

フェアレディZ 百花繚乱!
Classic & Custom Car Magazine

Goods Press 8月号増刊 Bullet

[バレット]
2015

Vol.

03

定価 1000円

Bullet

Fairlady Zで踏む!

総力
特集

V8搭載Zの競演

[USAスペシャルレポート]

カリフォルニアのZショップ探訪

TOYOTA 2000GT replica

2J搭載で真価を問う





SCENE 1

Z with V8 POWER



アメリカンテイストで加速するZ

国産ビンテージスポーツの代名詞と言っても過言ではないフェアレディZ。その無限の可能性を秘めたマシンは、世界中のコンストラクターによって様々なスタイルに変貌を遂げている。ここではそんな中から、アメリカンV8を搭載するホットなバージョンを紹介。過激な走りを追及する激しいマニア必見の4つのテイストをご覧ください！

取材協力/ロッキーオートphone0564-58-7080



コーヴェットパワー全開! 胸のすく加速に陶酔する

photo/T.Fuchimoto 測本智信

The Fairlady **Z**
Hot & Tasteful!
フェアレディZ 由花緑社

SCENE 1 The Reincarnation with V8
V8パワーで生まれ変わるZ



Fairlady Z HLS30 V8 LS

The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!



一見スナナリと搭載されているようにも見えるエンジンだが、かなり手の込んだモディファイがなされている。

低重心を考慮して搭載された チューンド5.7リッター

V8エンジンで楽しむZ特集、その第一弾はご覧の真紅のHLS30だ。見るからにアメリカな雰囲気満ちているこのマシンに搭載されているエンジンは、GMのシボレーコルベットに搭載されていたLS5.7リッターである。単純にエンジンルームを見ただけでは、いとも簡単にコンパクトされているようにも見えるが、ところがどっこい、事はそう簡単にはいかない。確かにV8と聞いただけで何かとつもない大きなエンジンを想像する向きもあるようだが、実はエンジン単体ではそれほど巨漢ではない。とはいえ、補器類やミッションなど、トータルでこのV8を直6の2.4リッターエンジンが搭載されていたスペースに納めることが簡単ではないことは想像に容易い。な

にしろあのコルベットのエンジンルームにドンと鎮座していたエンジンなのだから、その迫力たるや凄いものがある。

このマシンの面白いところは、V8を搭載しながら、マニュアルミッションでドライブを楽しむというマニアックなコンセプトにある。多くの人がアメリカンV8イコール、ドロドロとオートマで走るシロモノと思っているようだが、実はスポーティに仕上げたV8のシャープな吹き上がりこそアメリカンスポーツの象徴なのだ！ という事実を知っているマニアの方も多ことだろう。そんなアメリカンスポーツならではの乗り味を、フェアレディZで味わうのだから、Z好きにとっては見逃せない一台といえるだろう。



ボンネットにはご覧のようなバルジが設けられている。このあたりもまたアメリカンテイストを漂わせている。



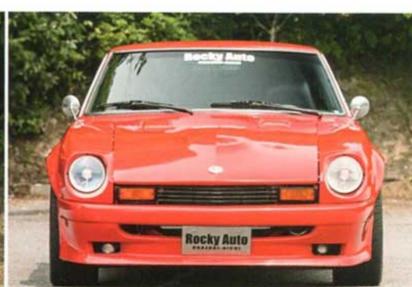
エキゾーストは2本に分けられ、左右にサブマフラーがレイアウトされている。これまたとってもアメリカン！



フェアリーレッドにオールペンされた車体からは、アメリカンな匂いがプンプン放たれている。



低すぎない車高と超扁平タイヤの組み合わせもまた、アメリカンテイストを感じる。極力飾り気を排除することで、異端児としての迫力を演出している。とんでもないスペックのZである。





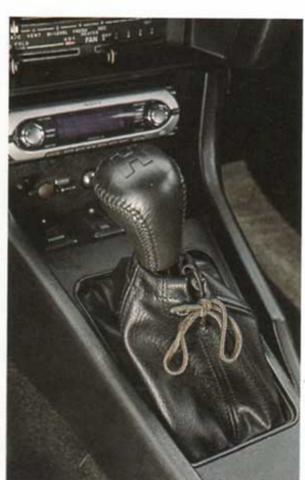
The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!



SPECIFICATIONS

ベース車両	1975年式 DATSUN HLS30
エンジン	GM LS5.7 5,700cc改
トランスミッション	GM 6速マニュアル
駆動系	R200デフ 等速シャフト
ブレーキ	F/R ディスクブレーキ
ドライバーシート	パワーシート
	エアコン装備
ボディペイント	フェラーリレッド

「どこまで加速するんだ〜!」と叫びたくなるほど気持ちのいい走りを堪能。5速で床まで踏んでみたいという、危ない誘惑を振り払う勇気が必要なマシンである。



エアバッグが装備されたZというのも珍しい。ダッシュ周りにはあえてノーマルらしさを残している。

鋭い加速の裏には、しっかりと吸排気チューンという秘密が隠されていた。

ゴツンと手応えのある太いシフトノブ。短いストロークでコク、コク、と気持ちよく操作することができた。

トルクの塊をマニュアルでこのフィーリングがたまらない

コクピットに納まりセルを回す……? セルモーターが回らない、そうかエンジンコントロールを始めとする全ての電子ユニットを移植したのだから、コーヴェット同様、クラッチを踏まなければ! と気を取り直して始動。セルが回っている感触などないまま一瞬にして5700ccのV8に火が入る。事前に十分な暖機ができていたので、少しばかり煽ってみると、本当にリニアに、まったくタイムラグなくタコメーターの針はそれ自体にスプリングでもついているか

のように跳ねあがる。室内に伝わってくる反トルクの感じが実に素晴らしい。さあ、貴方はこれからとんでもない世界にワープするのですよ! というメッセージが五感を通じて伝わってくる。ミッションは6速、ファイナルを含めてこのマシンに見合ったレシオで調整されているという。ローでクラッチをつなぎ、ソロリとアクセルを踏んでみる。するとクルマは全身に電気が走ったかのようにギョッと加速し

た。たぶんもの凄いことになっているだろうな、という予測はできていたのだが、それを大きく上回る加速振りだ。そのままアクセルを奥まで踏んでもタイヤが空転するだけだろうと容易に想像できた。緊張しながらも2速、3速とシフトアップし、アクセルを3分の1位踏み込んでいくだけで、マシンは公道では常識を逸脱するほどのスピードにのってくる。チューンドカー大好き、特にV8好きな筆者にとって、正直これは鳥肌モノである。なにしろ、ロー



