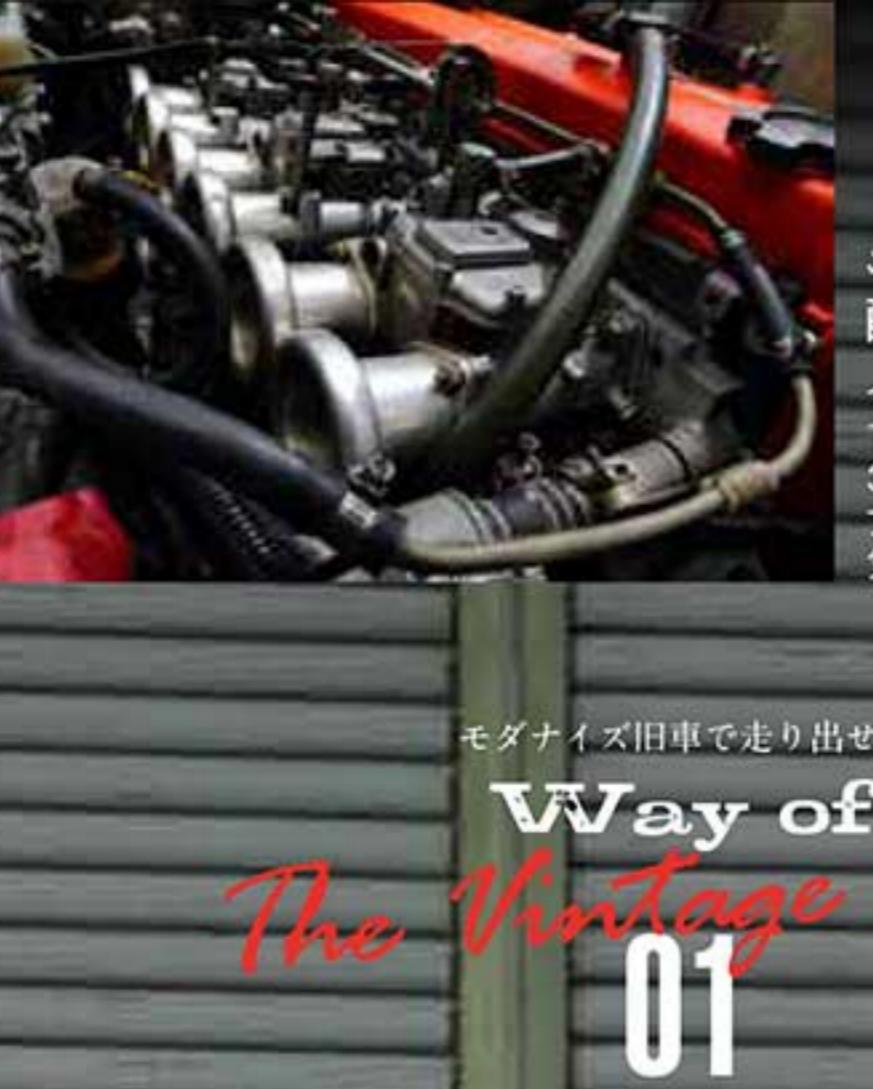




RB25DEを2.8リッターまで排気量アップしており300psを超えるチューニングが施されている。エキマニからマフラーはワンオフだ。



キャブサウンドに
酔いしれる

インジェクションをあえて捨て去りレックス44PHHを
3連装している。ビッグキャブならではのレスポンスと吸
気音に酔いしれる。

モダナイズ旧車で走り出せ！

Way of The Vintage Style 01

ハコスカにRBを積むだけなら、さほど難しいことではない。
要するにハイパワーに耐えるだけのボディをどう組むかが問題だ。

その回答がここにある。

写真●水川尚由 文●増田 満
Photos by Masatoshi Mizukawa Text by Mitsuru Masuda

NISSAN SKYLINE HT2000GT RB28 with SOLEX



ところがシートはR32純正。強化したシャシーとパワフルなエンジンにより純正シートでは役不足になってしまったからだ。



ボディ補強をするため必然的にレストアに近い作業がされている。すべて白ガラスを用いモール類は新品だ。価格は1180万円。

R本気 B搭載で走 ハコスカ

ハコスカらしくキャブを堪能できる

もはや日産旧車にRBエンジンを搭載するショップといえばロッキーオートという方程式さえ生まれた。今や老舗とも言える同社が、どうしてここまで支持されているのか、ご理解いただけているだろうか。それは単に新しいエンジンを載せて速く快適に走れるから、だけではない。走りを支えるシャシーに大幅な手直しがされているからだ。

ロッキーオートではAピラー付近からフロントヘ、サイドシルとドア内部に強靭なフレームを追加する。さらにフロアで途切れるメインフレームを継ぎ足し補強することで、純正とは比較にならないボディ剛性を確保している。だからこそ、RBエンジンをスワップしてもへこたれないだけの走りを披露してくれる。

