



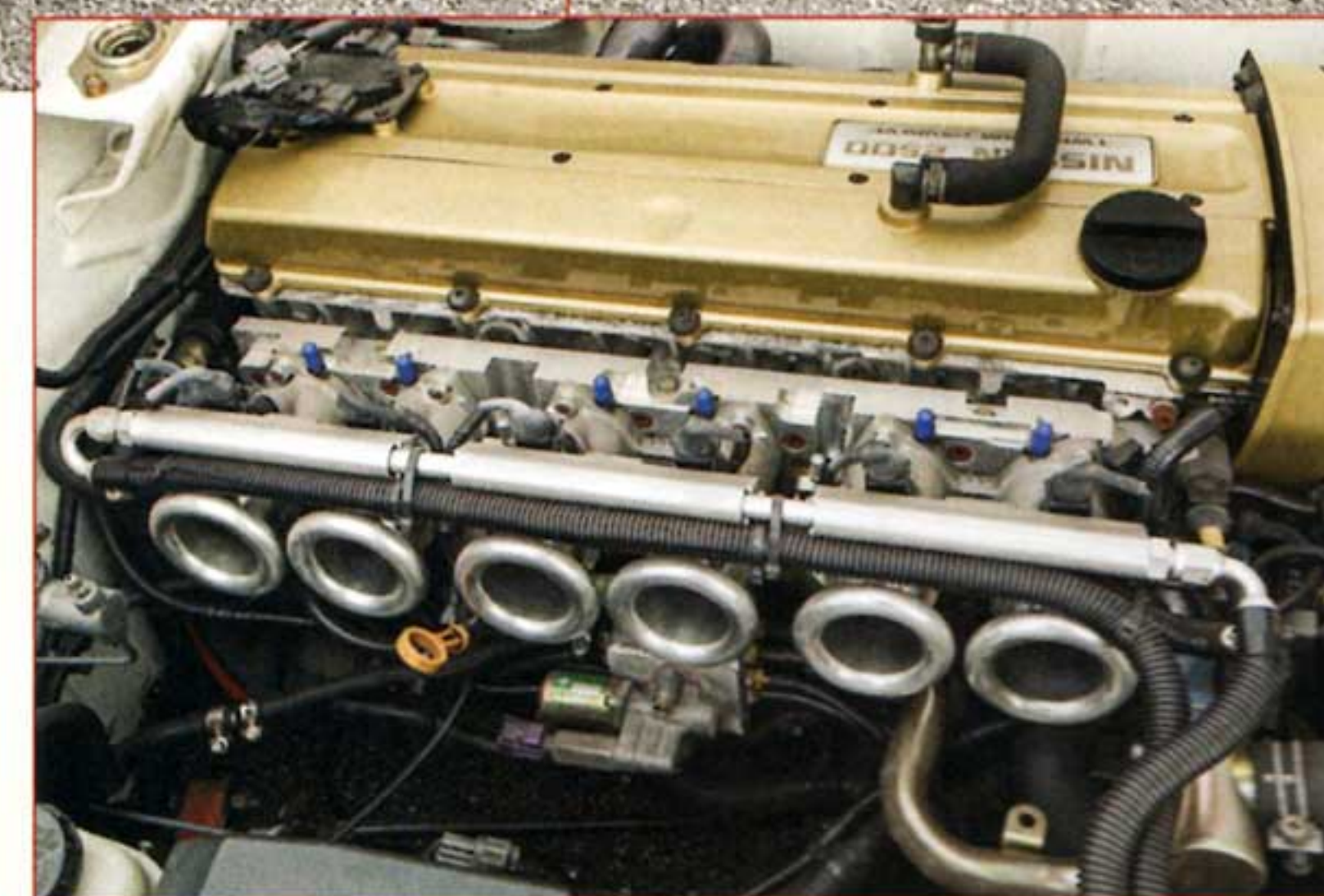
Bullet徹底乗り比べ
それぞれのテイスト

Part. 3 / Lチューン & Sports Injection
その進化の度合いを体感する

2台のハートが刻む鼓動 だからカスタムは面白い

エンジンコンバート。それはクラシックカーを今の交通社会で快適に乗り回す上で、今や常套手段と言っても過言ではない。かつてL型をベースに、究極のチューニングが施されたエンジンが発生するトルクと絶対パワーは、その後登場したRBシリーズによっていとも簡単に塗り替えることが可能だ。しかしそこはあくまでもクルマ趣味の世界。今あえてL型をテイスティングすることもまた、マニア度の高い愉しみといえよう。絶対性能では語れない、懐かしい魅力的な加速感がそこにあった。

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Fuchimoto 淵本智信 取材協力/ロッキーオートphone0564-58-7080



