

快通モンスターI
エンジンスワップ 新世界
POWER BY ECU

5 '70年式スカイライン 2000GT-R+RB26DETT

本物のPGC10をベースにした ミックスメネレーションGT-R

RBエンジンにスワップされたハコスカといっても今さら新鮮味はないだろう。ところがスワップされたベース車が本物のGT-Rボディとしたらどうだろう？ 今やプレミア価格で取引されるためオリジナルが重視されがちだが、そのGT-Rの存在理由たるエンジンを変更した姿からは新しい楽しみ方が見えてくるかもしれない。



●ボディやフレームには手を加えず、マウントやメンバーを最小限改良することで実現した。本物PGC10へのRB26DETTスワップ。あえてヘッドカバーもノーマルとして、GT-Rの文字を残している。



文/増田 満 写真/同拓 取材協力/ロッキーオート TEL0564-66-5488



●ラジエーターとオイルクーラーが並んだ冷却系の一番手前にはインタークーラーを配置。純正グリルの内側にあるため、見ようによっては異様なGT-Rといえる。

●下げられた車高とRBのエンジン高を考慮して設けられたアンダーガード。フロントのスタビライザーを生かしながら処理する手際は、GT-Rを知り尽くしているといえる。



●いささかオールドファッションな8スポークアルミの内側にはR32タイプMキャリパーを組んでいる。制動性能に不足はないものの、サーキット走行には向かないだろう。



●サーキット走行も視野に入れるなら、ロッキーオートがオリジナル開発したキャリパーキットが用意されている。1台分29万8000円(税別)で15インチ以上に対応する。



●ウッドの配色が旧車らしい魅力だが、助手席足元にマイクス・コンピューターが配られるなど、さりげなく最新テクノロジーを注入している。ステアリングは貴重な純正品だ。



●雰囲気を壊さないようメーター単体での交換とされている。スピードは300km/hスケールとなり、タコは10000rpm対応のAPEX製だ。

●純正ではフタがされオプションのラジオや時計が配置されるセンターには4連メーターを追加。最小限の加工で必要な情報を得ることに成功している。



●シートは純正のまま。オリジナルを重視するか、操縦性を優先してバケットシートを装着するか悩むところ。購入後の楽しい話題としてとっておこう。



●フェンダーカットではない本物PGC10だけが持つ迫力のスタイリング。どこかMAPラフには雄太シングル出で真影を放つ。排気音はチャントR32といった他から、耳を突くには十分な。

GT-Rスワップは、乗り味も操作性も想像通り。心配なのはステアリングの重さだろうが、こちらも電動パワーステアリングを装着しているため、太い扁平タイヤを履かせていたも問題ない。むしろレスポンスが上がり、ノーマル以上のハンドリングを味わえる。むしろ慣れを要するのがクラッチ。典型的なツイン強化タイプとなっており、繋がりや唐突で重さもそれなり。とはいえもチューニングカーにとっては安心感にも繋がる。3000rpm近く回ってれば十分に加速を受け付け、そこからパワー感には自然吸気エンジンには求め得ない世界。背中をシートバックに押しつけてくる強烈な加速は、1度味わったら最後だろう。

意外かもしれないが、実際にロッキーオートが製作しているRBスワップ車両たちで、RB26DETTを載せているのは少数。それよりRB25DEなどの自然吸気エンジンが多数を占めている。それはやはり、ターボの圧倒的な加速力よりも高回転まで回るNAならではのレスポンスを楽しんでもらえるから。だが、そうはいっても速さは何者にも代え難い。さらには、本物志向にもこだわりたい。ならば、究極的には最高グレードをベースに最高のエンジンを選択せざるを得ない。ここから導き出された答えが、本物のハコスカGT-RボディにRB26DETTを載せることだ。勿体ないとか歴史的価値がとか、そういうことは関係ない。最高を求める気持ち優先させれば、答えはこれしかないのだ。とはいえ、GT-Rの意味も価値もよく理解しているから、RBを載せてもしっかり元に戻せるような方法をとっている。つまりオリジナルボディはそのままに、フロントメンバーの変更とマウント部分の改良に留めている。スワップされたRB26DETTは、ハイリフトカムシャフトと鍛造ピストンが組み、タービンをTO4Zに変更。これによりブースト圧次第だが、最高出力は350ps以上は確実に狙えば400psも問題なく狙える。

オリジナル製作の車高調サスペンションは、基本的にハコスカの操縦性を踏襲している。それよりも問題はブレーキ。フロントはR32タイプM用キャリパーとローター、リヤはDR30用ディスクとしているが、同社オリジナル開発によるキャリパーキットで、より高性能を得るといっても手もある。