いくらオーバーフェンダーとはいえ、275/40-17というリアタイヤを飲み込んでいるのが素晴らしい。



フロントタイヤも同様、なんと235/40-17を履いている。パワステがなければどうすることもできない。



なぜかミラーはクラシカルな雰囲気のを装着。不思議と似合ってしまうところがまた面白い。



ノーマルのダッシュに見事にマウントされた大型オートメーター。アメリカンスポーツの象徴でもある。



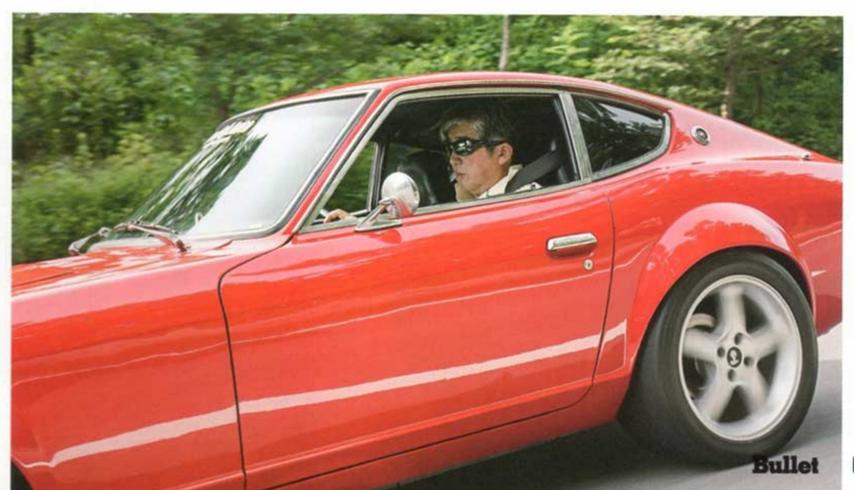
もちろん3連メーターもオートメーター製。この徹底したアメリカンコンセプトこそが最大の魅力だ。



なんとリアゲートの中には巨大なウーファーとハイパワーアンプが鎮座する。ナイトパーティにも対応!

で加速したときのフィーリングのまま、6速までおなじ加速感が味わえるのだからたまらない。さらに、どのギアでも床まで踏めばすぐさまブレイクするに違いない。車体の剛性やサスセッティングも頑張っているのだが、圧倒的なパワーがそれを大きく上回っているのだ。恐るべしハイパーアメリカンV8。これはまさにモンスターだ!

こうやって見れば乗っているのは確かにZなのだが……ドライバーにとっては全く異次元のクルマである。



優れたトータルバランスを実現 大人が乗って楽しめるV8 Z

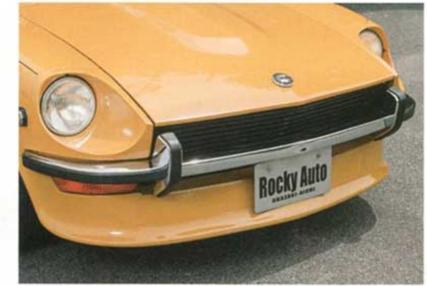
photo/T.Fuchimoto 測本智信

The Fairlady Z
Hot&Tasteful!
フェアレディZ 百花繚乱!

SCENE 1 ▶ The Reincarnation with V8
V8パワーで生まれ変わるZ



Fairlady 240Z V8 LT1



オーバーライダー付のバンパーが最高にいい味を出している。この優等生ぶりとギャップが楽しい。

エンジンは1993年のトランザムに搭載されていたものを、それをベースに高度なチューニングが施されている。

The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!



フロントフェンダーのサイドマーカ―もアメリカな雰囲気を演出する上で重要なポイントだ。



というわけで、リアにもサイドマーカ―が装着される。これらをあえて残して仕上げたセンスが素晴らしい。



たった一本のサイドモールがクルマに与える印象の大きさは計り知れない。脱帽である。



フロントタイヤは205/60-15。腰のあるストロークを感じさせるセッティングで路面を捉える。



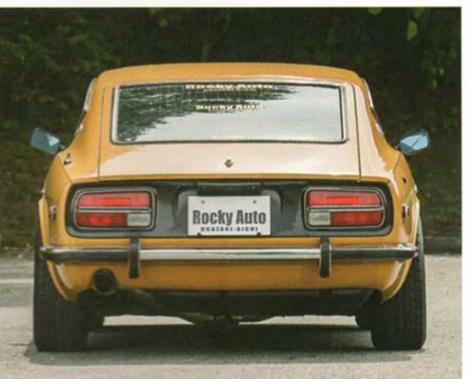
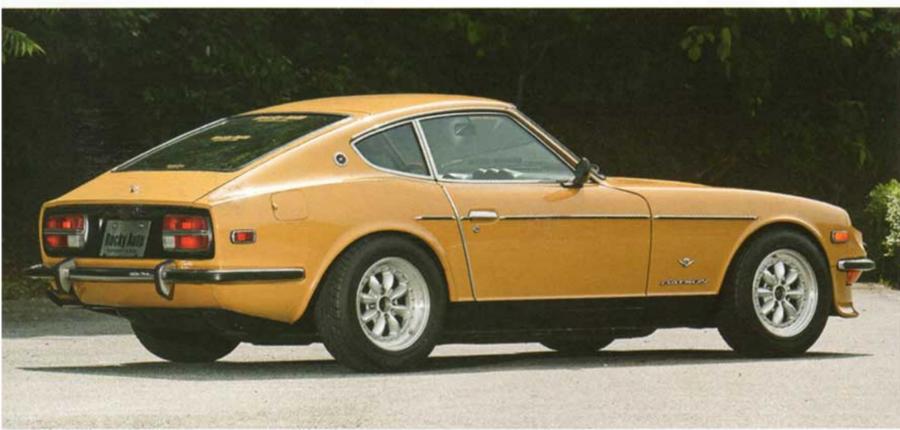
リアタイヤも205/60-15を履く。もちろん、あえてノーマル然としたルックスにこだわったチョイスだ。



ダッシュにはHLS30のプレートが光る。乾いた土地柄で大切に乗り継がてきたクルマである。



端正な面構え、低過ぎない車高、1970年代のノーマル然とした雰囲気がこのモンスターの最大の魅力である。



当時のリッチピープルがセカンドカーとしてお金をかけた一台。と、そんな背景を勝手に連想してしまう存在感である。

目指したのは上品なアメリカン サイドモールがその確かな証

アメリカでも世代を超えて、多くのファンを獲得したダツツンZ。それまでのSRロードスターに比べて、エッジシェイブなクロードボディはまた、多くのカスタムファンの心も揺さぶった。

さてここに紹介する1台は、そんな1970年代当時の最先端カスタムが施されたHLS30である。と、そう表現してしまうと誤解を招くかもしれない。というのも、

覧のクルマは遠い過去にコンプリートされたものではないからだ。つまり、最近になってから、すこぶる程度のよい個体をベースに、1970年代のテイストを盛り込んだモディファイを施してあるのだ。

アメリカンマッスルが我が物顔でストリートを闊歩する中、インポートカーならではのテイストとより大きな存在感を演出した当時のノウハウは今見ると実に新鮮であ

り、それをモチーフとしたこの1台は、これぞ大人のクラシックカスタムの真髄！と拍手を贈りたくなるほど美しい。

さて感動するのはまだ早い。そう、このコーナーに登場しているということは、このクルマもまたパワーソースにV8エンジンを搭載しているのだ。しかもそのスペックは半端ではない。エンジンは1993年のトランザムに搭載されていたLTIをベースに徹底的なメカニカルチューンが施されたものが搭載されている。ノーマルでも320馬力を発生するV8であることから、いかに豪快なハートであるかがご理解いただろう。では、この見た目にはすこぶる優等生なマシンに火を入れてみよう。



ひと踏みでどこからでも加速
トルクの塊とは正にこのこと

The Fairlady Z
Hot&Tasteful.
フェアレディZ百花繚乱!