NISSAN Fairlady S30Z
RB25 Sportsinjection



NISSAN Fairlady S30Z
L28改3.2L



Bullet徹底乗り比べそれぞれのテスト
Part.3 | チューン&Sports Injection

パワフルで安定したトルクが上質な加速と快適なクルージングを約束してくれる。美しく速い、S30である。

bulletがお届けする乗り比べコーナー、その最後に登場するのは2台のNISSANフェアレディ Z S30である。旧車ファンにおけるS30の存在が、いかに人気の高いものであるかは今さら説明の必要もないだろう。様々なショップやミーティングに顔を出す熱心なオーナーの車両や、オーナーズクラブによるビッグイベントに集まる驚きの台数を見れば、それは一目瞭然である。さてこのコーナーで紹介するS30は一見しておわかりのように、エクステリアは決して派手過ぎず、大人のS30ファンが好む雰囲気仕上がりになっている。しかしながら、いざエンジンフードを開けると、そこには全く異なったパワープラントが鎮座している

エンジンコンバートの定番RBチューンは贅沢な加速

NISSAN Fairlady S30Z RB25 Sports Injection

のである。白いS30には、ゴールドに輝くカバーが目を引くRB25NAが、そしてシルバーのS30には純正、L型エンジンが堂々と鎮座している。もちろん、それぞれの素性も違えば形式も違うわけで、これで何を比較するのか？と思われる方もいることだろう。誤解のなきよう先に記しておくが、筆者はこの2台を横並びで優劣を比較する

つもりなど毛頭ない。そんな言わばナンセンスなことをしても何の意味もないからである。筆者がここで感じたいのは、かつてL型からスタートしたS30のストリートチューンが、今現在の新しいノウハウによって生まれ変わるまでの変化。その進化の度合いをひしと感じてみたいのである。そんな訳でご覧の2台のS30がロッキー



パワーアップに合わせてのブレーキチューンも怠りない。フロントはブレボのキャリパーと大径のスリットローターの組み合わせ。リアもディスク化されている。



デンスポイラーが装着されている以外、大きなモディファイはない。S30空きの心に染み入る。



大径6連スロットルとモーテックのフルコンによってセッティングされるエンジンに、等長ヘダースは必要不可欠な要素である。

RB25をあえてNAで仕上げる。6連スポーツインジェクションとモーテックのフルコンを搭載。



スポーツシートもあえて当時のスタイルを踏襲。ハイレベルなクラシックカスタムである。



大人の快適ドライブには欠かせないサウンドチューンもきつちりと、ハイレベルなもので仕上がっている。



純正のダッシュ周りはすこぶる程度がいい。ナルディのステアリングは、当時から多くのマニアに愛される定番アイテムだ。



真夏の渋滞路でもよく効くオートエアコンを装備。インターフェイスを必要以上に派手にしていないところにも好感が持てる。

NISSAN Fairlady S30Z RB25 Sports Injection	
ボディ	・フロアメインフレーム補強 ・各パネル類溶接強化
エクステリア	・ボディ仕上げ済 ・室内、エンジンルーム同色仕上げ
インテリア	・オートエアコン ・油圧ラック&ピニオンバウステ ・ダッシュボード&センターコンソール黒植毛 ・左右ダットサンタイプシート ・JBLオーディオ ・特注スピーカーボード ・純正メーター作動 ・ナルディクラシックステアリング ・ETC
エンジン	・RB25NA (2500cc) ・RB25 6連スポーツインジェクション ・TWM製6連スロットル ・等長タコ足+ステンレスマフラー ・モーテック フルコン
サスペンション	・前後アログスタ車高調 ・フロントピロテンションロッド
ブレーキ	・F ブレボキャリパー スリットローター ・R リアディスクブレーキ
ホイール	・RSワタナベ F8Jx15 R8.5Jx15
タイヤ	・ヨコハマ F195/55R15 R205/55R15

オートによって用意された。

まずは最新テクで仕上げられたRB25スポーツインジェクションである。他のロッキータのほとんどのクルマ同様、ベースとなるエンジンは一度全バラにされ、いわゆるブループリンティングされている。その上で選ばれた吸気システムは、これまた定番ともいえるスポーツインジェクション。しかもTWM製の6連スロットルを使った強力なバージョンだ。

トータルバランス的に最適とされるエンジンは、確かに乗る者を魅了する。乗っているクルマはS30、でもその走行フィーリングは何か新しいクルマ、という心地よさに包まれていく。

モーテックのフルコンと等長ヘダースによってセットアップされたパワーフィールは、太くて伸びのある上質なスポーツ感覚に満ちている。特にレスポンスのよさは特筆もの。ワインディングで、パーシャルカ

