

フェアレディ S30

サンエイムック 旧車改シリーズ Vol.8 フェアレディ Z S30 2013年5月10日発行

G-works G-works 旧車改 シリーズ 8 SAN-EI MOOK

S30/31 PS30 HS30
HLS30 GS30/31

サンマルを知る！改造る！乗りこなす！

～不滅の名車を現在に、乗る～

- フェアレディ Z S30 歴代シリーズ解剖 / ボディタイプ一覧 ■今手に入る純正 & 流用部品
- S30 フルテスト ダンパー・スプリング・タイヤ / ホイール ■S30 パーツガイド
- S30/S31/HS30/HLS30/PS30/GS30/GS31 デモカー・ユーザーカー紹介
- ドラッグマシン・周回マシン・レース専用マシン徹底紹介 ■足回りを見直す etc...



憧れていきたサンマルがある！

S31

48年式



憧れのスタイルを目指して
コツコツと仕上げた

Interior 室内



運転席はレカロのセミバケにレザーを被せて、ストイックな車内と雰囲気を合わせる。ステアリングはナルディクラシック。タコはオートメーター、3連メーターはSTACK製に交換

Engine エンジン



L28改 3.1L仕様で、ドツ足。組み合わされる音だけではなく、ソレックス44の吸気音も魅力的だ。



Wheel & Tire ホイール&タイヤ

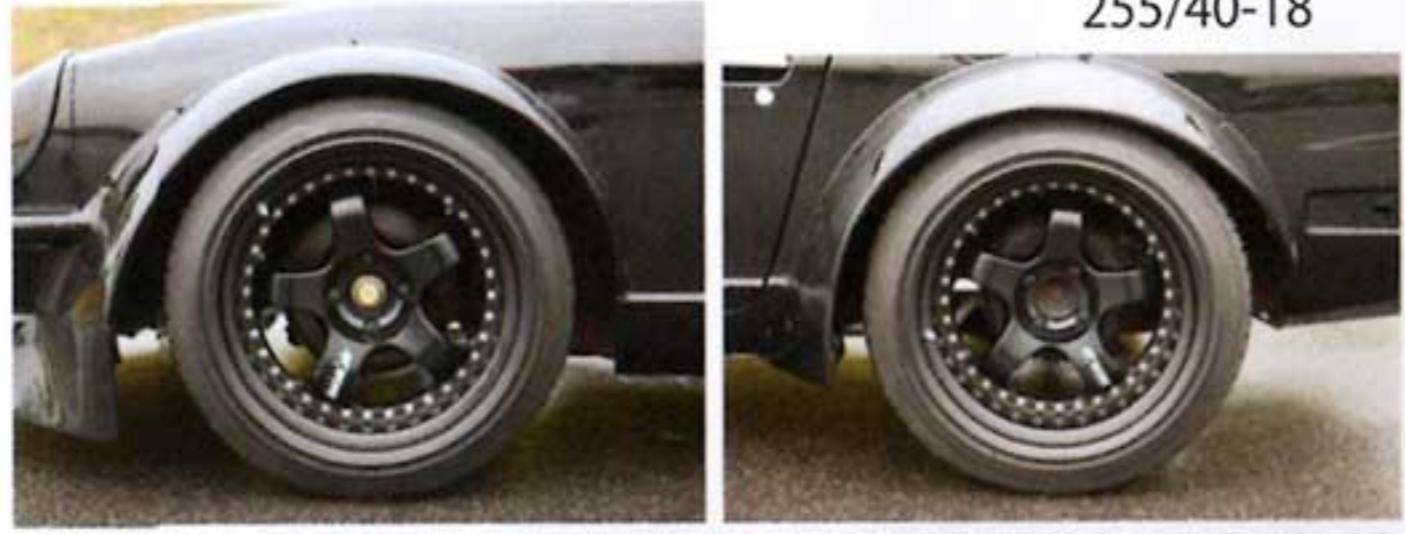
ホイール

F MEISTER S1 10 J - 18 O/F: -9 mm

F PROXES T1R 235/40-18

R MEISTER S1 11 J - 18 O/F: -22 mm

R PROXES T1R 255/40-18



艶消しブラックアルマイトのディスクリムが、ただでさえ迫力のあるスタイルに追い打ちを掛け、絶対的な存在感を完成させている

神原S31の見どころ

- ▶迫力のワークスフェンダー
- ▶18インチのタイヤ&ホイール
- ▶フルチューンエンジン

元々はショートノーズ仕様だったが、フルワークス仕様の大場さんのZに憧れ、ロッキーオートでコツコツと現在の迫力あるスタイルに仕上げた

オーナー:神原さん(右)
ロッキーオート渡辺社長(左)



Owner's S30 - kai preview!