ここでもまた、ノーマル然とした雰囲気を大切にしている。可能な限り純正パーツを使った希少なインテリアだ。

高度なチューニングが施されたエンジンの熱管理は、この巨大なコアと電動ファンを持つラジエーターが行う。

SPECIFICATIONS

ベース車両	DATSUN 240Z HLS30
エンジン	LT5.7 5,700cc
トランスミッション	6速マニュアル
	パワーステアリング装備

コクピットに入り、ひととおり室内を見渡してみる。視覚的には特に目立つものもなく、あえて言えばシフトレバーがやや長いことと、実際に握ってみるとすごく大きな印象を受けるくらいである。しかしキーを捻った瞬間からその様相は一変した。ガオンと一発雄叫びを上げたエンジンは、ドルドルドルトと不気味なほど低く、深いサウンドでドライバーを包み込むのだ。「これはまるで獲物を捕らえる前のライオンの唸りみたいだ」というのが筆者の素直な感想。恐る恐るアクセルを煽ってみると、まるでレースカーのようなレスポンスで応えてくれる。筆者は以前、NASCARのレース下りのマシンをドライブしたことがあるが、その時に驚嘆したチューンドV8のピックアップの良さを、数十年ぶりに思い起こさせるほど強烈なものだ。ただピックアップがいいだけではない、それは強大なトルクをも連想させる不気味なバイブレーションを伴うものなのだ。

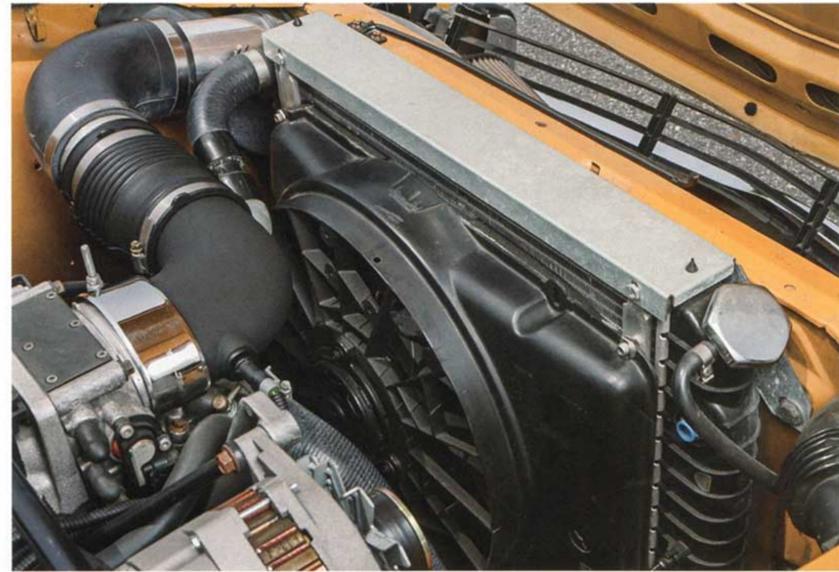
さあいよいよストリートへ、と、走り出す前にふと我に返った。そう、筆者が今まさに走り出さんとしているこのモンスターは、見た目には静かでおとなしい1970年



スピードとタコメーターにはホワイトパネルが精悍なオートメーター・ファントムが装着されている。



3連メーターは基本ノーマルの並びながら、メインのメーターに合わせて文字盤をホワイトに変更している。



代の240Zなのだ。そう思うとなんだか不思議な、優越感にも似た感情が湧いてくる。「ヘッヘッヘ、誰もこれがレースカー並みのクルマだとは思えない……」という、若かりし頃に夢見た“憧れの大人の遊び心”がふつふつと湧いてきたのだ。走り出す前に勝手につらつらと考えていたことは、ストリートでいざアクセルオンにした段階で、一旦後頭部に集まった後、一気にどこかへ吹っ飛んでしまった。「なんというパワー、なん

という乗りやすさ、なんというトータルフィール！」と、あえて文章にするならばそういうことなのだが、つまりは理屈などいらない楽しいマシンなのである。「まだチューニングの余裕があるんです、後はユーザーの好みに合わせていくだけです」とロッキーオートは語る。何とも驚きのポテンシャルを秘めた1台である。

スピード枠こそ違うものの5速、いや6速までモリモリと同じフィーリング加速する。なんとも楽しいマシンだ。





The Fairlady Z
Hot & Tasteful!

異次元の加速を堪能できる ハイスpekチューンドV8

V8搭載Zの競演、3台目に登場するのは異端児中の異端児、なんとシボレーのLQ4のチューニングエンジンを搭載した、ドラッグレーシング仕様である。

LQ4とは、本来シボレーのトラック系のエンジンとして開発されたものであり、LSシリーズの第三ジェネレーションとして開発されたヴォーテックシリーズの中でも最強の部類に属する6リッターエンジンだ。アルミのシンダーヘッドやサーモプラスチック製のインタークーラーを採用するなど、最新

テクが惜しみなく注入されたもので、フラットトップピストンの採用で、圧縮比が10.0対1に設定されていることはチューナーの間でも知る人ぞ知る部分である。

LQ4エンジンが搭載されているクルマは、フルサイズバンの代名詞、エクスペリス、サバナ、さらにピックアップではシルバラードやシエラといったガチでパワフルなものばかり。またハマーブランドのH2にも搭載されていると聞けば、その底力も想像できよう。

さて前置きが長くなってしまったが、全てはここでご覧になっているZを理解していただく上で必要なことである。そう、このマシンは、ノーマルでも軽く300馬力をオーバーするLQ4エンジンを搭載し、ストリートモデルとして登録された文字どおりのホットなZなのである。

コンセプトはズバリ、ドラッグレースで勝てるストリートカー。このなんともやんちゃなテーマが、ロッキーオートの経験と知恵によって見事に実現されているのだ。「レーストラックまで堂々と自走で行けて、十分に勝てるだけのパフォーマンスを注入してあります」と語るロッキーオートの渡辺喜也氏。いやはやなんとも驚きのカスタムZである。



高圧縮の6リッターフルチューンを冷却するビッグなラジエーター。これでストリートも走行可能だ。



ちょっとした部分にアメリカンなエッセンスを感じさせる車体。全てのテーマはもちろんドラッグレース。



リアタイヤは245/50-16。ドラッグストリップでは専用スリックがピッタリ似合うに違いない。



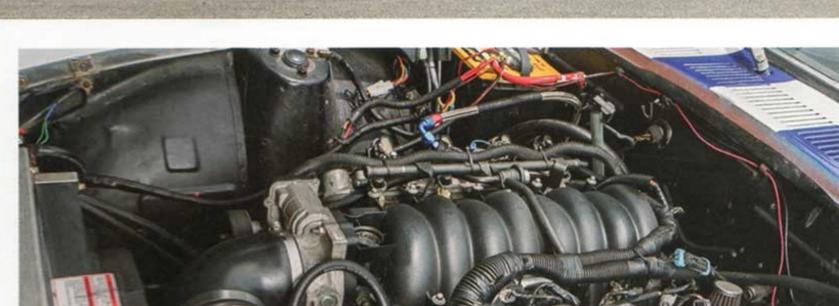
フロントタイヤのサイズもリアと同様。あくまでもストリートを走ることを前提としたセッティングだ。