らワイドに踏みながらコーナを脱出するような状況において、全神経を右足に集中し、そこから送った指令に、エンジンが的確に反応してくれる。そんなリニアなフィーリングこそ、スポーツインジェクションの真骨頂である。

エアコンを付けて、水温計を睨むこともなく、どこまでもスポーティングドライブを愉しめるこのS30は、最新クラシックカスタムの代表的存在、と言っても過言ではないだろう。もしどうしてもクルマを1台しか所有できないことが足かせになっているのなら、ぜひともこのS30に試乗されることをお勧めしたい。オールシーズン、快適に過ごせる上、ドライビングテクニックが磨けること請け合いだ。ただし、移動する先で、熱心な旧車ファンから質問攻めに合うことにも覚悟が必要。それもまたクラシックカスタム趣味における醍醐味なのかもしれない。



高温多湿だった取材当日、走っている時がもっとも快適という、不思議な状況に思わずニヤマリ。



野太い吸気音こそがソレ・タコ・デュアルの証! とばかりにフル加速するL3.2。その高いパフォーマンスに驚く。

シビアなアクセルワークで懐かしのキャブサウンドに酔う NISSAN Fairlady S30Z L28 改3.2L

かれこれ30年以上は雑誌編集の仕事に携わっている筆者が、一番最初に携わったのが三栄書房のOPTIONであった。暴走族とは一線を画す存在として、真のクルマ好きを"走り屋"と呼び、若さに任せて夜な夜な取材に勤しんだものである。そんな時代に、ニッサンファンにとって押しも押されぬひとつのチューニングスタイルがあっ

た。ソレ・タコ・デュアルである。言わずと知れたソレックス、タコ足(ヘッダー)、ディアルエキゾーストのことだ。ソレ・タコ・デュアルはL型チューンの定番アイテムとして、後にボルトオンターボという新種のカタツムリが繁殖するまでの間、絶対的な三種の神器として多くの走り屋に崇められた。

さてここに紹介するS30は、一見しておわかりのように、派手なL型を搭載している。しかし、クラシックカスタムマニアの方ならば、これが単なるソレ・タコ・デュアル仕様ではないオーラを感じ取っておられるかもしれない。そう、実はこのこのエンジン、L28をベースにN543ブロックとN42ヘッドを搭載し、3.2リッターまでポアアウトした言わば化け物的存在なのだ。

もちろんチューニングメニューはまだまだ続く。ピストンとカムシャフトには亀

ぎっちり取まるL3.2。その全長もさることながら、ハイトが意外に高いこともL型の特徴である。



エンジンからの様々な情報を瞬時に読み取りながらのドライビングはまさにスポーツ感覚。メカ好きにはたまらない。



走り屋お約束のチンスポイラーがクルマ全体をより精悍なものに見せている。



あえてツートーンとすることで、熱いハートが潜んでいることを連装させる。オトコのZなのだ。



フロントブレーキはφ280ローターにタイプMの4ポッド、リアにはスリットディスクにDR30のキャリパーを装備する。



ロッキーオートのL型チューンには、並々ならぬ熱い情熱を感じる。それが今の作品に結びついているのだ。



L型の黄金期に確立された定番チューンは、当然ながらインテリアにも及ぶ。車体剛性の確保もまたお約束のメニューである。

有のレース用と77カムを使用。当然ながらビッグバルブ化され、スライドスプロケットによって理想のバルタイが追求された、レーシングエンジンと言っても過言ではない内容なのである。

先に記した理由によって、星の数ほどLチューンに乗ってきた筆者は、エンジンに火をいれ、ブリッピングさせることでその調子やパフォーマンス振りが予測できる。そしていざ走りだせば、その予測が大きくは外れていないに思わず願うのだ。

ロッキーオートが完璧に仕上げたL型3.2は、そんな私の思惑を大きく裏切った。シフトアップしながらスピードに乗せていく様は、これがL?と思うほど太くてパワフル。ソレ・タコ・デュアルはクルマよりもサウンドが前を行く(あくまでも今の感覚での話です)ケースが多い中、このS30はぎゅーとシンクロしてくるフィーリングなのだ。「まいったな、こりゃ」とロッキ

ーオートの技術力に敬服すると同時に、L型エンジンの計り知れないポテンシャルを再認識させられた思いである。

久々のソレ・タコ・デュアルは、筆者をタイムスリップさせるどころか、眠りかけていた目をパッチリと覚ましてくれた。もちろん、ここまで完璧な状態にセットアップするのは簡単ではないだろうが、逆にきっちりセッティングすることで、L3.2もストリートで全域を楽しめるキャラクターになるところを、このS30が証明してくれたのである。



