

Owner's Hako - kai preview!

モノGT-Rに26ターボ搭載

45年式 PGC10



Interior 室内



ターゲ取り付けられていることからノーマルじゃないことがわかるが、基本は外観同様に貴重表を活かしている室内。ステアリングはダットサンコンベ(ホーンパッドはGT-R用)助手席足のはこの車の制御系HKSのFコンVフロアクセルペダルは吊り下げ式に変更されている。フダルの高さも調整されているのでヒール&トゥがやりやすい。リア足元を覗くとミッションとつながる補強バーが入っている

クにある100ℓの燃料タンクステンレス製に交換されてツテリも後ろに移設。燃料ポンプ、フィルターは窓に設置する

1 2 3 4 5 6



Engine エンジン

RB26 DETT

1 S20からRB26DETTへ換装。元々搭載されていたかのように箱スカのエンジンルームにスッキリと収まっている。RB用の大容量なアルミラジエターに交換されており、電動ファンも装着。前側にはインタークーラーが付く。マフラーは柿本のシングルで、ターボに必要な抜けを重視する

マフラー 80φシングル

7 8 9 ノーマルでの280PSを誇るRB26DETTタービンもビッグタービンに交換され強力な手に入れた。エアクリナーはHKSパワーRB26を箱スカに搭載にあたってオイルパン必須。そのままでは搭載出来ないため、対応車から製作

Wheel&Tire ホイール&タイヤ

- F RSワタナベ ホイール 7J-15 o/F: 不明
- R RSワタナベ ホイール 8J-15 o/F: 不明
- F POTENZA RE タイヤ 185/55-15
- R POTENZA RE タイヤ 205/50-15



ロッキーオートPGC10の見どころ

- ▶ セダンGT-Rベース
- ▶ RB26ターボ搭載
- ▶ 4輪ディスクブレーキ

ロッキーオートではL型やS20はもちろん、RB系やV8エンジンを載せることで、メンテフリーで季節を気にせず快適に乗れる車を作る。ただ、快適なだけでなく、エンジンスワップによるパワーアップ、走りの面白さも追求した車づくりが魅力的だ

オーナー: 渡辺さん

エンジンパワーがあるため組み合わせるタイヤはそれぞれハイグリップな物に。ブレーキも4輪ディスク化されていて、フロントはタイプMの4ポットキャリパーで制動力も十分に確保する

Suspension 足まわ



フロントはピロアッパー付き車高調に、強化スタビ、テックロッド。リアはビルシュタインショックなど一通り手が届くエンジンパワーに見合った足回りは重要だ



Rocky Auto PGC10



Rear view



Front view



Interior



Rear view

外見からはその蘇生が分からないほどR仕様となっているこのハコスカ。ベースはGT-Xで、元々キレイな状態だったのをフルレストアに加え、補強も入れている。V8を積んでも問題ないように各部の見直しも徹底しているのもロッキーオートならでは

室内灯も近年の日産車からの流用し、室内ミラーの後部に取り付けている

ステアリングシャフトに苦勞の跡。そう簡単にV8エンジンとステアリングシャフトが上手く入らなかったが、悩み抜いてこのように解決

センターコンソールにはオーディオと、ざりながらオートエアコン操作部が。そう、このクルマはオートエアコン装備



フロントグリルに付くエンブレムはGT-R改、リヤにはGT-Rエンブレムを取り付ける

(左)助手席前には空調系の装備が上手くあめられ(右)サイドブレーキは近辺にパイロアンプ

ハコスカに大排気量 NA という選択



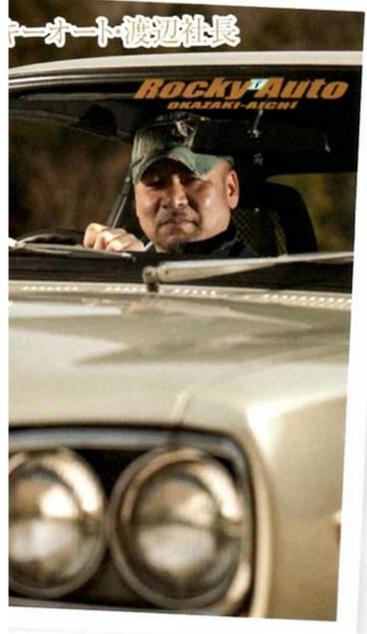
石川編集長の乗ってみなきゃわかんねーゾ

ハコスカに1UZ-FE。聞き慣れないエンジンが、実はこのエンジン実はトヨタLS400(シオ)のV8エンジン。排気量3968cc、カブ値でパワーは260ps、トルク36kg-mを、1UZ-V8となったハコスカを乗りにいざ愛し時に!果たして乗り味はどんなものなのか?