S30

49年式

フルコン制御のRB25で
ハイレスポンスNA化

Interior 室内



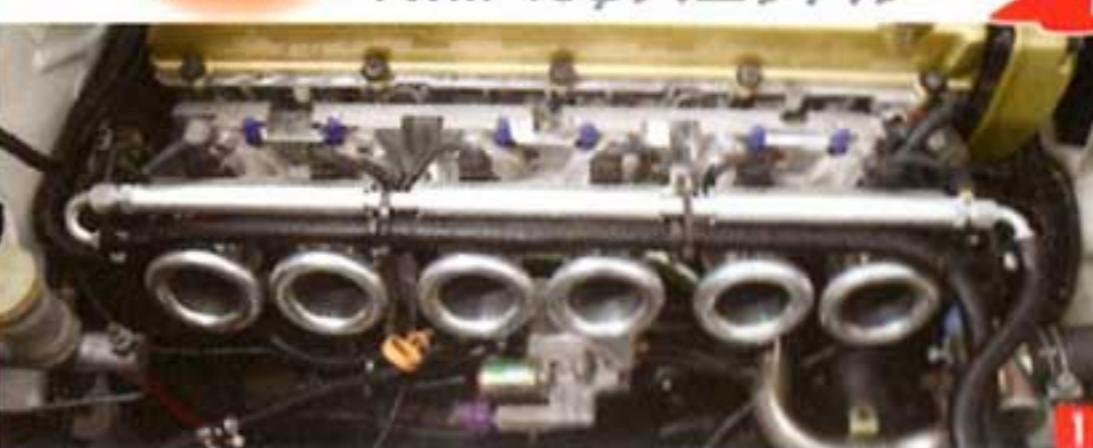
シートはレカロLXに交換し、アリゲーターはナルディクラシック。ダッシュボードやセンターコンソールを植毛仕上げするなど、オリジナルな雰囲気に仕上げた

Engine エンジン

RockyAuto '74 S30



燃料供給装置 TWM 45φスロットル



①TWM製のインジェクションスロットルを搭載。エンジン制御はフルコンのモーテックが担当している②RB25を換装し、6連スロットル+等長タコ足でハイレスポンスに仕上げている

Engine エンジン



1972年式 HS30



G-ノーズ、ライトカバーなど、
240Zらしいスタイルが映える



継デュアルリヤスピーカーなど、
は後ろから見ても一目で分かる存在となっている



Left view



Rear Wheel

リヤにもRSワタナベホイールに225/50-15サイズのタイヤ(B/SボテンザGIII)を履く。240Zのオーバーフェンダー車ではごく一般的なサイズとなっていて見た目も自然。左側は電動で昇降する。右側は給油口が付いている

走り出すと景色が'70年代に

早速室内に乗り込むと、シートがオリジナルでなかつたりステアリングが交換されていたりするが全く違和感がない。チューニングのセンスも当時のチューニングカーフっぽい仕上げを目指していて、ノーマルの240Zでは走り出すと景色が70年代に感じたけど、こちらも間違いないなく'70年代の雰囲気。コレに憧れて旧車を買う人も居るし、買値は充分ある。このいかにも悪そうな雰囲気というか、それでいてセンス良くまとめられている全体的印象は、現代のクルマでは絶対に出せない味の部分。

エンジンはL24ベースのソレックス44仕様だけど、キーを捻ると電磁ポンプの作動音でガソリンがキヤブまで送られたのが確認され

石川編集長の
乗ってみなきや
わかんねーゾ



1972(昭和47年)式
NISSANフェアレディZ HS30

240Z、L24改の
実力はどんなものか?

チューンドに乗る Vol.03

フェアレディ240Z改の実力

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、見ればカッコ良さはすぐに分かるけど、
運営はエンジンの作りやパート選択、
入ベックで想像するしかないのは
オリジナル=ノーマルカー、チューンドカーも同じ。
それだけでは納得できない貴方のためのコーナー
「石川編集長の乗って見なきやわかんねーゾ」、
前車改Vol.1では240Zのフルオリジナル試乗だった
けど、今回は240Zのチューンドに乗るゾ



