはり魔王号をモチーフとする。ただし、リヤフェンダーに関しては、経路を受けた海外のイベント出展車両からヒントを得た形状のエアロパーツに仕上げている。以前はGTウィングを装着していたが、現在はストリートっぽいスタイルということで、ロケットパニアスダックテール型エアロウィングを装着。

Engine

リアリブ300ccに連んだタービン、TQ49に含ませて作られたエンジンはブリヂエンジニアリングのサイドポート、スベックも、出力は約450psだという。藤田エンジニアリングの魔王号をモチーフにアレンジを加えた仕様だ。



TUNING My LIFE



RX-7を優勝するガレージにはレース時代に得たトロフィーなど思い出の品が溢る。

「アドバンの作ったホイールに シンパシーを感じてもらえれば本望」

「アドバンの開発に全力をかけているメーカーの製品が売れているんです。でも、私はいいホイールを作ってるんじゃない。いいホイールを作ったことがありません。長い人生

ボクは趣味に埋もれて生きてき

参戦したF3での最高位は8位、その後はJTCやグループA、NI耐久などに参加、HKSさんとの出会いもここで、最初「フォニミユラミラージュ」のドライバーとして誘いがかり、グループA(BNFR32)にも参戦しました。グループA1993年に学生レースで優勝した時の喜びは忘れられないですね。

レースをやっているようなレーシングカーやメカに触れてきたこと、どっぷりつかって来たこと、ああいうホイールがいい、こういうメカがカッコいいという感覚がいつか自身に伝わっていったんです。

決めたという思いが、学生時代にプライベートでレースを始めました。実は当時、横浜ゴムはまだセカンドグループと言われている存在で、海外製のタイヤに技術に及んでいませんでした。プロモーションも、レースシーンで技術を蓄積していくためには、自前のレーシングカーを走らせるしかない状況でもあり、

決めたという思いが、学生時代にプライベートでレースを始めました。実は当時、横浜ゴムはまだセカンドグループと言われている存在で、海外製のタイヤに技術に及んでいませんでした。プロモーションも、レースシーンで技術を蓄積していくためには、自前のレーシングカーを走らせるしかない状況でもあり、



現在でもっとも愛しい深いHKSとアドバン、グループA時代には、このHKS2000ドライバーとしてチームを新築、ともに自動車メーカーワークス勢と戦ったという関係にある。1993年のSUGO戦では歴史的優勝を挙げた。



今月のカーカーは萩原さんが新車から乗っている愛車、RX-7。レースを始めた車種であり、歴代乗り継いだきた思い出の強い車種なのだ。

「決、運にも恵まれたと思いますが、決して全力を込まず」「勝負は絶対勝ちに行こう」という情熱的なスタンスは、絶対の結果につながったのだと思うんです。だから、今のアドバンホイールがあつて、今のボクがある。もちろん、技術的なことや、機能的な裏付けも必要ですが、それだけではない。思いがけないほどの情熱を感じてアドバン、そう思うようになったら、それがいい。私にとつて、憧れたアドバン、育ててくれたアドバン、プライドとつながったアドバン、そしてちょっと尖った性格のあるアドバン、そのDNAを、その時代の最高の技術とともにかたちにする、それがががらの思いです。これまでも情熱全開、そしてこれからは。



ガレージに飾ってあったのは当時のグループAに参戦していた各チームのミニカー。実は並び順は、初優勝したSUGO戦の時のリザルト順。



モノづくりの裏側には、 キャラクターあり、 技術ありなんです

私とアドバンの出会いは、ある意味運命だったのかもかもしれません。何しろ知らなかった学生時代、私は親戚から譲ってもらったケンメリスクリューに乗って街を流すアツクヤンでした。あの時のクルマにもアドバンのF3Aを履いてました。

当時ですから、町中で競争シーンも多かったですし、そういう中に身を置いていたのは確かです。

決めたという思いが、学生時代にプライベートでレースを始めました。実は当時、横浜ゴムはまだセカンドグループと言われている存在で、海外製のタイヤに技術に及んでいませんでした。プロモーションも、レースシーンで技術を蓄積していくためには、自前のレーシングカーを走らせるしかない状況でもあり、

横浜ゴム ホイール企画デザインCMP

萩原 修

横浜ゴムからリリースされるホイールを手がけるCMP(チーフマーケティングプランナー)は、かつてはレーシングドライバーとして活躍。学生時代にプライベートで始めたレースは、フォニミユラミラージュからグループA時代にはHKSのRX7で優勝経験も持つ。本職の横浜ゴムではアドバンのホイールを自らプロデュースするだけでなく、デザイン、プロモーションまでこなしたアドバンのホイールを世界的な優良ヒットにまで導いた立役者。何事もここからスタートした。そして、何よりも大切なエンディングが、好き。そのためのチームワークが、現場で経験が、多くのプロフェッショナルから磨かれている。クルマ以外にも、幼少の頃から始めずも続けているというイラストレーションやデザインなど多彩な取り組みもつづけるスタンスは同じ。

るんでしようね。でも、必死に走り上位を目指すアドバンカラーのマシンは、とても眩しう感じましたね。これがボクのアドバン原体験とさせていただきます。レースは当時、激戦だった富士F3のクラスから始めたんですけど、姿勢は完全に上昇傾向。アドバンカラーになるつもりで参戦してました。そして、自分でいうのも何ですが、筋力は良かったんです。ドライバーとしてはアドバンってお金がかかると、生活は苦しくって、普段乗るクルマは5万円、買ったサニとかに格下げ(笑)。それでもお金はたいてなくて、彼女(今の奥さん)です

!!)の奨学金まで、ボクのレースにつき当分は、はい、じよ、地方のレースの時などには、いよいよトラックで移動して、メカもやってもらいました。そんな生活をしながら、大学卒業し、就職した先は念願の思い、アドバンカラーの横浜ゴムに乗り、アドバンカラーのマシンに乗るレーサーになる、そんなビジョン。一歩近づいたのかも知れませんが、仕事をしながら、さらにはレースを続けました。そのころは多くのカテゴリーに出たので、レースだけでいい、ドライバーとして会社に雇われたわけでもなく、そこに会社のサポートはあきらめ、レースはすべて自前で、ステータスを維持し、ロータリーエンジン搭載のカワム付きレーシングカー、SJRやRJにも参戦しました。約100ps、車重500kgというレーシングカーです。だからかなり本格的なものです。私なりに情熱的な生活を送って、SJRでも結果を残していたのですが、実は横浜ゴムの社内に私の情熱と結果を評価してくれた人がいました。彼は、アドバンも言われた水野氏です。当時、から、レースに強くなっていく。この水野氏が、私にF3に乗らないかと、社内をうながしてくれたんです。社内でプロを育成するという試みがあつたんですよ。仕事として、レースに出るとなる。と、出社できる日数はかなり減りますが、そのレース活動と営業として行いながら、業務をこなせる部署として、用意してくれたのが今の仕事につながるホイールの企画販売部署でした。