テールランプはLEDを使ったカスタムメイド。クルマがここまで奇抜なだけに似合ってしまうのだ。



デュアルマフラーを装備するエキゾースト。張りのあるV8サウンドは、チューニングされた証だ。

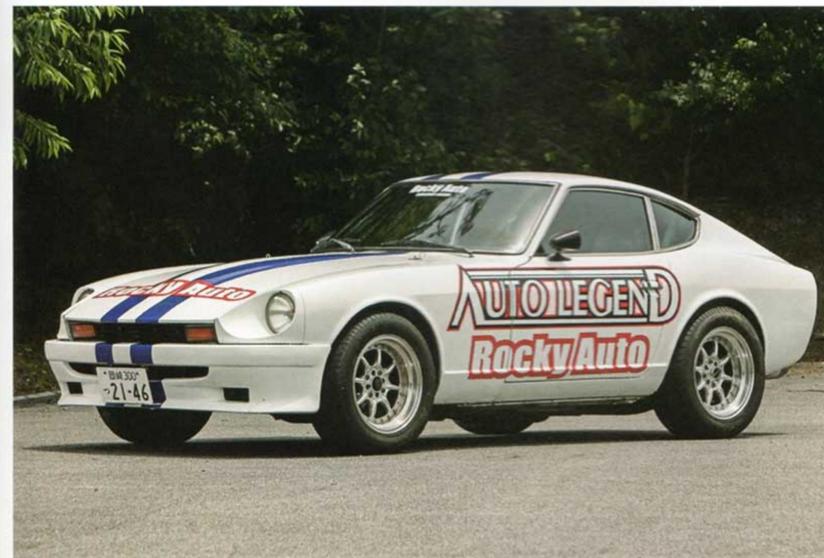


ドラッグレースにおいて、必要最小限なエアロパーツで仕上げられた車体。きっちりと車高が確保されているあたりもまた、ドラッグレーサーらしさを匂わせる。

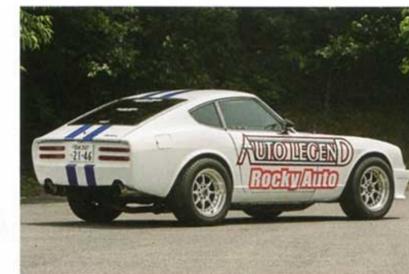
シボレーの中でもフルサイズの商用車に採用されている6リッターエンジン、LQ4。その底知れぬポテンシャルを追求したマシンである。

後頭部が熱くなる ゼロヨン11秒台の加速!

The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ 白化騒乱!



オートレジェンドとは、ロッキーオートの代表、渡辺氏が主宰するビッグイベントのことである。



フロントブレーキには4ポットキャリパーと大径ディスクローターを装着し、確かなブレーキングを実現。



あえてフラットなデカールを貼っているあたりに、製作者のドラッグレースに対する意気込みを感じる。



シフターに目をやることで、このマシンがドラッグレース仕様であることを再認識する。

とてつもないパワーを絞り出すエンジンを搭載するが、ストリートでも普通に走れる。これもV8ならではの。



SPECIFICATIONS

ベース車両	DATSUN HSL30
エンジン	シボレーLQ4 V8 6.0 LunatiVoodoo 60511 カム LunatiVoodoo スプリング LunatiVoodoo プッシュロッド 78mmスロットルボディ ASA36 BOSCHインジェクター カーボン製ロックアップクラッチ B&M Pro Stik シフター
デフ	R200 トールセンLSD3.9 F4ポットブレーキ&ローター アルミラジエター カスタムLEDテールライト 左右出しマフラー

さてこのマシンに搭載されたLQ4についてももう少し説明しておこう。ベースは先に記したLQ4。そのタフな6リッターエンジンをベースに、レーシングピストン&コンロッドにレーシングカムシャフト、強化スプリング、強化プッシュロッドで武装。吸気系では78mmのスロットルボディを採用し、ボッシュのASA36インジェクターを組み込んである。ヘダースにはJTRセラミックコートを採用。ウォーターポンプやオタネーターといった補器類に全て新品パーツを使っているところにも注目だ。

駆動系ではクラッチにカーボンファイバー性のロックアップ式を採用、シフターにはB&M社のオーバードライブ付のプロス

ティックが搭載されている。デフにはトールセンタイプのR200が装着される。

このマシンのドライブは実にエキサイティングなものであった。搭乗する前は、当然ながら持てるパワーの全てをストリートで味わうことはよほどの環境でもない限り不可能、ということは、ガレージからレーストラックまでの自走を想定してのインプレッションになるかな。と勝手に想像していた。ところがである。確かにエンジンはとんでもないトルクの塊ではあるが、ミッションとサスペンションはけてストリートを走れないシロモノではない。いや、それどころかセッティングの出ていないハードなストリート仕様と比べれば、何の問題

もなく走れるレベルなのだ。

「これは想像していたよりも乗りやすいな」と思いながら、そっとアクセルを踏んで下からモリモリと発生するズ太いトルクを楽しむ。ちょっと踏めばアタイヤがすぐさま白煙に包まれるのは間違いない。

ドラッグレースでなんと11秒台をたたき出すというモンスターZ。その極限のパフォーマンスを体感することはさすがに無理であったが、しかし、必要にして十分な最低限のユーティリティをも実現させていることはしっかりと感じる事ができた。高いトータルパフォーマンスを実現させた究極のZ。クルマにエキサイティングな脱日常を求める向きは注目の1台だ。

アルミブロックで回頭性を追及 コーナリングが楽しいV8 Z

photo/T.Sakurai 桜井健雄



The Fairlady **Z**
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!

SCENE 1 ▶ The Reincarnation with V8
V8パワーで生まれ変わるZ

Fairlady 240Z HLS30 V8 LS327



下からトルクがモリモリ太る 独特の加速感が楽しいZ

巻頭特集、V8搭載Zの最後に紹介するのは、グッとシックな雰囲気ながら、とんでもないパワーを発揮するエンジンを搭載し、幅広い層に向けてきっちりと足回りもセッティングされた実用的な1台である。

落ち着いたメタリックイエローにオールペンされた車体は、輸出仕様のレフトハンダー、HLS30がベースとなっている。気になる搭載エンジンはGMのLS327。アメリカ

カンカーに詳しくない方には聞きなれない品香かもしれないが、GM社がシボレーのチャンネルで正式にリリースしているコンプリートエンジンのひとつである。

排気量は5.3リッター、最高出力は350馬力まで追及することが可能であると公表されており、旧車のレストアや新しいモデルでさらなるパフォーマンスを追及するマニアに向けたハイパーエンジンだ。もちろん

フルチューンされたものではHLS30にはオーバーパワーであるが、ここに紹介するエンジンは適度なファインチューンが施されていることから、驚きの加速を実現しながらトータルパフォーマンスの高いマシンに仕上げることに大いに貢献している。

LS327にセットされているミッションはT-56というタイプの6速。シャープに吹き上がるエンジンとのマッチングで、より

一見おとなしいフルレストアモデルに見えるHLS30。実はとんでもないパフォーマンスを秘めているのだ。

The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!