今回はただのRBエンジンではない。なんとインジェクションを捨てキャブレターを組み

合わせているのだ。これはキャブならではのレスポンスと音を重視したから。やはり旧車の醍醐味はキャブである。しかもRBエンジンは2.8リッターにまでボアアップ。NAとは思えないほどパワフルになっている。

キャブのためエアコンというわけにはいかず、純正クーラーを用いているが、これもしっかり効いてくれる。取材日は連日30度越えの猛暑日。しかも午前中に降った雨のため高温多湿この上ない。もちろんパワステ完備だから、猛暑の中でも快適に過ごせたとお伝えしておこう。

純正を尊重したインテリア

旧車を操っていることをヒシヒシと感じさせるのが純正を残したインテリア。ステアリングはダッシュサン・コンベビツボを押さえている。ところがシートはR32純正。強化したシャシーとパワフルなエンジンにより純正シートでは役不足になってしまったからだ。





さりげないモディファイが純正の良さを引き立てる

01／ダッシュボードまわりは純正のままだがナルディのウッドステアやアルミシフトノブ、追加メーターなどがただのジャパンではないことを物語る。 02／センターコンソールにちょうど良く収まった空調パネルはR32スカイラインから移植されたもの。何も違和感がない。 03／これだけでフロントの違和感を感じたら正解。実はシートの表皮をハコスカやケンメリと同じもので張り直している。旧車らしい演出だ。

NISSAN SKYLINE 2000GT RB20DET

モダナイズ旧車で走り出せ！

**Way of
The Vintage Style**
02

NAPSエンジンによりスタリングは最高だけど走りがイマイチ。

そんな評価がされるジャパンだが、ロッキーオートの手にかかるば豹変してしまう。

写真●水川尚由 文●増田満
Photos by Masatoshi Mizukawa Text by Mitsuaki Masuda

誰遅
がい
言な
んてが
た？



撮影協力
ロッキーオート



愛知県岡崎市小美町字殿街道153
TEL0564-66-5488
<http://www.rockyauto.co.jp>
歴代スカイラインやS30フェアレディZにRBエンジンをスワップした老舗ショップ。ショールームは完全予約制のため、必ず事前の連絡が必要だ。



控えめとはいえるサーフィンラインが残るのはジャパンまで。後ろ姿からはRBエンジンを感じさせることはない。価格は358万円。

前期顔とターボパワー 最強のジャパンが誕生

ここ数年でジャパンを見直す機運が高まっている。それは旧車らしい伸びやかなスタイルを備える最後のスカイラインだから。ただ、昔からの評価が邪魔をする。そう、遅いのだ、それも絶望的に。後期のターボであればまだマシだが、ジャパンには悪評高いNAPSエンジンが搭載されている。排ガス規制に対応するデバイスなわけだが、回らないし出力特性はモッサリしているし、下手するとターボの軽自動車に置いて行かれる。スタイルは好きだけれど遅いから、そんな理由でジャパンを敬遠していないだろうか。

その思いはロッキーオートも同じだったようだ。このクルマは過去に製作したものだが、ジャパンにRBエンジンを搭載している

のだ。しかも2リッターターボ。5ナンバーのまま、ターボパワーが手に入るのだからうれしいではないか。

ベースとなったのは81年式の4ドアセダン。ジャパンとしては後期モデルだが、人気の丸目4灯マスクを前期からそっくり移植。西部警察マニアなら後期ターボだろうが、そうではない旧車ファンなら誰もが納得するスタイルだろう。そこにRBターボパワー。もう何もいうことはないだろう。純正と比べようもなく速く快適になっているのだ。

RBエンジンに換装したこと得られるのはパワーや扱いやすさだけではない。エアクーラーも移植されているのだ。

RB20DETによる刺激的な走り

NAPSで牙を抜かれた純正L20を捨て去り、ノーマルでも215psを誇るR32用エンジンを移植。これで遅いわけがない。

VintageStyle

ビンテージスタイル

Vol.6

Special Issue

DOHC & ターボが炸裂する!

80年代パワー・ウォーズの行方

最速を目指したターボ軍団

トヨタ・スープラ3.0GTリミテッド
日産スカイラインHT2000
ターボ・インタークーラーRS・X
トヨタ・マークII2000GTツインタークーラー^{トヨタ}
マツダ・サバンナRX-7 GT-X

高回転こそ命のDOHC勢

ホンダ・シビック3ドアSi
トヨタ・スプリンタートレノ1600GTV
トヨタ・セリカXX2000GT
いすゞ・ジエミニ1600ZZ-R

VS.



Second Floor

究極の旧車選び
今買うべき
国産旧車10選

1box & VAN STYLE

日産キャラバン300GT V6

ビンテージな男たち

津々見友彦

昭和のスーパー・カー

ランボルギーニ・カウンタックLP400

フェラーリ365GTB/4デイトナ



完全図解
トヨタ・セリカLB2000GTのすべて