

「G-ワークス 12月号」2012年10月20日発売 (毎月21日発売) 第4巻 第12号

21世紀究極のクルマ改造本! G-works

ジーワークス

全開を楽しむGT-

G-works

箱スカ S20エンジン 突入の! 300ps 時代へ!

2012

12

定価 580円

GT-R

KPGC10



旧車ホイール
マッチング **BM**

先着した
中古キャブ選

ハチロク道
最新インジェクターを検証

見た目も!性能も!

特集 引っぱりタイヤを科学する

エンジン

愛知・ロッキオート HLS30

石川編集長の
乗ってみなきゃ
わかんねーゾ!!

ロッキオート
渡辺社長



カッコ良く、速くなくてはならないチューニングカー。その姿を見ればカッコ良さはすぐに分かるけど、速さはエンジンの作りやパーツ選択、スペックなどで想像するしかない…それだけではイマイチ納得できない貴方へ、じゃ、乗ってみるか!!というノリで始まった“石川編集長の乗ってみなきゃわかんねーゾ”コーナー今回は!!

600ps over

1972年式 DATSUN FAIRLADY Z HLS30

アメリカンV8ターボを載せた

240Zの實力は!?

ビッグエンジンに
ビッグタービン!?

どんなものだって使ってみなきゃ、良さは分からない!!

と、いつもの決まり文句で始まる、乗って見なきゃわかんねーゾコーナー。今回は思い出したようにいきなりはじめますよ。

今回は馴染み深いS30だけど、これはただのS30ではありません!!上のエンジンルームを覗いてみてもらうと分かるように、見慣れた1型エンジン搭載ではなくエンジンルームいっぱいまで幅をきかされた、V8が搭載されている!!ベースとなるS30Zはよく見ると左ハンの20Zだから、アメリカでは比較的多く見受けられるエンジンスワップ。しかし、ちょっと見たてるともないうらいたく大きいものが、ラジエターの横に鎮座している…そうです、そのアメリカンV8にターボがついてる…果たしてこのつな乗り味なのだろうか?



排気量を考えると妥当?の大きさのタービン



エンジンとラジエターの間に排気管やインタークーラー系が集中する。効率やスペース的な事を考えてのことだろう

マフラーの取り回しが男らしいぜ!!



ラジエター付近に排気管がまとまっていた理由がこれ、タコやウエストゲートの排気があり、マフラーの出口はなんとフロントタイヤ前、要するにマフラーはエンジンから後ろには全くない構造だ



ラジエター前はインタークーラーが置かれ、出来るだけハイピンを短くレスポンス向上を狙っている



SIDE



REAR



FRONT

尻上がりでドラッグチックな外観は意外と大人しい。リヤスカート部分にマフラーの切り欠きがあるが、これは以前使っていたものだろう

DATSUN FAIRLADY Z HLS30

超大型タービン+ 5700ccの威力は

乗る前にもう少し
クルマをチエックする

まあそれにしてまでかいタービン。このタービンメーカーは日本では一般的ではないので商品名を言ってもピンと来ないだろうけど、風量的にはHKSだとT51RKAやトラストならT88クラスよりも大きいだろう。見た感じは以前のT10タービンシリーズ「08」よりも回転回りが大きい感じと言えは分かりやすいかな。そんな大きいタービンを回すのは難しいんだけど、排気量が5700ccもありや全ク問題ない。こういうものはタービンじゃないんじやない。って言うくらいトルクや

足回り



Making of
Rocky Auto

後ろを覗くと現れるリヤデフ回り



燃料タンクはトランクの後部、カーハットをめぐりかまのうっに入っている。作りは本格的だ



燃料タンク下にはポンプが基取り付けられている。ここからフロントまで燃料を送るしな



ミッションはアメリカで製作されただけあって、AT仕様。この仕様だと実際ATの方がドラッグの場合、速いことが多い



ドライブシャフトも等長タイプが入れられ、スタート時の強力なトラクションとトルクに耐えられる構造



バックギヤはまずこのボタンを入れてから。操作方法を聞かないと動かすのも躊躇してしまう



サイドミラーはS30の輸出仕様純正品。基本的に運転席側(左側)にしか装着されない

バックギヤはまずこのボタンを入れてから。操作方法を聞かないと動かすのも躊躇してしまう

そのまわりや回りを覗いてみると、スペアタイヤハウスが取り除かれ、デフ回りが一望!! ロアアームこそS30のノーマルがついているけど、デフマウントにアルミ削りだし材を使用したデフキャリアはさすがに大型化され、話しによればQ45用だという。さすがにこのパワーを受け止めるにはR200でも無理なんだろうね...ここまで作り込まれたS30、走りにはかなり重点を絞って製作されているのが分かってきたのだ。



ヘッドライトもノーマルドームから交換されてる



フロントタイヤはドラッグ仕様らしく直進安定性を出すためかなり細いタイヤ(165/80-15)を履くが、リヤタイヤはミッキートンブノンET STREETを装着する

石川編集長の
乗ってみなきゃ
わかんねーゾ!!