オリジナルのZのチャームポイントには一切手を加えないことが、大人のモディファイティストにつながる。



US仕様のテールレンズのコンディションも素晴らしい。ほんの少しやれた感じがまたお洒落である。



テールのエアスポイラーはデザインこそオーソドックスだが、カーボン素材とする軽量パーツだ。



エンジンフードの左右にあるフラップには、ご覧のようなスリットが入り、放熱効果を上げている。



やはりZにはこのミラーでしょうか？ という製作者の声が聞こえてきそうです。マットブラックにペイント。



フロントバンパーもカーボン素材とするスペシャルパーツを装着。大げさでないところがマル。



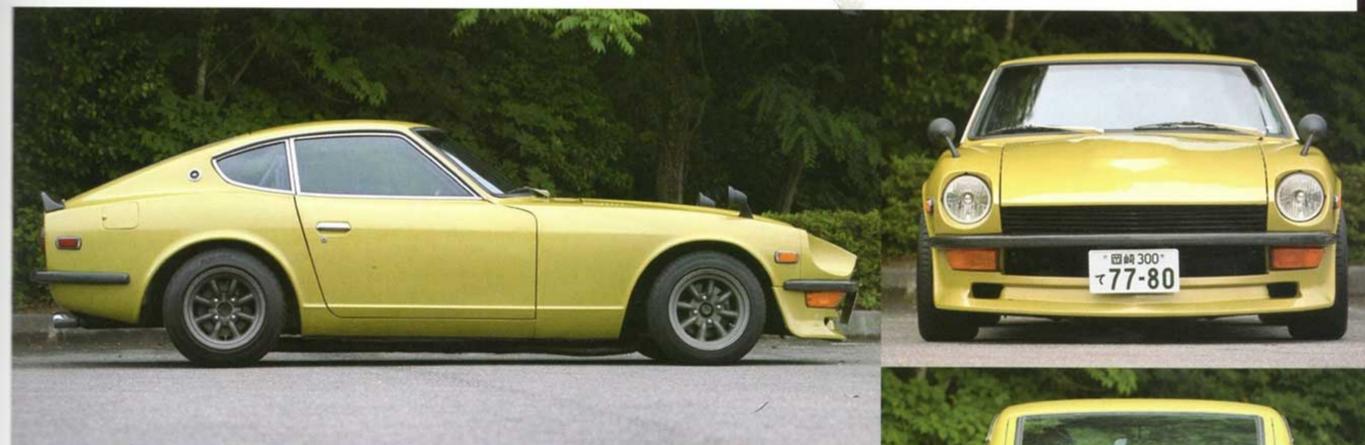
ウインドウのモール類のコンディションも素晴らしい。こういった細部がクルマ全体を引き締める。



フロントタイヤは195/55-14を装着。このノーマル然とした表情がこのクルマの魅力のポイントだ。



リアタイヤは195/60-14。扁平率5パーセント、わずかに10ミリのこだわりが全体のイメージを引き締める。



スポーティな走りを狙っている。

さてこのマシンのシックなイメージをより強調している部分に、ダッシュ周りがある。時代を感じさせない、とても美しいダッシュボードはなんと新品！ レイアウトされるメーターは、ノーマルのデザインを残してのモディファイがなされるという、ツウ好みの仕上がりとされているのだ。ステアリングにはモダンなゴージャスなものが

選ばれており、ここでもまた大人の高級感を演出している。

一見ノーマルっぽいが、よく見るとしっかりと細部まで手がかかっている。そんな仕上がりに、モディファイドクラシックの新しいスタイルを見いだせるZ。コクピットに納まりいざエンジンをスタートさせると、官能的なエキゾーストノートでドライバーを刺激してくる。

フロントおよびサイドビューを見た限りではきれいにレストアされたZ。しかしながら、リアビューのエキゾーストパイプからこのクルマの素性が伺える。

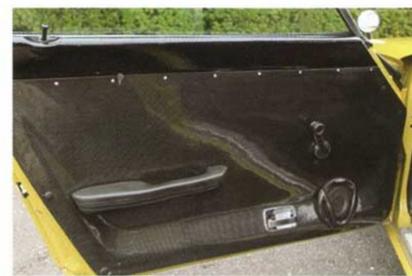


大柄な筆者もきっちりちとホールドしてくれるシートが装着されている。豪快なコーナリングが楽しい。

常識を逸脱したパワーをコントロールしながらのドライブは楽しい一言。V8パワーには魔力がある。



ステアリングはモモのモダンなモデルを装着。シフトノブは操作性を考慮して微妙な加工が施されている。



ドアの内張りにもカーボンパーツを使い、軽量化が施されており、ドライバーをその気にさせてくれる。



極力目立たないようにロールケージも組まれている。大人の遊びに必要なものがフル装備されているのだ。

タイプT56のミッションは、リンケージの状態がすぶる良好で、ギアの入り方はスムーズ。しかしながら、いわゆる軽い感じではなく、あくまでもしっくりと節度のあるフィーリングなのだ。

あまり回転を上げることなく、スルリとクラッチをつないでみる。するとマシンはスルスルと動きだした。さすがV8パワー。低速から太いトルクを発生していることを実感する。さて、完全にクラッチがつかない状態でグッとアクセルを踏み込む。するとグォーという地響きのようなサウンドとともに後頭部に血が集まっていくのがわかる。見て、触ってきた部分が、とてもシックで優しいフィーリングのものばかりだったので、このアンバランスはとても新鮮！ もちろんマニア心を大いにくすぐる

楽しいテイストである。

足周りのセッティングもかなり煮詰まっており、強靭なパワーながらもコーナリングでは高い限界を示してくれる。但し、誤解のなきよう記しておくが、このV8パワーもまた、いざ深くアクセルを踏み込めば、いとも簡単にリアタイヤが空転するだけのモンスター性を秘めていることには変わらない。楽しむためのポイントは、そのパワーをどのように味わうかである。筆者はいざとなればカウンターをあてることも予測しての、ステアリングとスロットルの駆け引きで十分に堪能することができた。

さてもうひとつ、このマシンで特筆すべき部分がある。ブレーキだ。純正フロントにリアをディスク化するというパターンが多い中、このマシンはフロント、リア共

SPECIFICATIONS	
ベース車両	1975 DATSUN HSL30
エンジン	GM LS327 アルミブロック 5,300cc
ミッション	T56 6速マニュアル LS1インテーク
	LSD 3.7 CVハーフシャフト 強化ドライブシャフト
F/Rブレーキ	3000ZXディスク サイドブレーキ装備
カラーリング	BMW純正

にニッサン純正3000ZXのディスクブレーキユニットを移植。もちろんサイドブレーキも作動させている。このキャパの大きなブレーキが装着されたおかげで、ワインディングを攻めるようなシチュエーションでの微妙なブレーキコントロールが可能となっている。

**6速全開は未知なる世界
想像するだけで
トリハダが立つ！**



The Fairlady Z
Hot & Tasteful



The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ 百花繚乱!