石川編集長



本誌G-WORKSコーナー「石川編集長の乗って
みなきやわかんねーゾ」誰にでもわかりやすく
解説し人気コーナーの別冊版だ。チューニング
系旧車や希少車などを乗って、イーブリッショ
ンするのがメインだけ自らGTR34
GTRフルオリジナルS30を所有する。ノン
ノーマルからチヨード生でインフレはお任せだ。
今回はサキヤマではなく20歳がよく似合
うとこを全開で試乗した。



Front Wheel

標準タイヤサイズは240Zの場合、175HR-14となる。試乗車はホイールはRSワタナベに
て205/55-15サイズのタイヤ(B/SボテンザGIII)を履き、ブレーキも強化されている



Right view

Fairlady 240Zのエン
ジンが付くオーバーフ
ェンダーも貴重な
純正品が取り付けられ
る

フェンダー下部自
由度も高くな
る

フロントが付くオーバーフ
ェンダーも貴重な
純正品が取り付けられ
る

Fairlady 240Zのエン
ジンが付くオーバーフ
ェンダーも貴重な
純正品が取り付けられ
る

フロントが付くオーバーフ
ェンダーも貴重な
純正品が取り付けられ
る



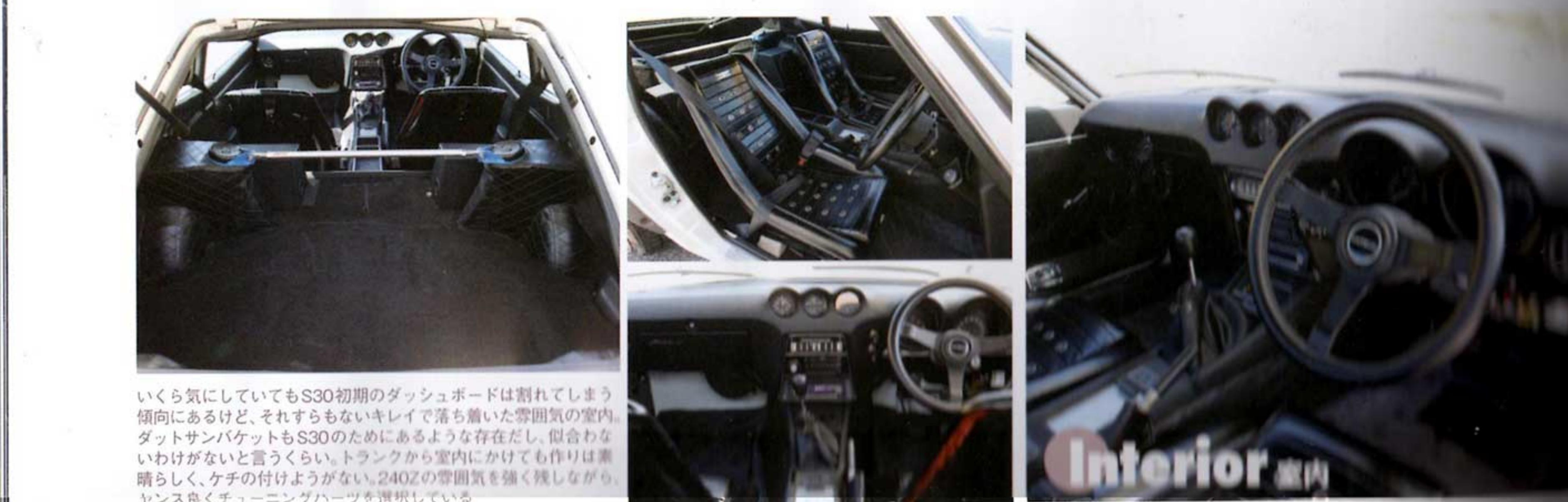
L型エンジンだけでなく、V8、
RBエンジンなど多数揃える

フルオリジナルの車両から、RB搭載そして
メリカンV8やトヨタレクサスのV8搭載など
様々な車を世に送り出しているロッキートン。
エンジンだけでなく、使い勝手も考えて
いてパワステやオートエアコン、パワーウ
ンドウなどの装備なども装着されたS30モ
ノがあり、ユーザーの夢を叶えたクルマ作りに
こだわっている。気になる方は是非、話を聞きに
来て試乗してみよう