元に戻せるから価値は不変

4'78年式フェアレディZ+RB30DE改RB34ターボ

RB30フルチューン+ボアアップ 最強のS31フェアレディZ見参

日産旧車にRBエンジンをスワップし続けてきたロッキーオート。すでに頂点は見えたかに思えたRBスワップ事情に、新たな1ページが加わった。輸出用として存在したRB最大排気量の3ℓブロックをベースに、果敢なボアアップを施しターボチューンしてしまっ! 果てしなく続く加速性能は最強のZと断言できよう。

文/増田 満 写真/岡 拓
取材協力/ロッキーオート ☎0564-66-5488



●RBチューンのなかでも最大排気量となるだろう3.4ℓとされたRB30改エンジン。スペシャルエンジンらしくヘッドカバーや補器類はメッキが施され、その名に恥じない仕上がりレベル。



■過給器はHKS製T04Zタービンを採用してシングルターボならではの豪快さを手に入れている。ブースト圧次第だが、平時は0.9で500ps前後、1.4まで高めれば800psを発生する。②チューニングエンジンにこり高性能を発揮させるのに欠かせないのが冷却系の強化だ。ラジエーターとインタークーラーを2段階重ねにしたうえでオイルクーラーを装備している。③エンジンのハイパワー化で必須となるのがブレーキの強化。マスターシリンダーはS31用ではなく他車から流用した強化品で、レギュレーターステーをスッパージョイントとして流用している。



●フロントフェンダーを内側から見ればロッキーオートらしくパイプフレームを追加してボディ剛性を大幅に強化していることがわかる。800psを支えるならこれも必須だ。



●2本のメインフレームはより強度の高い鋼材を使用して純正に被せるように追加している。パネルの再接ととも、大幅なパワーアップをしてもビクともしないボディに仕上がる。



●サスペンション形式までは変更していないが、アーム類はほぼ作り直して純正以上の強度と耐久性をもたせている。そのほとんどがピロールボール支持によるものだ。



●ブレーキは前後ともディスクとしてフロントにフェラーリF50用ブレンボ・キャリパー、リヤにフェラーリ360モデナ用キャリパーとしている。制動性、タッチとも申し分ない。

ツプによるメカチューン、タービン変更でモアパワーを狙うターボチューンと、まさにチューニングのデパートだ。

どのような仕様を選ぶかは好みと予算次第。ちなみにロッキーオートは技術の安売りをしないのも特徴。本気で理想のRBスワップ旧車を作ろうと思うなら100万円からの予算は確保しておきたいのが偽らざるところ。

同社の渡辺喜也社長がRBスワップを推してきた理由は「パワステ」「エアコン」といった現代風の快適装備を旧車にも装着したかったから。「男の乗り物」と割り切った仕様は若いころなら我慢して乗れるが、中年を過ぎた層にとって、エアコンのない旧車で真夏のドライブは体調に影響するほど過酷なものとなる。

それなら快適にドライブできる旧車を作ればいいじゃないかと考えたのだ。

それゆえ、基本的にRBエンジンでメカチューンまですることは少ない。それはここ数年の異常気象とも呼べる真夏の猛暑による。外気温が人間の体温以上になるのが普通になってしまった日本の夏に、RBとはいえチューニングエンジンで炎天下の渋滞を走ればエアコンが効くわけがない。だからノーマルに近い仕様が本来ならベストなのだ。

片や、RBスワップによる限界性能を極めることも忘れていない。それは渡辺社長がRBスワップ旧車という看板を背負っているからに他ならない。可能性を限界まで追い求めなければ看板負けしてしまう。その結果生まれたのが、このフェアレディZといえよう。

なにが凄いとって、やはりエンジン。ベースブロックはシリーズのなかで最大排気量となるRB30だ。オーストラリア仕様などに採用された直列6気筒SOHCの3ℓエンジンをRB30で、そのブロックだけを用いるのだ。

●写真では伝えづらいのだが、ボディはラメとメタリックが複雑に入り組んだ濃紺で全塗装されている。S30のスタイルを大きく変えることなく、オーバーフェンダーとエアダムスポイラー、それに増設されたエアスクープで見事に印象を新たにしている。



●室内は純正の雰囲気を崩さずアップデートしている。エアコンを深く採用しなかったため、空調の吹き出し口までメーターを埋設して計器類も万全の備えとなっている。



●スピードメーターは異常な340km/hスケールだが、このZをハタタリではないことを乗れば誰でも感じることうら。タメメーターはオートメーターの1000rpm対応メーター。