SCENE 2 ▶ Z surpass Z
驚異のポテンシャルを探る

photo/T.Sakurai 桜井健雄 取材協力/ロッキーオートphone0564-58-7080

240Zにトヨタ2Jを搭載 ターボで武装するユニークな1台 1974 Fairlady 240Z 2J turbo

ジャパニーズクラシックのカスタムカー選びの楽しみのひとつとして、他にはない珍しい車両との出会いがある。ここにご紹介するのは、まさに稀有なる一台。1974年製のニッサンフェアレディ240Zに、なんとトヨタ2Jエンジンを搭載したカスタムモデルである。

2Jは、1990年代のクラウンなどに搭載された3.0L直列6気筒DOHC 24バルブエンジンで、チューニングカーのベースエン

ジンとしての人気も高い。それは、排気量拡大がしやすく、高出力化に対する余裕が大きいなどチューニングしやすいエンジンだからだ。RBやL型エンジンを扱うことが多いロッキーオートが、その2Jエンジンにターボを搭載しパンチのあるパワーを与えた。もともと低速域からトルクフルな2Jの特性を活かし、市街地をハイギアで走行している状態から踏み込んでも感嘆の声がもれるほどの加速を味わえる仕上がりだ。

もちろん、ロッキーオートは大型のラジエターを搭載しクーリング性能を確保。たとえ渋滞に出会ってもオーバーヒートの心配をすることなくエアコンを効かせて快適に走ることができる。

組み合わせたトランスミッションは5速MT。ワインディングでグッとアクセルを踏み込むと、血が湧き上がるようなエキサイティングな加速とシフトワークを楽しめること請け合いである。



3.0リッター直列6気筒DOHC24バルブのトヨタ2Jエンジン。RBエンジンに比べ低速域のトルクが高い。



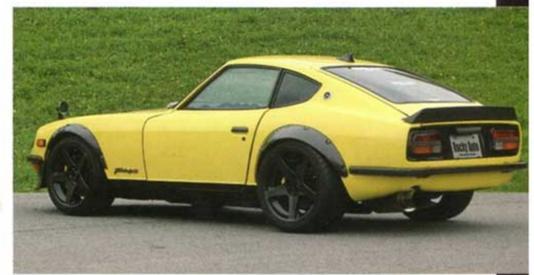
ヘッドライトまわりはノーマル。それにしても美しい造形である。



ジャパニーズクラシックを快適に楽しむことをめざすロッキーオートは、クーリング性能にこだわる。



テールランプもノーマルのまま。経年変化を感じるがかなりきれいな状態を保っている。



外観を見ると前後タイヤの迫力がわかる。それにしてもコンパクトなキャビンだ。



迫力満点の大径エキゾーストフィニッシャー。もちろん、サウンドも官能的である。



テールスポイラーはカラーコーディネートされたブラックの大型タイプが装着されている。



フェンダーミラーはノーマル。当時としてこの砲弾型のミラー形状はかなり先進的で憧れたものだ。



フロントタイヤは、235/R18インチと極太とし、ディスクブレーキに変更している。



リアタイヤは285/R18インチ。フロントとあわせ今までのS30Zでは考えられない太さだ。



前後ともディスクブレーキとしているため、高速域から安心してブレーキを踏むことができる。



マルチリンクと超ワイドタイヤで 小気味よいコーナリングを確立

このZの稀有なる点は他にもある。従来のS30Zでは考えられない。超ワイドタイヤ(前235/R18・後285/R18)を履き、それを活かす足まわりを採用している点だ。

ロッキーオートが剛性アップしたボディからノーマルのストラットタイプのリアサスペンションを下ろし、マルチリンクに換装。ダンパーも前後車高調とし、徹底した走り込みでセッティングを煮詰めている。

また、ステアリングギアボックスをラッ

ク&ピニオンに変更し、油圧パワーステアリングを採用している。軽いステアリング捌きでフロントをターンインさせ、リアがしっかりと路面を捉えて踏ん張り、ほどよいロール角を保ちながらパワーロスを最小限に抑えてコーナーを立ち上がっていく走りは痛快そのもの。連続するコーナーも軽快なステアリングワークでキビキビとクリアしていく。S30Zとは思えないほど高次元で小気味よいハンドリングである。

憧れのZが異次元の走る歓びを携えて蘇った。ジャパニーズクラシックを快適に楽しむのがロッキーマジック。

The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ百花繚乱!

コクピットで痛快な走りを楽しむドライバーの身を支えるのは、スパルコレーシングのリクライニング付バケットシート。もちろん6点式シートベルト付きで、低くマウントされているため、的確な運転操作が行え、レーシーな雰囲気も味わえる。

現代の技術でメンテナンスすることで時空を超えて新たな生命が吹き込まれたS30Z。快適に異次元の走りを楽しめる一台である。



大径のワイドタイヤで踏ん張りの効いた迫力ある足にするのは、オリジナルにはないレーシーで惚れ惚れするような魅力を生んでくれる。特にリアビューは迫力満点。これぐらい張り切るのもありだ。



ボディ、バンパー、ホイールからブレーキキャリパーまで、イエローとブラックでコーディネート。



シフトノブは、シンプルでタイトなデザインの金属製。シフトワークがカチカチと小気味よく決まる。



スパルコのバックスキンのステアリングホイール。メーターはすべてホワイトに変更済み。



インタークーラーを通過した吸気の過給圧を測るセンサーが装着されている。



エンジンルーム内吸気のターボチャージャー。整然としたレイアウトで配置されている。



2基の電動ファンを装備した大型のラジエーターとインタークーラーが縦に整然と配置されている。



スパルコのバケットシートには、6点式のシートベルトが装着されている。



シート後方にはロールケージが設置され、シートベルトが固定されている。



快適に走るため、ロッキーオートは電装系もしっかりとメンテナンスを施してくれる。



さらに磨きがかかった定番 L型チューンの最強バージョン Fairlady 240Z HLS30改 3.1L

毎日の実用にも使える快適なジャパニーズクラシックを創造し、より多くの人々の“憧れ”を現実に変え続けるロッキーオート。一方で、オリジナルが持つ価値も大切に、当時の魅力を蘇らせるフルレストアも行っている。

オリジナルのL28型エンジンをベースに3.1リッターまで排気量アップ。L型エンジンの最強バージョンともいえる強烈な心臓を搭載したこのHLS30タイプのZは、ロ

ッキーオートが手がけるフルレストア車最強モデルのひとつである。

ワイセコの89φ鍛造ピストン、クローワー製チタンコンロッド、83mmのフルカウンタークランクシャフトで強化・軽量化し排気量アップ。大径バルブ、イスキュー製バルブスプリング、チタン製のリテーナー（パネ受け）を使用。圧縮比を12.2まで高め、6連スロットル&スポーツインジェクションを採用し、FコンVプロ燃料マネジメン