Interior

室内はとても落ち着いた雰囲気に仕立てられている。一見、ノーマルではと思うほどだけど、ドライバーが接する部分を使いやすいようにモディファイされているのが良く分かる



ロッキーオート渡辺社長



ワインカーレバーをよく見ると、見慣れたハコスカののではなく、最新型のレバーを移植し操作性を高める



ライトスイッチ、間欠ワイパーなど新型系日産車のモノに交換。もちろんきちんと作動する

V8箱スカを制作したロッキーオート・渡辺社長。今までの中でもとびきり気に入り、乗り味にも非常に満足。現代に箱スカを乗るには最良の選択だとも話す



ラジオなどの装備もそのままノーマルをいれている



フロントシートは運転席、助手席共にリクライニング可能なレカロLSを装着し、リヤシートも同系色の柄で貼り替えている。ハコスカの室内に違和感なく収まっている

ダッシュボード内に入っているメーターはタコメーター以外、基本的にノーマルを使用している

ハコスカの"らしさ"は生きているのか?

外観はバリッと決まった箱スカ。ロッキーオートが得意とするRB20や25等のエンジンスタックに通じるものがある。しかしこの箱スカにはトヨタ1UZ-V8を積む。果たしてハコスカらしさは残っているのだろうか?早速乗ってみよう

1971年式ロッキーオートハコスカ4.2



ハコスカに
大排気量 NA
という選択

低い排気音がみよりにハコスカに似合う。やっぱりこの顔つきには不良っぽいモノが合うんだよねと考へつつ、クラッチを踏み1速へ。クラッチもノーマル同様な軽さ、ミートも半クラッチもノーマル同様の扱いやすい。

走り出してすぐにそのトルクに動揺するくらい、回転数の上昇とスピードの乗りが大排気量NAっぽくそれほど回っていないのにエンジン加速していく。もともと高回転エンジンではなく、リミットは6000rpm程度だけど、4000rpmも回ってればもう充分。低回転域からちよっとラフにアクセルを踏むだけでホイールスピンをはじめてしまう!! 「ちよっとこのハコスカ、危ないツスよお」とニヤニヤしながら隣に乗っている渡辺社長に話しかけちゃうほど、アクセルに忠実!? に反応。

いつでも乗りたくなるっていうのは重要だよ

カーボン箱スカにも乗りました♪



ンで作った箱スカRB25搭載を模倣。一台個性があり乗り味も違うのも面白く箱スカの選択肢はロッキーオートに行くことそれこそはにあるのだ!

だからといってフロントに危ないわけがなく、普通に走ってアクセルを開ければその重厚なエンジンがそのまま味わる。例えば30km/h・5速からアクセルを踏んでいけばグイッと加速してしまっただから。車体もエンジンとマッチングが良くてガタビシ音なんて皆無、アクセルを開けるとヨレなどもなく、車体がきちんと真直ぐ走る感覚。剛性を上げた効果も実感できる。ステアリングの反応も実に素直、ノーマルのL6よりもいいんではないか? と思わせるほどドライバーの意志に合った向きの変わり方をする。どうやらV8になって重心が後ろになった効果もあるようだ。

かなりの完成度、また新たな道を切り開いた感のあるほど完成度が高いV8ハコスカ。箱スカ購入の選択肢がまた増えたね!

協力: ロッキーオート
ショップ
渡辺 社長

〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
TEL: 03-5564-1587

Frame

フロアを通るサイドフレームが後ろまで延長されているフロア下。このようにさり気なくしっかりボディは作り直されているので、非常に安心感がある乗り味



1971年式ロッキーオートハコスカ4.0 V



大排気量NAトルクはやっぱりすごい
この楽しさをハコスカなんて夢みただね♪
やっぱり全開にしてしまったグイグイ加速するトルク感に

石川編集長の
乗ってみなさや
わかんねーゾ

Engine

箱スカにIUZが載る。



エンジンも専用のアルミ製。車格に合わせてようにブラックアウト化され電動ファン2機で冷却す



エンジンルーム横並びに置かれたV8から伸びる2本足もワンオフのもの



下回りを覗くとVバンクエンジンから伸び



Mission



マフラーは50φのデラールステン。排気量から考えれば細いけどエンジンの性格上7φの太さでOK

何故ハコスカにIUZエンジン?

「エンジン自体の絶対的信頼性や市場に出回っているタマ数、エンジンの扱われ方、コンバクトさなどを考えると結果的にIUZに行き着いた」と話すのはロッキーオートの渡辺社長。だからといってハコスカに載せるのはそうやすやすは無かったけど、実際に搭載してしまつと普通に見えてしまつとも凄い。

エンジンは物理的にエンジンルームに入るか、入らないかの問題だけど入ったとしても他の補機類の問題が出てくる。例えばステアリング系ハコスカはボール&ナットで、フロントタイヤ車軸の後ろ側(運転席寄り)に取り付けてある。しかしこの車輛、よく見ると前側に付いている。最初はノーマル同様後ろに付けてよく考えていたけれど、スペース的に難しくそれではと前に移動。よってレスポンスが良く遊びが少ないとされるラック&ピニオン式に、よく使われているIUZは使わず国産他メーカーのものを使用した。といつてもそんな簡単には付かないから試行錯誤、きちんと作動させるのにも一苦労とステアリングだけでもかなりの作業だ。

