

“ハコスカ”のリアルな色気と存在感を描写した初の本格派DVD!

DVDとペーパーの
ダブルメディア

キュー

シャ

ロ

マン

旧車浪漫

THE DREAM of HIGH PERFORMANCE CLASSIC

第二号



歴史の追想に捕らわれない
かつての栄光に甘んじない
物語はこれから始まる

本誌の

ハコスカ伝説

進化する
KPGC10 型
KGC10 型
GC10 型
S20

エンジンと
チューナーの
攻防

Hot & Cool
L.A.流

シャコタン
ハイラックス
異色の化学反応
DATSUN 510
with V6 Engine
ジオラマで楽しむ
昭和のクルマたち
シーズン2



JCCACの
興奮
式

日本最大の旧車レース

inherit spirit
and tradition
from GT-R

直6ツインカム、
世襲時代。

あるハコスカ乗りが言った。「本気でハコスカを
転がす連中は、過ぎた日の栄光を崇めたりはし
ない。むしろ習性として、過去よりも速く走りたが
る。とにかく歴史とか伝説とかに負けたくない。
今のオレが一番速くなければ気が済まない」。こ
こに2台のハコスカがある。伝説を書き換えるに
ふさわしい戦闘力で武装した、現代のGT-R。

Text & Photo: 林 剛直 Takenao Hayashi [So-Kal International]
問い合わせ: ロッキーオート Phone/0564-58-7080 www.rockyauto.co.jp

1971年式
Skyline 2000GT
×RB25DE改2.8ℓ

RB25DE KAI 2.8 ENGINE SPECS

総排気量: 2,800cc
キャブレター: ソレックス44φ
最高出力: 300ps@7000rpm

1971年式
Skyline 2000GT-R
×S20型STOCK

S20 STOCK ENGINE SPECS

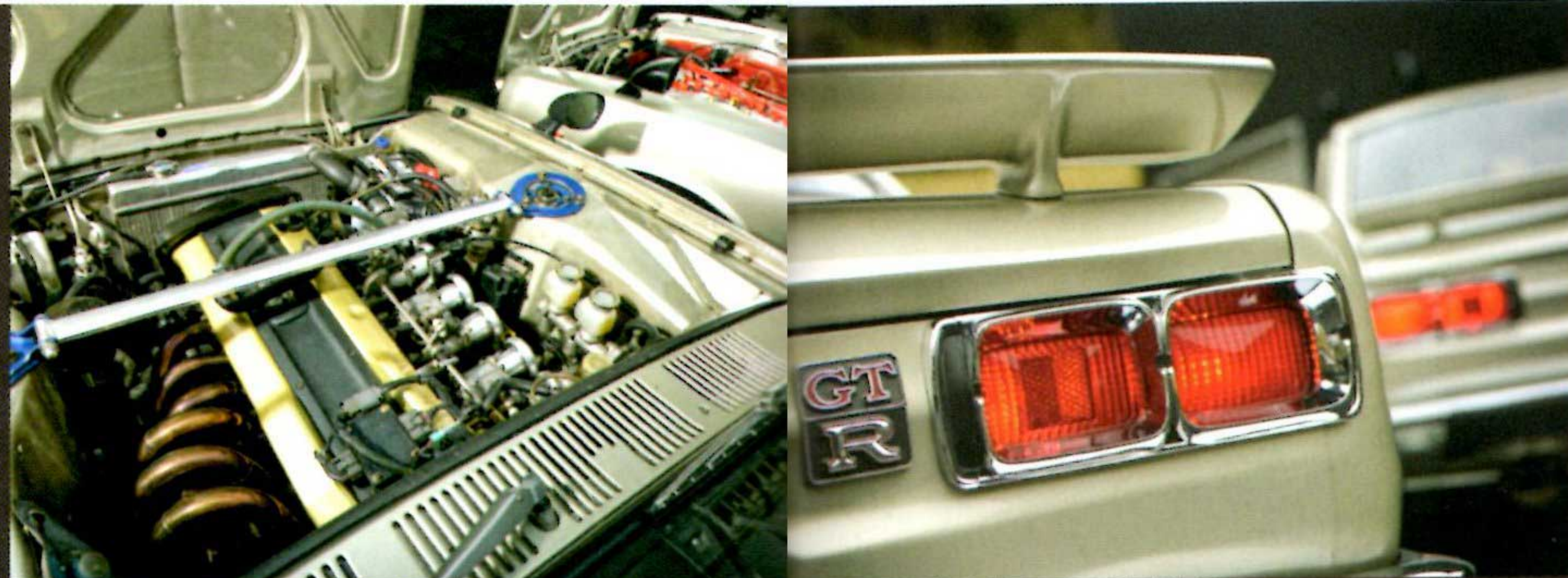
総排気量: 1,989cc
キャブレター: ソレックス40φ
最高出力: 160ps@7000rpm

