

Lightning



ニッポン旧車!

VINTAGE AUTO



ニッポン旧車
VINTAGE AUTO
9





後ろから迫るクルマに「タダモノ」ではないことを知らしめる迫力のマフラーはφ80のワンオフである。

1972 NISSAN FAIRLADY Z改

3.1ℓ

TYPE "L", DEEPEP & ELABORATION

↓ Inspection



SS4Zのコクピットはまさにオトコの仕事場！ 飛行機のパネルを連想させるほど、大小のオートメーターがズラリと並んでいる。ダッシュパネル自体もアルミを使用したワンオフで製作されていた。全ての仕事が効率よく、しかもセンスよくまとめられているあたりは、ロッキータのクルマ全てに共通した大人のテイストを感じる。ナルディの3本スポークもいい感じでノスタルジックスポーツイメージを醸し出している。



ロッキータには今でもしつかりとチューニングされたL型を搭載した車両がある。1台は極限までスリムアップされた3・1ℓを搭載した130Z、そしてもう1台はL20のノーマルエンジンに吸排気系のチューニングを施した箱スカだ。今回その2台に試乗させていた。まずはじゃじゃ馬に変身した130Z。セルを回した瞬間、音階に電気が走った。

ンは、一般ユーザーはもちろん芸能人からスポーツ選手に至るまで、多くのカーマニアによって支持されている。その人気のわけはズバリ、パワーと車体のバランスのよさ、つまり乗りやすさのひと言に尽きる。しかし、ロッキータにはある日突然エンジンコンパルトに着手したわけではない。RBシリーズを中心としたモダンエンジンを搭載するという独自の手法に至るまでには、伝統のL型をベースに、長期に渡りそのポテンシャルを追求すること、ニッサンのエンジンに対するポリシーやウィークポイントなどを徹底的に追求してきたのである。その結果としてRBへのコンパルトという大胆な手法に着手したわけだ。つまりL型の存在をなくして今のRBコンパルトコンセプトは実現しなかったのである。



3.1ℓフルチューンの直6は気持ちいいほどワイルドだ

エアコン、パワステで実にハイパーマシンを操れるRBを搭載したロッキータのコンプリートモデル。人気絶頂モデルの成功の裏にはセオリーに則った伝統のチューニングモデルが存在した。

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Sakurai 桜井健雄 取材協力/ロッキータ phone0564-58-7080



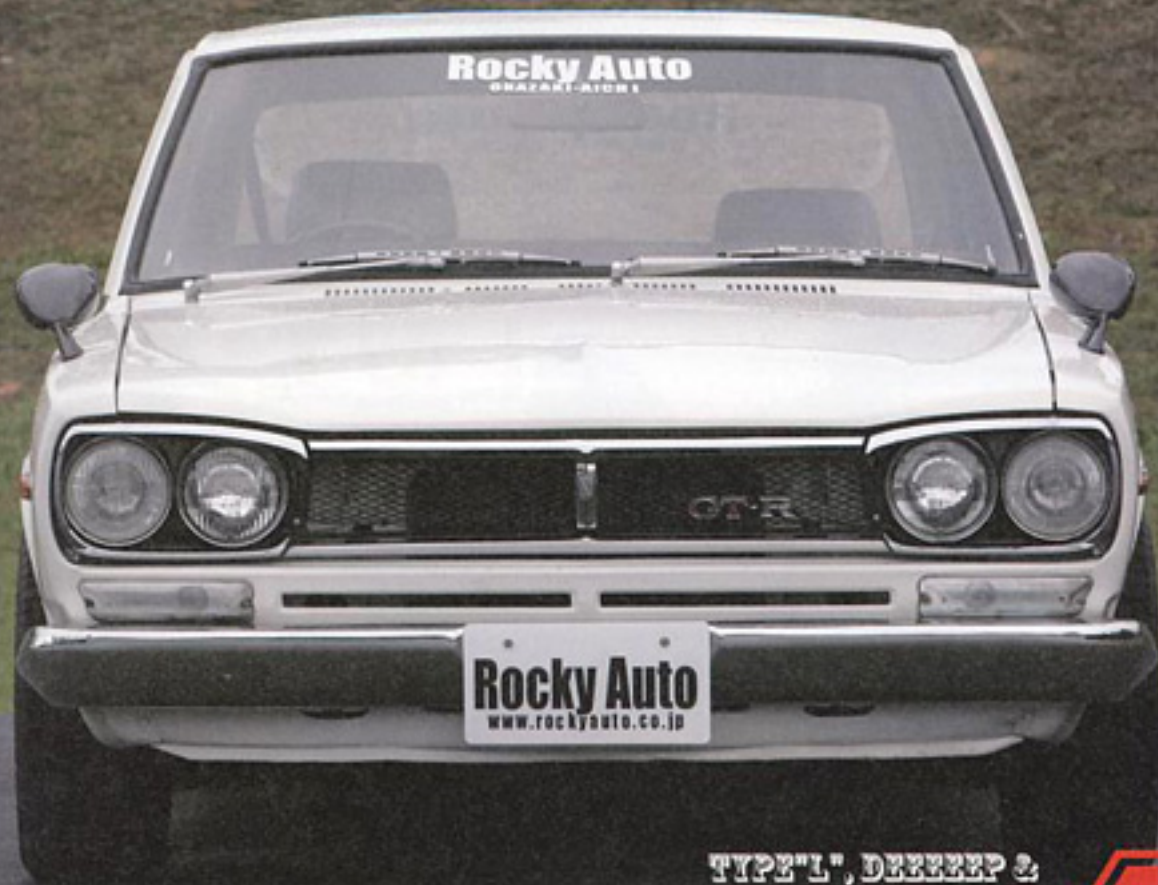
見た目にはおとなしくても走ると牙をむく。コーナーで本能にアクセルを踏み込んでパワーバンドに入れてしまうと、確かな足がいつも勝手にブレイク！ 平路ではないパワーが出ていることを思い知らされる。