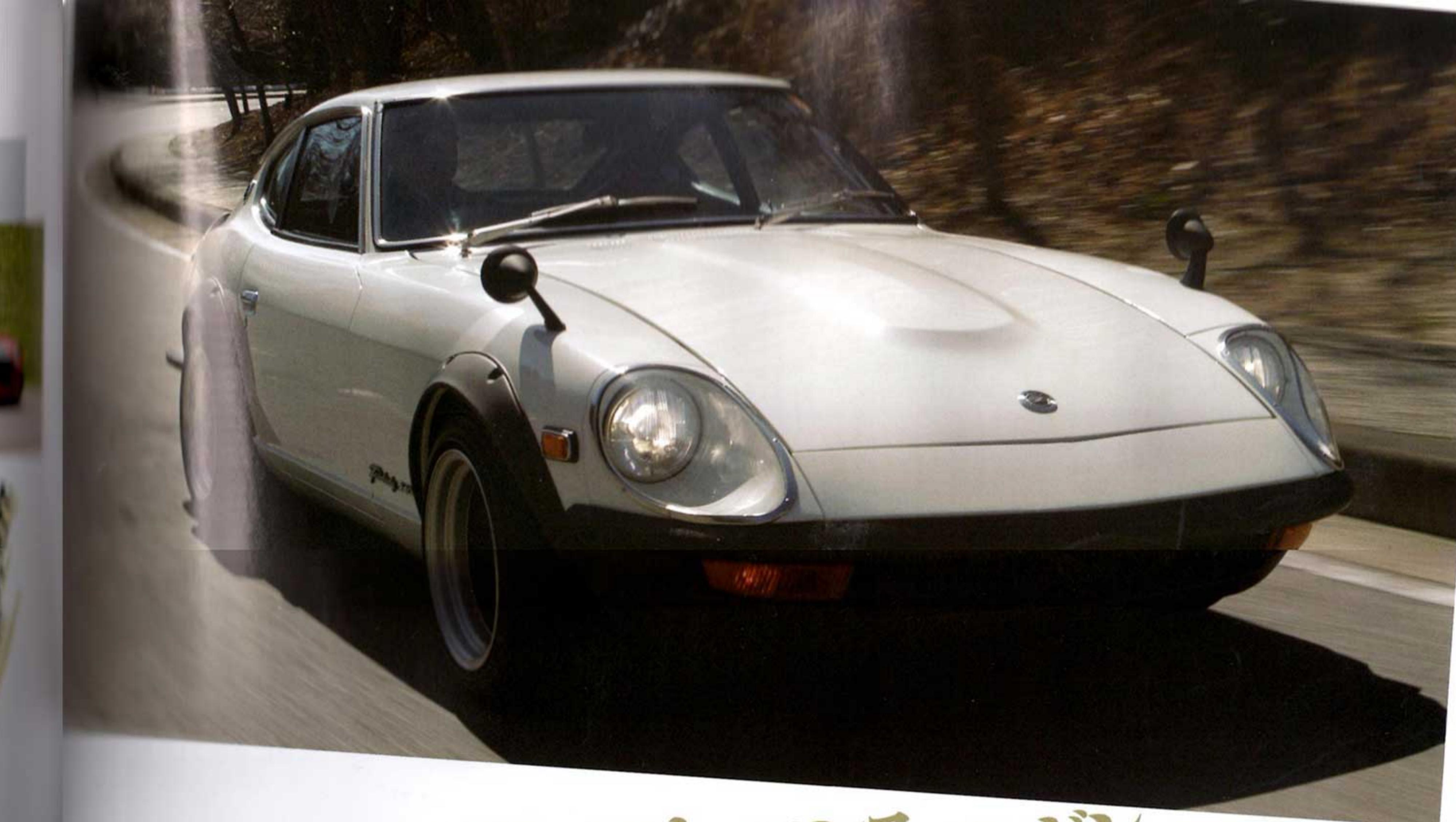
上ない刺激を味わえるものだけだと
今回試乗した240Zに搭載されてい
たエンジンをベースにチューニン
グし、程よい部分で留めておく。そ
のことにより本来持っている車輛
の蘇生も引き出しやすいし、バラ
ンスも取りやすく、しかも乗りや
すいというおまけも付いてくる。
また、それほどクルマに詳しくな
くても維持できてしまうくらいメ
ンテナンスフリーコードも秘めている。

240Zが好き、だけどノーマルで
はちょっと物足りないけど、カリ
カリに乗る年でもないなあ」と
思っている貴方にとつて、うつてつけのクルマがこの車輛240Zの
チューンドと言えるだろう。