「ハコスカって不思議なクルマでね、本当に自ら速く走りたがるんです。いや、変に神格化するわけじゃなくてね」。

旧車の世界で名を知らぬ者がいないであろう、愛知県の「ロッキオオート」代表、渡辺氏がこのような物言いをするのは珍しいことだ。

「多分当時の作り手、つまり桜井眞郎さんをはじめ企画から立案、設計、開発、工場のライン、販売に携わった全ての人たちの希望が込められていたからだと思います。『お前は速く走れ！』ってね。」

だって当時のニッサンが社運をかけて世に送り出した1台ですから、まだ今ほど大きくなかったニッサンの、それこそ社員全員が「丸」となって3代目スカイライン、特にレースでのGT-Rに期待をかけた。そんな環境で作られたか



ら、きつと鉄板の内部にまで人々の感情が溶け込んでいて、スカイラインの方も理解している、そんな気がするんですよ。」

氏を知る多くの人は、彼が根からの現実主義者だと認識している。理想の旧車を作るためには、感情を捨て去ることもいとわれない人物だと意識している。だから本心に、こういう言葉が口をつくことに驚く。

ともすれば冷徹に映るほど合理性を貫く氏の背景には、むしろ感情移入し過ぎて苦労した過去

去がある。古くから旧車が大好きで販売を手がけ始めた頃、世の旧車に対する意識は低いものだったのだ。古いクルマは壊れて当たり前。あくまでも雰囲気を楽しむだけのもの。こつした風潮が一般的なか、氏は抜けられないジレンマに陥ってしまったのだ。

「私は理解しているから、呪文のように繰り返して言っていました。絶対に苦労しますよと。値段が張ってもメンテナンスの行き届いた個体にすべきです。しかし当時のユーザーは答えます。『気分を楽しみたいから、安くいいよ』。でも結局、すぐに壊れるのです。そして面倒になってクルマを降りてしまう。私の方はといえば少々売って、案の定イヤな気分になられて、大切な1台が朽ちる姿を遠くから見つめるしかない。こんなスパイラルはあり得ないと思えましたよ。誰もハッピーにならないのだから。」

このような苦さを数年に渡り味わった後、氏は徹底的な意識改革を自らに課す。そして旧車に最新コンポーネッツをコンバートして、サイボーグのようなマシンを作り続けることに情熱を傾けるのは、前号でもお伝えした通りだ。それゆえにロッキオオートが満を持して展開するこの2台は、他のハコスカとはひと味違う。

1台は1971年式スカイライン、KPGC10。泣く子も黙るGT-Rだ。ここにレストアを施した際の明細書がある。優に3000万円オーバー。全てのパーツは一



ここまで修正されたGT-Rは、もはやわずか。総剥離の徹底的なフルレストアにより120%の蘇りを遂げたボディに、「S20マイスター」の称号を得るシライシエンジニアリングの白石氏がオーバーホールを施したパーフェクトコンディションが搭載されている。ウェザーストリップなどのゴム、パッキン類、各ブッシュ類、テールライト、全方位のガラス、インテリアパーツの多くが新品。メッキパーツは修正&リクロム。ミッション、デフにいたるドライブレインもレストア済。

1971年式 Skyline 2000GT-R × S20型STOCK

剛性は250キロオーバーを想定した計算だ。サスペンションはキャンバー角やトー角が調整できるよう、アーム類を交換したピロ足にワンオフのビルシユタイン。ブレーキはR33から移植し、前後にはレース用のスタビライザーを備える。自慢のパワープラントはRB25

辺氏のこだわりが込められている。「RBはL型の後継機と言われるけど、ニッサンが作るDOHC・6気筒で考えたなら、S20の血統と言っても間違いではないでしょう。だから私はこのモデルで現代版GT-Rを表現したのです。見た目は旧車ですが、内蔵するコン

ポーネッツは現代のハイチューンド。同時に快適性も追求しているからガンガンにエアコンも効くし、乗り心地もしなやかです。」氏が推奨する2台のハコスカ、KPGC10とKGC10、どちらもオリジナルのGT-Rを超えたGT-Rといえよう。

オリジナルを超越するポテンシヤル。時代を超えて輝く存在感。

DEをベースに東名パワードのピストン、コンロッド、クランクなどを中心に2800CCまで高め、最高出力は300馬力。ここまで手を加えておきながらレックスのキャブレターをセットしたところに渡



RB25改2.8ℓエンジンは、東名パワードのパーツを中心にチューンされ、ソレックス44φキャブレターとの組み合わせで300馬力を発揮する。エキマニはロッキオオートのオリジナル等長+50φデュアルマフラー。フロントサスペンションは調整式アッパーアーム、リアはロアアームを備え、ブレーキはR33からスワップ。レース用のスタビライザーも装着されている。追加補強を施すと共に前後を延長したフレーム、5倍の強度を持たせたサイドステップなどにより、ノーマルとは比較にならない安定感と乗り心地を実現している。

1971年式 Skyline 2000GT-R × RB25DE改2.8ℓ

inherit spirit and tradition from GT-R