国産旧車の人気の頂点ともいえるZとスカイライン。その魅力のポイント、そしてその楽しみ方の例をあげればきりが無いが、大きな流れとしてその心臓部、つまりエンジンをコンパルトすることで旧車を新しい領域にもって行く手法が、大人の旧車好きの間で注目されていることは周知の事実だ。そんな中で全国から注目を集めているショップ、ロッキータがプロデュースする数々のハイパーマシン



ロッキータが手がけたL型フルチューンは、3.1ℓの本気仕様。LD28のクランクシャフトにクロモリ軽量コンロッド、専有製89.25mmピストンにメーカー不明のカムという、なんとも過激なスペックである。



TYPE "L", DEEPEP & ELABORATION
Inspection



箱スカをチューニングして楽しむ旧車ファンは星の数ほどいる。だからこそ、あえて王道チューンを推し、きっちりその性能を引き出してやることに意味がある。ロッキーオートは、タコ、デュアルは一味上をいく研究がなされたパワー感が楽しめる。



「L型は昭和のオトコの象徴ですね」 ロッキーオート代表 渡辺喜也

L型エンジンという名器を通して、長年に渡ってその進化とユーザーニーズを見つめてきた渡辺氏は、このエンジンに対してズバリこう言う。「手はかかる、重い、熱い、それがL型なんです」と。しかし、氏はこうも続けた。「だからいいんです、Lは、底力があるんですよ、その底力がホンモノであることの証として手間はかかる、重い、熱い、なわけです」と。そんな渡辺氏が理想とするL型エンジンは31ccのストリートバージョンであるという。L28をベースに31ccまでチューンアップしたエンジンのことだ。そこにあるメリットは、まずライフが長いこと、そしてストリートユースに適したパワーバンドに仕上がることだという。31ccまでの最大の違いはそこにあり、ピーキーな31ccは回転を上げなければパワーが出てこな

いが、3ccは下から十分なトルクを発生してくれるのだという。また、さらにL型の味を深く楽しむのなら、31ccにチューンしたL型にスポーツインジェクションを装備し、ヘッドスで排気効率を上げることがお薦めだということだ。もちろんカムも大切な要素で、渡辺氏は78-80度のカムが実際に通したものと教えてくれた。6気筒で3,000cc、つまり1気筒あたりきっちり500ccなわけで、この数値はかつて戦前のイギリスで排気量無制限でバイクのレーサー（正確にはバイクのようなフォーミュラカー）を様々なコンストラクターが作ったとき、多くの研究者がテストした結果、同じ空気密度でガソリンという燃料を使った場合の最も効率のいい排気量として出した数値と重なる。GP500の起源だ。様々なエピソードに包まれ、育まれるL型に対する渡辺氏の気持ちはいつも熱い！



の仕様なんです」と渡辺氏は語る。ロッキーのRBではなく、あえてロッキーのL型に乗りたいたいというマニアがいるという話はとてもよくわかるものだ。そして今回試乗したのもう1台、ノーマルのL20をベースに吸排気チューンを施した箱スカもまた、あえてL型にこだわるユーザーに向けてセットアップされた、大人の高級な遊び道具であった。つけて飛びつきり速いわけではない。

いこの箱スカ。そのわけは絶対スピードを望む人に向けていないからだが、しかし長いクラシックシャフトとカムがギューンとぶんと回る感触を直に感じ、中速からモリモリとくるトルク感を「ギョギョギョ」という吸気音と「ゴゴゴ」という排気音に包まれながら堪能するには、これほどストリートなクルマはない。ロッキーオートのセンスはいつもメカ好きオトコの心をえぐってくる。



1972 NISSAN SKYLINE 2000GT改

伝統のソレ、タコ、デュアル！ コンサバチューンは大人の味

ワイルドなZと同時に試乗した純白の箱スカ。そのスペックは驚くものではないが、しかし実際にステアリングを握ってみるとそこにはL型ならではの深いテイストが存在した。大人の遊び道具として定番チューンが今面白い。

エクステリアをGT-R仕様にして箱スカのスポーツ性をより強調している。もちろん31ccのフルチューンよりは劣力だが、休日に脱日常を満喫するには十分なパワーとテイストを備えた1台だ。



大きなボディのソレックスがドカンと居座る。かつて多くのマニアが選を垂らしてあこがれたエンジンルームの表情を、今実現させるのも悪くない。



3・1ccフルチューンのワイルドさは、研ぎ澄まされたモダンなツインカム6気筒にはないテイストが存在した。何も今に始まったものではない、過去にも経験してきたはずなのにこの新鮮さは何……？と、思わず私は首を傾げた。しかしこのエンジンを手がけた渡辺氏から話を聞くことで納得。なんとこの3・1ccフルチューンは、各部に最新のノウハウを注入した言わば現在進行形のエンジンなのであった。「我々はいつもユーザーの気持ちに答えなければなりません。もちろん、L型にこだわった方にもです。このクルマは今でも走りやすいという方のため