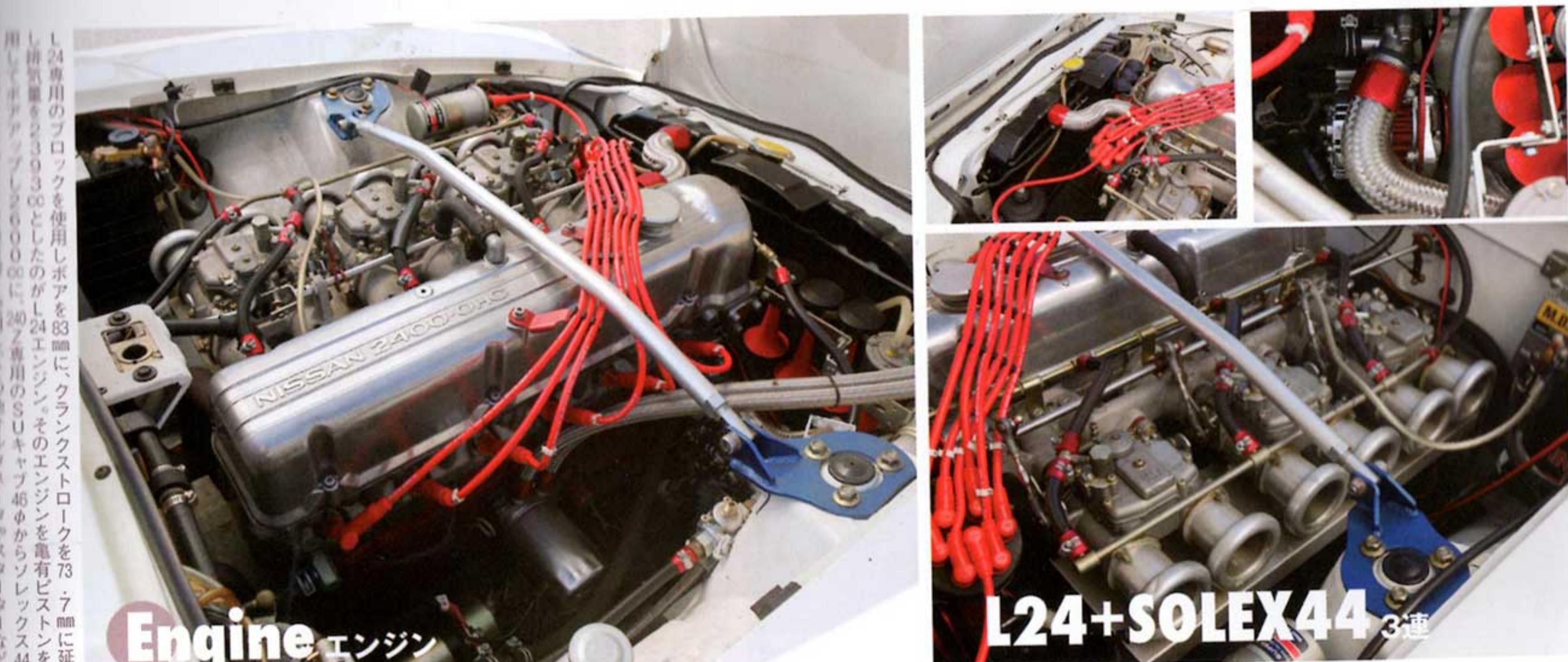
現在のクルマにはないときめき がハンドルを握ると伝わってく



いくら気にしていてもS30初期のダッシュボードは割れてしまふ傾向にあるけど、それすらもないキレイで落ち着いた雰囲気の室内。ダットサンバケットもS30のためにあるような存在だし、似合わないわけがないと言うくらい。トランクから室内にかけても作りは晴らしく、ケチの付けようがない。240Zの雰囲気を強く残しながら、ヤンス良くチューニングハーツを選択している。



やっぱりL24は240Zベストバランスエンジンだと実感…



エンジンに重みが全くなく、軽快に回る印象。L20の排気ガス対策車、インジエクション車では重みを感じてしまうこともあるけど、そこはソレックス・タコ足・デュアルを地でいくこの車輌は、アクセルを踏むのがこんなにも楽しい!!ということを再認識させてくれる。

たら、スタークターを回すと同時にアクセルをあおる。そうするといとも簡単にL24改が目を覚ます。さすがにノーマルのL24とは迫力が違い、カムなどのおかげでチューニングエンジンらしい音。しかし、縦デュアルマフラーのおかげで独特の排気音というか、L24、240Zらしい音がドライバーの右足に直結しているような感覚だ。

ギヤを1速に入れ、ちょっと高めにエンジン回転を上げてクラッチを繋いでみる。エンジンの性格からか繋ぎ初めのトルクが薄いかな?と思つたからだ。しかしそんな心配は無用だった。繋ぎ初めからトルクフルで2速、3速と3000回転も回していくば充分に信号のスタートダッシュをリード