トで全域にわたり確かな空燃比を追求した。

そして、1気筒に1つ、専用の点火コイルを設定。外部コイルにすることでサイズの自由度が高まるため、7MGTE用同時点火の大容量コイルを使用している。高回転・高負荷に対応したダイレクトイグニッションに限りなく近いものだ。さらに、強烈な横Gが働いても油圧低下を起こしにくいドライサンプ仕様である。まさに究極に進化したL型エンジンといえよう。



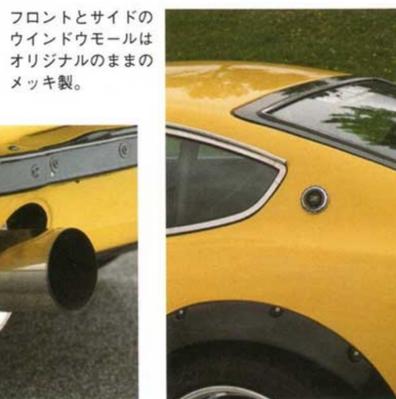
美しく磨き上げられた名器ともいえる直列6気筒のL28型エンジン。外部コイルで強烈な点火力を実現。



6連スロットルのスポーツインジェクション。レスポンス、パワー、迫力のサウンドを実現する。



フロント、リア、サイドビューとも無駄を感じさせない引き締まったエクステリアである。ボンネットとリアハッチはカーボン製で軽量化に寄与させている。



フロントとサイドのウィンドウモールはオリジナルのままのメッキ製。

エンジンヘッドを収めるためのボンネットバルジとクォーリングのためのエアアウトレットが最強を物語る。



迫力のサウンドに寄与するステンレス製の80パイ・大径マフラー。ちなみにエキマニは42パイの等長タコ足を採用。



つまりは、サーキット走行までを守備範囲としたホットバージョンのZなのだ。迫力のL型サウンドを楽しみながら、高回転域のレスポンスに優れた官能的な加速を一度味わってしまうとクルマ好きなら虜になること間違いなし。この貴重なモデルのステアリングを握ることとなる至福のオーナーは全国に1人しかいないのだ。

余計な空力パーツは付いていなくとも、“筋肉質”な後ろ姿は、圧倒的な存在感と性能の高さを感じさせる。





The Fairlady Z
Hot & Tasteful!
フェアレディZ 百花繚乱!

サーキットランで本領を発揮する 高いトータル完成度が魅力

一般道のコーナリングは余裕のひと言。安心感を持ってキビキビとしたキレのある走りを楽しめる。



自走してサーキットへ行き、そのまま走りを楽しむというスポーツカー所有の喜びの理想を実践できる一台。



アルミホイールは、ワークスのマイスターS1を装着。もちろんタイヤもハイグリップ仕様だ。



リアにもディスクブレーキを採用。サーキットでの優れたストッピングパワーを追求している。



感動のハンドリング。オーナーになられた晩には、ぜひサーキットで走っていただきたい。



ダツコンペの穴あきスポークタイプのステアリングホイール。とてもきれいな状態なのがうれしい。



ダツコンペのレーシングシートを両席に採用。シンプルかつレーシーでまさにこのクルマにふさわしい。



タコ・水温・油温・油圧を計測するオートメーターを搭載。シンプルで視認性に優れている。



センターコンソールには、各種コントロール系のスイッチが集約されている。



ダツコンペの7点式ロールケージが張り巡らされている。安全性とボディ剛性強化に寄与している。



リアのダンパーヘッド間にストラットタワーバーを搭載し、リアのロール剛性を高めている。



クーリングのために、電動ファンを擁するアルミサイドフロラジエーターを採用。

SPECIFICATIONS

ベース車両	DATSUN 240Z HLS30
エンジン	L28改3,100ccスポーツインジェクション N42ヘッド ドライサンブ 7MGTE用同時点火 ワイセコ89バイ鍛造ピストン コンロッド(クローチタン) 83mmフルカウンタークランク 3,096cc バルブ(IN46.5φ・EX38φ) カム80度 82度(9.6mm・9.7mm) バルブSP(イスキー) リテーナー(オリジナルチタン) 圧縮比 12.2対1 サード燃料レギュレータ(2.6k) 6速スロットルボディ50φ(SK) インジェクター(BNR32純正444cc) FコンVプロ 等長タコ足(42φ) ステン80φマフラー(グリット) アルミサイドフロラジエータ(電動ファン)

トランスミッションは、L型エンジンの必需品ともいえる5速の240クロスレシオ(71B)を搭載。クラッチは、OSのツインプレートで強化している。

それらの組み合わせでエンジンの性能を高く引き出し強烈な加速力を発揮。さらには、R200リミテッドスリップデフの採用により、コーナーの立ち上がりでもいち早く力強いトラクションをかけられるため、サーキット走行時にはかなりのタイムアップに寄与するだろう。

足まわりは、ローダウンサスペンションを採用しているほか、サーキット走行での速さを追求し、ロッキータが徹底したチューニングを施している。そしてもちろん強化されたボディに、ダツコンペの7点式ロールケージを採用。加えて、リア

にストラットタワーバーを施し剛性を強化している。したがって、ハンドリングはきわめてシャープで限界が高い。乗り心地はやや硬めだが、一般道ではそのポテンシャルの高さがマージンとなって、安心して一体感に満ちたコーナリングを楽しめる。今回サーキットでは試していないが、オイルパンを廃止して低くエンジンをマウントして低重心化するなどロッキータが本気のセッティングを施していることから、十分に楽しめることが容易に想像できる。

月に一度サーキットへ出かけ、そのまま官能的なエンジンサウンドとハンドリングでクローズドコースの走りを楽しんで帰るといふ、理想的なスポーツカーライフを羨望の眼差しを浴びながら体験することができる一台である。