●800psのモンスターだから操作系にも抜かりなくペダルはすべて変更されている。電動パワステも必需品で、ノーマルのステアリングではフルパワー時の操作に遅れが出てしまう。

ボディパネルの補強といえばスポッポ増しが一般的だ。だが、考えればすぐわかることだが「点」で支えるより「面」で支えたほうが剛性は格段に上がる。ただ、作業工程は比較にならないほど多くなり、その工賃だけでもエンジンが組めるほどになるだろう。こうした手間を惜しまずに組み上げた極上ボディが、このフェアレディZなのだ。

もともとベースにしているのが、S30をマイナーチェンジさせてボディ剛性を純正状態でアップさせたS31なのだから、この溶接補強により下手なレーシングカー顔負けの強靭さを手に入れていると断言できよう。

短時間ながら実際にステアリングを握らせていただいた印象としては、まさに公道を走るレーシングカー。それなのに

FAIRLADY Z+RB34

荒れた路面を上手にいなすダンピングの効いた足まわりとなっているため、状況を問わず我慢する必要がないくらい乗り心地なのだ。

ではエンジンは? と聞かれると困ってしまう。正直に言って一般道で試せるような代物ではない。その片鱗は垣間見ることができ、実力をフルに体感しようと思えば制限速度のない高速道路がサーキットに持ち込むよりない。

2速ですら高回転まで回すことが躊躇われるほどにパワフルで、しかも踏み始めにターボチューンエンジン特有のタメを感じる暇すらない。もちろん低速時に高めのギヤを選択してしまうと「そうじゃないだろ」とクルマが教えてくれるが、普通に乗り回せば本領を発揮する入口辺りで公道での限界を迎えてしまう。

女子でも乗れるモンスター
モンスターエンジンに相応しく駆動系

さらに驚くのは、このモンスターマシンは女性でも運転が可能ほど扱いやすいこと。クラッチの軽さは市販車、それも一般的な自然吸気エンジンの実用車と変わるところはないのだ。

ミートポイントもわかりやすく唐突感がないので、慣れを要することもない。ハイヒールは無理としてもパンプスくらいの靴であれば操作可能といえる。もちろんたどる話で、これだけのモンスターに対するならドライビングシューズは礼儀だろう。

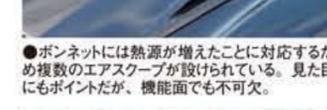
恐る恐る製作予算を聞けば2700万円からとのこと。驚異的な性能を日常に持ち込むには、やはりそれなりの覚悟が必要ということだ。ちなみにこの仕様の場合、当然のようにエアコンは無理だが、電動パワステが装着可能だ。



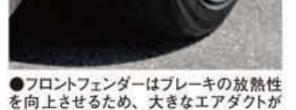
●ヘッドランプはHID化したうえで樹脂製カバーを装着。これにより空気性能の向上とともに妖しいルックスまでも手に入れている。



●フロントフェンダーはブレーキの放熱性を向上させるため、大きなエアダクトが設けられて追力満点。アラゴスタ製サスペンションを支えるのはF215/45R17、R245/45R17だ。



●ボンネットには熱源が増えたことに対応するため複数のエアスクープが設けられている。見た目にもポイントだが、機能面でも不可欠。



●リヤのバンパー下には左右出しとされたワンオフによるステンレスマフラーが顔を出す。メッシュパネルの奥には安全燃料タンクが顔を見せる。



●雰囲気では選べない、というダットサンバケットシート。4点式シートベルト、ロールケージを備えサーキット走行でも不足はないだろう。



●S30用のテールランプにしているのは雰囲気重視。それよりもバンパー下に見えるマフラーやサスペンションアーム、燃料タンクが後続車の猛追を振り切る演出にさえ思える。

旧型自動車POWER UP MAGAZINE

CARBOY

Classics

カーボーイクラシックス

2014 October

No. 02

ヤエスメディアムック453号



快適モンスター!

エンジンスワップ

新世界

神再臨! オットマンのスパルタ式エンジンチューン教室
雨さんが語る! シャンテロータリーの真実
ベースはサンバー...コカウンタック公認への道
まるでフェラーリ!? ロングノーズカプチーノ

'80年代車にとりつかれたCARBOYたち / 劣化自動車修理教室
街道をそれたその奥に...CB兄貴のカーショップを訪ねて
露天でエンジンを降ろす方法 / 旧車ボアアップ大作戦
KP61スターレット3大チューニングガイド ほか