NISSAN Fairlady S30Z L28改3.2L	
ボディ	・ボディシルバー、ボンネットブラック塗装済
エクステリア	・ボンネットダクト加工
インテリア	・レカロセミバケットシート ・メーター追加 ・タコメーター・オートメーター ・ロールバー
エンジン	・L28改3.2L (3200cc) ・N42ヘッド&N542ブロック ・亀有製 レース用ピストン/77カム ・亀有製 スライドスプロケ/軽量ビッグバルブ ・3層ラジエター ・MDI ・OSスーパーシングルクラッチ ・48φ等長タコ足&75φストレートマフラー ・130Zミッション&ルートシックス3速クラスミッション ・ニスモ R200LSD
サスペンション	・前後車高調
ブレーキ	・F φ280ローター タイプM4ポッドキャリパー ・R ディスクスリット DR30キャリパー ・メッシュブレーキホース ・強化ブッシュ
ホイール	・RSワタナベ F 9Jx16 R 9.5Jx16
タイヤ	・ヨコハマ F205/45R16 R245/45ZR16

しっかりと走り終わると「スポーツした〜」という気持ちになる。エンジンフィールは今の感覚でも楽しめる。



RB25で走るワインディングは景色を満喫しながらも、スポーティな走りが可能。快適に好きなBGMを流しながらのクルージングだ。



ハイパーなエンジンを搭載したS30は、いざとなったときに他を圧倒するパフォーマンスを発揮する。そのギャップがまたカッコいいのだ。

ラグジュアリーなRBコンバートと野性味溢れるL型チューン

同じS30で感じる、RB25スポーツインジェクションとL3.2ソレ・タコ・デュアル。それぞれのキャラクターとテイストはどちらも素晴らしく、RBのチューナーが、L型エンジンをこよなく愛し、今なおリスペクトしつつ、新しい領域へとチャレンジしていることがよく理解できた。

進化とはただ単に新しいものを求めれば良いというものではない。特に、ドライバーの感性に訴えてくるフィーリングは、正解というものがないだけにその方向性を探るのがとても難しい。もちろん目を閉じて手探りしても何も掴むことはできないし、かといって独りよがりなコンセプトを無理やり進めても、いい結果がともなわないことは明らかである。

では正常進化させるポイントとは何だろうか。それは人それぞれで異なるのだろうが、ひとつ絶対的なこととして言えること、それは過去を振り返らずして前進はない、

ということである。これは世の様々な出来事が証明していることであり、当然ながらクルマの進化という点でも同様だ。最高のもを造るために過を紐解き、将来振り返られた時に堂々と胸を張って理解してもらえるように今を努力する。そんな思いが、この2台のS30に乗って湧いてきた。

クルマのチューニングとは本当に奥が深く面白く、とくにクラシックというキーワードでくられたそれは、他のカテゴリーには真似のできない、大人の香りにつつまれている。ロッキーオートがあえてフルレストアからエンジンコンバートへと舵を切ったのは、そこには常に新しい素材が存在するからに違いない。今、目にするあらゆる素材を駆使して、今を生きるユーザーにとって快適なクルマを造りだす。それはひとつのチャレンジであると同時に、美しいジャパニーズクラシックの存在を、脈々と次の世代へつないでいく術として、賞賛



ソレ・タコ・デュアルで武装したチューンドZ。峠道がよく似合う、スバルタンなイメージを全身から放っている。

に値するものであろう。

最後に、この2台を前にして、お約束の究極の選択を想定した。「どちらか1台、オーナーになるとしたらどちら？」と。

筆者は今回、この質問に対する答えを出すのに時間を要することはなかった。ズバリ、即答、それはスポーツインジェクションである。なぜならば、大人がストリートスポーツを楽しむ上で、日本の道路事情に見合った最低限の装備は、必要不可欠だと思うからである。オートエアコン、パワーステアリングといったありがたい装備は、大きな判断基準となる。もちろんテイストという意味では同じ、いえ、ソレ・タコ・デュアルのほうが個人的には少しだけ上をいくかもしれない。しかし、いくらいい味を出していても、水温系にとらめっこしながら、大汗をかいて重いステアリングを操作しながらのドライブはもうお腹一杯なのだ。

クラシックカスタムを楽しむスタイルは人それぞれ。大事なはずっと乗り続ける気持ちである。



「いい音でしたな〜」と、このショットを撮ったカメラマンが言った。確かに音が聞こえてきそうなショットである。

TOYOTA 2000GT Hybrid 発進!

Classic & Custom Car Magazine

Goods Press 12月号増刊 Bullet

[バレット]

Vol.

01

定価 1000円

Bullet

総力特集

Rocky Magicの真実

750馬力“Z”に見る渡辺喜也の本気度
RB vs. Lそれぞれのテイスト



[USAスペシャルレポート]

Excellence J-Classic in CA.

BREピートブロックのV8 DATSUN510