愛知・ロッキーオート
HLS30



搭載したエンジンの凶暴さを隠した落ち着いた
雰囲気を追っているゼロヨン仕様 S30

室内

エンジンが過激な仕様だと、外観が
わからずと落ち着いた雰囲気を作られ
ている。異を基礎としてノーマルの
インテリアを流して作られている。



ロールオーバーはサイドバーが追
加された6点式を装着されて安
全性も高められている。



スピードメーターとタコメーターは、
白地のファントム製に交換されている



S30 の特徴でもあるセンター
の3連メーターはオートメー
ターの油圧・水温・ブースト計
に交換されている



↑ダッシュボードにはシ
フトライトがつく→シー
トは2脚ともBOMZ
レーシングを装着

しかしミッションはATだから、
何の気兼ね無しにDレンジへ入れて
進むことが可能。アクセルを踏み込
むと以前試乗したスーパーチャー
ジャーS30と近い感覚がな。アクセ
ルをちよつとずつ踏んだり、緩めた
りという繊細に操作するといったも
のではなく、がばつと踏み込むとゆっ
くり進む感覚。ラフにアクセルを
踏み込めるレスポンス感。アクセル
とエンジンが直結しているようなし

スマートにエンジン
ルームに収まる

パワーバルジがついているわけで
もなく、ボンネットが浮いているで
もなくS30のエンジンルームにすっ
きりと収まるV8 5700ccエン
ジン。いよいよそのエンジンを始動
するためエンジンキーを捻ると、大
排気量OHVは簡単に目を覚ます。大
型のタービンがついているので
それが消音効果となり排気音は意外
と静か。ちよつと拍子抜け感もあつ
たけどやっぱり振動と吐きか、空気の
響きというかただ者ではない感覚
は運転席に伝わってくる!!やはりこ
の感覚はチューンドカー独特のも
で、緊張感も高くなってくる。

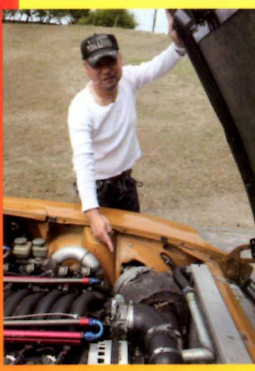
スポンズではないので、低速域では
トルクの厚さは感じにくいけど多少
スピードに乗ってくるとその凶暴さ
を發揮!!尻上りのスタイル&重い
V8エンジン搭載にもかかわらず
アクセルを踏み続けると、ノーズを
上げて猛突進!!テフがドラッ
グ仕様のためロックしているの
で、ステアリングを切ると失速感があ
り、とても曲がるためのクルマでは
ないのが分かるけど、この加速力は
ハンパ無い!!一般道ではこれ以上
踏み込めないほどの実力だから、加
速を味わいながら余韻に浸る。ゼロ
ヨンを走ったならこの状態でも12秒
台は確実なぐらいの加速力。

ペースとして使って、さらに自分
好みに仕上げたりするのも魅力。例
えばテフやタイヤを交換するだけ
で全く問題なくストリート仕様と
して乗れるし、細かい部分を日本の
ドラッグレースを走れるようにモ
ディファイして、さらにタイムを詰
めるとなると可能。ここまで仕上
げられているから、自分好みに味付
けすれば、トクチモないS30になる
のは間違いないだろうね。もちろ
ん販売車輦なので、気になる人は問
い合わせてみてね。

ペダルはATなので2ペダル。ノーマルのクラッチペ
ダルを外した状態。イーゼードライブが可能なのだ

V8エンジンの点火系はMSD 6SLを使用。C/Pも
アメリカで装着されたもので制御されている

協力ショップ ロッキーオート



日本の中心とも言える愛知県・岡崎市
に位置するロッキーオートは、フルオ
リジナルの極上車からフルチューン仕
様まで多岐にわたり、ユーザーの要
望にあったクルマ作りのお店。基本
的に全てのクルマの試乗が可能だから、
乗って感じられるのもロッキーオート
渡辺社長の目指すところだ

愛知県岡崎市明大寺町字大
55-31
TEL:0564-58-7080



リヤからのアングルがこのクルマの性格を表しているけど、乗ると意外にも乗りやすく直線を強烈な速度で
走ってくれる。目鼻のストレスもこのS30に乗るだけで忘れさせてくれること間違い無しだね♪