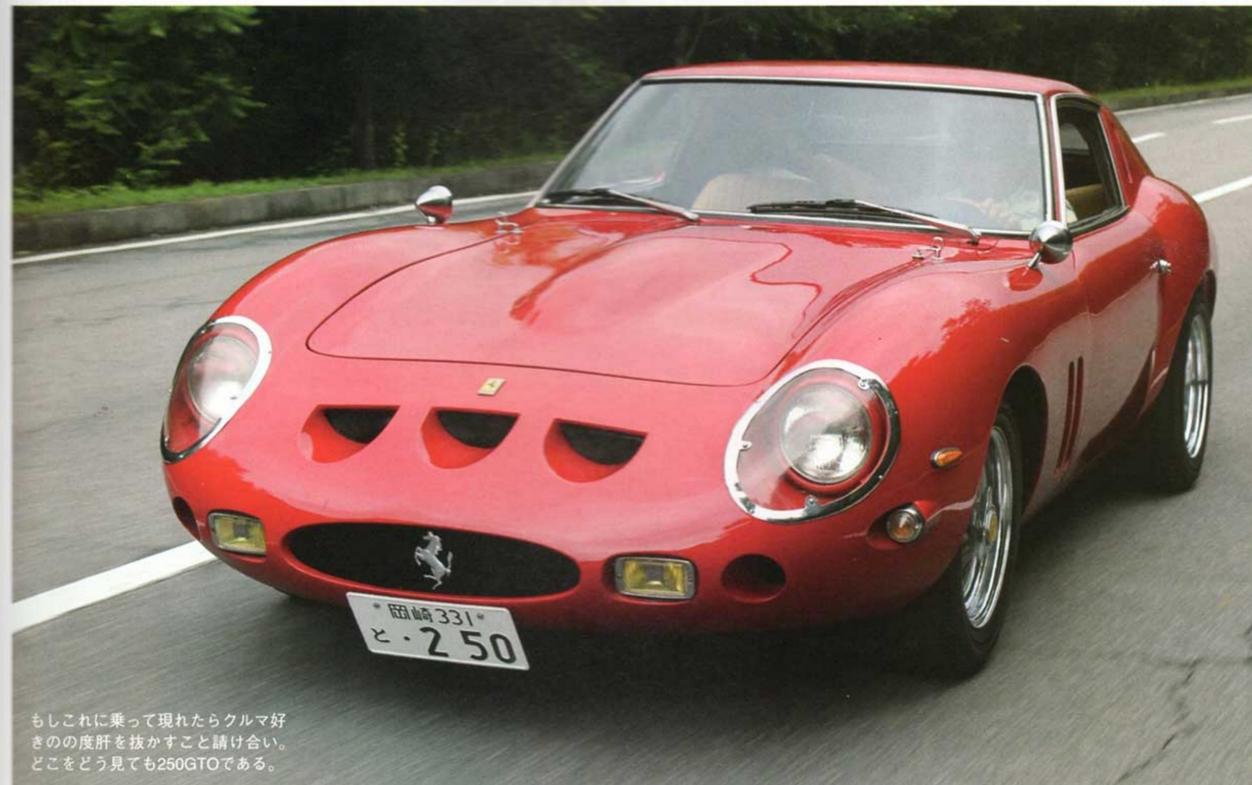
The Fairlady Z
Hot & Tasteful Z
フェアレディZ 白花モデル

SCENE 2 ▶ Z surpass Z
驚異のポテンシャルを探る

不思議なオーラを発する 単なるレプリカを超えたZ

photo/T.Sakurai 桜井健雄 取材協力/ロッキーオートphone0564-58-7080

Fairlady HLS30改 Ferrari 250GTO Replica



もしこれに乗って現れたらクルマ好きの度肝を抜かすこと請け合い。どこをどう見ても250GTOである。



250GTOの特徴ともいえるノーズ先端のエアインテーク。本機ではレースの状況に合わせて開閉可能だったという。



見るからに美しいスポークホイールは、現在では手に入らない太いワイヤーが使われた貴重なホイール。



ホモロゲーション取得のためにワンオフされたクルマらしく外付けのボンネット留め具も忠実に再現。



必要最小限のパーツで構成されたシンプルなドアハンドルも忠実に再現。確かにこれだけで機能的には十分。



サイドウィンドウ越しに見えるウッドステアリングやメーターナセルを見ると、これがレプリカ?と思える。



給油口ひとつとっても美しい。さすがフェラーリデザイナーと感ぜさせる雰囲気まで再現している。



惚れ惚れするようなリアのフェンダーライン。叩き出しで成型した温かみのある印象まで伝わってくる。

1962年から1963年のあいだに、わずか39台しか生産されなかったといわれるフェラーリの名車250GTO。オークションでは何十億円という高値で取引される希少なモデルということもあり、レプリカも多く存在している。

250GTOの"GTO"は(グラン・ツーリスモ・オモロガート)の頭文字で、GT選手権用として公認(ホモロゲーション)を取

得したモデルという意味。一台一台ワンオフで生産されたため、フェンダーの膨らみなどのボディワークが、個体・年代別に微妙に異なるという。

これは、HLS30タイプのZをベースに、サイドのスリットが2本の1962年型250GTOのレプリカとして数十年前に製作されたもので、アメリカの博物館に長期にわたり展示されていた希少車である。

いつでも気持ちよく踏める エキゾチックなスペシャリティZ

The Fairlady Z
Hot & Tasteful Z
フェアレディZ 4000 2+2



ドアを開けてコクピットに乗り込むと、きわめて美しいインテリアに驚かされた。製作後に博物館へ所蔵されていたため、シートはもちろん、インテリア各部の擦れや傷などは皆無とっていい。

印象的なのが、フェラーリマークを中央に配したウッドステアリング。かなり大径のステアリングを手にして、すぐ右下にあるシフトノブのボールヘッドを掴む。なかなかいいポジションだ。この時代のフェラーリのシフトノブなぜか長く、かなりアップライトなポジションを取る必要がある

から、こちらの方が現代のクルマに乗りなれた身にはしっくりくる。

メーターナセルのデザインも忠実に再現されている。セル1発でエンジンをスタートさせると、聴き慣れたL28型エンジンの心地よいサウンドがこだまする。キャブはHOLLY。もちろんフェラーリの3.0リッターV12気筒エンジンとは異なるが、味があるという点では決して引けを取らない。走ると納得いただけると思うが、気難しさは皆無でいつでも気持ちよくアクセルを踏み込め、緊張を強いられることなく走りを楽し

むことができた。

「これはこれで独特の味があつていい」というのが正直な感想。フェラーリの名車のボディを、HOLLYキャブ搭載の直列6気筒というアメリカンパワーソースで走らせるのも面白いではないだろうか。

ゲージが切られたシフトの操作も独特で楽しく、足回りもなかなかのもの。コクピットに座っていると、だんだんとフェラーリに乗っているかのように思えてきた。そして何より、周囲からの注目度は半端ではない。このクルマの価値を知っている者であれば、まさにギョッとした表情で見られることは覚悟しておいた方がいい。

歴史に名を刻むスポーツカーの美しさを手にできるまたとないチャンス。新たな喜びを創造するクルマである。

ホイールベースを含め、サイズ感としては本機よりひとまわり小さいぐらいなので比率的にも違和感がない。数十年前に製作されているのでエンブレム等も一部本物が使用されておりかなり完成度が高い。



極めてシンプルなコクピットまわり。右がタコメーター、左がマイル表示のスピードメーター。



シートはとてもいい状態に保たれている。室内はカーペットを含めてとてもきれいだ。



美しいスポークホイール。現在では手に入らない太さの貴重なワイヤーホイールが使用されている。



フェラーリ・コクピットの象徴ともいえるシフトゲージも再現している。シフトノブは操作しやすいよう短めだ。



ドアポケットに使用された形跡は見当たらない。ギャザー仕立てのユニークなデザインである。



L28型エンジンが収められたエンジンルーム。数十年前に製作された車両であるが、とてもきれいだ。



HOLLEY製のキャブレター。かなり年季が入っているように見えるが、エンジンを気持ちよく回してくれた。



カットオフテールとテールランプの仕上がりもいい。端面が独特のブラック仕上げだが雰囲気はいい。



L型エンジン独特の迫力ある排気音を楽しみながら、フェラーリボディのマシンを走らせる異次元感が妙味。