搭載してしまつと普通に付いている風に見えるのもまた凄いけど、いくらV型といつてもハコスカにこれだけの排気量のエンジンはきついの。S30系はストラットベースだけが出つ張つていてその他は下がって形状だけ、ハコスカはストラットベースとフェンダーは盛り上がったまま前後に付いているから。細かい話は写真等を見てもうこことして早速走りを感じてみるこ

Suspension Brake

トランクルームを見ればのクルマの仕上げの良さが分かる。パツテリーはトランクルームに移動し燃料ポンプをエンジンルーム用のものを追加

Rack and pinion

ラック&ピニオンのステアリングラックが車軸前に付くのがわかる。かなりの大工事だが、ステアリングはごく自然だったのにも驚いた。各部のピロ化やハイバスタビで強化している

TireWheel

前後ホイールは鍛造軽量ホイールのレイズTE37V。サイズは前6.5Jオフセット18、195/50-15をノーマルフェンダー内に取め、後ろは9.5Jオフセット-25、225/50-16サイズをGT-Rフェンダー内に取める前後異径サイズ

箱スカにジャストフィット! ホイールセレクション

と並んで旧車の双壁と呼べる存在といえば箱スカ。今でも多くのオーナーに愛され、さら
オーナーを夢見る予備軍も数知れず。そんな人気の箱スカをブラッシュアップするならホイ
ールは重要なポイント。世代を超えて箱スカのホイールサイズは114.3-4H。対応するバ
リエーションも近年では増えつつあるこのサイズ。オリジナリティを楽しむなら足下にこだわれ!

スポーツ用ホイールの老舗にして、日本を代表するホイールメーカー。
シリーズは古くからラインアップし、レースシーンでも圧倒的なシェアを誇っている。
鍛造ホイールTEシリーズも、リム形状など進化したバリエーションモデルが追加され、
最新モデルまで幅広い対応を見せている。

RAYS

[レイズ]

TEL : 06-6787-0019

<http://www.rayswheels.co.jp>

旧車のスタイルを強調する
ステップリムデザイン!



VOLK RACING TE37V
カラー ブロンズ、ガンメタリック/リムDC



ディープリムをデザインとして取り入れた、旧車にジャストフィットな鍛造1ピースモデル。ウィンテージホイール同様のステップリム形状にFDMC
リムを組み合わせる最新仕様は、パフォーマンス派オーナーにも納得のクオリティ

Rocky Auto KGC10 SKYLINE×VOLK RACING TE37V

| サイズ | オフセット | リムタイプ | 価格(税抜き) |
|-------|-------------|-------|---------|
| 7.0J | 18 | S | ¥50,000 |
| 7.5J | 6 | M | ¥51,000 |
| 8.0J | 0 | M | ¥52,000 |
| 8.5J | -5 | M | ¥53,000 |
| 9.0J | -15 | L | ¥54,000 |
| 9.5J | -20 | L | ¥55,000 |
| 10.0J | -25 | LL | ¥56,000 |
| 7.5J | 6, 25 | S, M | ¥55,000 |
| 8.0J | 0, 25 | S, M | ¥56,000 |
| 8.5J | -6, 10, 30 | S, M | ¥57,000 |
| 9.0J | -20, 15 | M, L | ¥58,000 |
| 9.5J | -25 | LL | ¥59,000 |
| 10.0J | 30 | LL | ¥60,000 |
| 10.5J | -32 | LL | ¥61,000 |
| 7.5J | 6 | S | ¥63,000 |
| 8.0J | 0, 25 | S, M | ¥64,000 |
| 8.5J | -6, 30 | S, M | ¥65,000 |
| 9.0J | -10, 20 | M, L | ¥66,000 |
| 9.5J | -15, 15, 30 | M, L | ¥67,000 |
| 10.0J | -20 | LL | ¥68,000 |



FRONT

SIZE : 17x8.0+0
(FALKEN ZIEX ZE326
215/40-17)

フロントはオーバーフェンダー
に合わせて適度なリムを持たせ
つつ、17インチの選択で現代
的にアップグレード。サイズの
も昨今のハイグリップスタイヤ
の選択肢を広げられる
215/40-17のため、パフォー
マンス派は必見のアイテムだ



REAR

SIZE : 17x10.5+14
(BS GRIDII 235/45-17)

現代の鍛造技術を使用する高
性能ホイールながら、リムやディ
テールを旧車用に設計される
TE37V。絶妙な深リム感とフェ
ンダーとタイヤの隙間が埋めら
れる17インチのセッティングは、
リアタイヤの選択肢を広げてく
れること間違いなし



スカイライン KGC10 箱スカ 2

■GC10 ■KPGC10 ■PGC10

ハコスカを知る！改造る！乗りこなす！

～不滅の名車を現在に、乗る～

- ハコスカシリーズ徹底研究 ■ユーザー & デモカー大紹介 ■ホイールマッチング
- ハコスカ空力実験 ■調整式足回りはこんなにも優れている ■レースカー大解剖
- L型エンジンチューニング ■S20エンジンの組み付け ■最新マフラー紹介
- シートのレストア ■ハコスカのデフ ■データで比較セダンとハードトップ
- ハコスカに使用しているゴム一覧 ■燃料供給装置の設置、燃料系の作り方etc



憧れていたハコスカが ここにある！