

スポーツカーが
オープン

トヨタ1UZ-FE

ベース車:1978(昭和53)年式
フェアレディZ C-S31改



フェアレディZ
生誕50周年記念
特別企画②

エンジンスワップ の愉悅

シボレー 350 (エーデルブロックチューン)

ベース車:1972(昭和47)年式
ダットサン240Z 型式不明(※)

※逆輸入車のため。

日本はもちろん、とくに北米では若者が買えるスポーツカーとして
爆発的な人気を得た初代S30型のZ。

現地では今もS30型を愛する熱心なファンが大勢いる。

皆、愛車に思い思いのカスタマイズを施しているが、
アメリカらしくV8エンジンへの換装という大胆な改造を施したS30も少なくない。
そんなアメリカンなカスタマイズが施されたS30が、日本にもあった!

取材・文: 増田 満 ■ 写真: 伊藤嘉啓
取材協力: RockyAuto(ロッキーオート)

禁断のV8エンジンを搭載した2台のZ。



スポーツカー
の
ハイパー

ハイパフォーマンスを誰でも気軽に引き出せる



▲純正ダッシュボードにイタルボランテ・ステアリングを装備。ステアリングコラムはトヨタ製で1UZ用ハーネスを移植。電装系の改造がキモ。



▲フロントはピロアッパー式の全長調整式サスペンションを装備。1UZのコンピュータ類を黒いパネルでカバー。



▲純正はもちろんフェンダーミラーだが、ドアミラーに変更。足の長いタイプを用いることで視界を確保している。



▲シートは左右ともレカロ製のバケットタイプを装備。リクライニングするSEなので、リラックスしたポジションを取ることが可能だ。



▲フロントストラットのケースを用いながらフルタップとして車高を自在に調整できる。パネレートはミニサーキット程度なら対応できるほど高めてある。

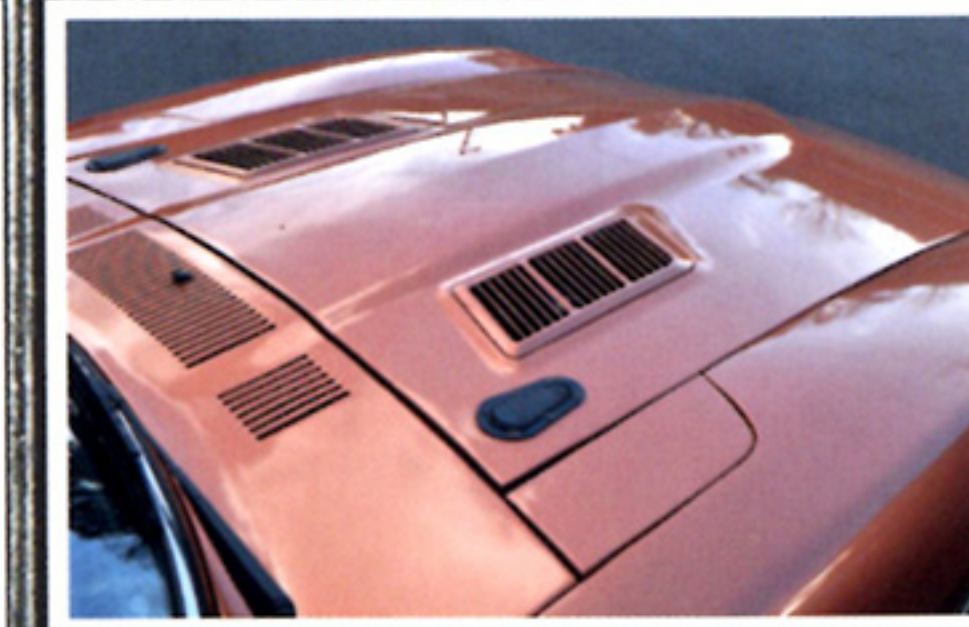


▲ダッシュボードに違和感なくオートエアコンユニットが収まっている。下のベンチレーターはS31純正のもので電装部品だけトヨタ製に交換。



トヨタの1UZを移植 熱対策もバッチリ

1UZエンジン本体はノーマルのままで吸排気効率を高めるためスポーツリナーとオリジナルのステンレスマフラーを装備。軽い車体との組み合わせで高回転までストレスなく回る。その時の排気音はノーマルの1UZとは比べ物にならないくらい大きな快音を発する。大型のアルミラジエーターはワンオフしたパイプでエンジンと接続。電動ファンをツインで装備するため熱対策は万全。酷暑のなかでもエアコンが使えるようにセッティング。ボンネットはFRP製でダクトを増設している。



アヤステップにも補強を加える。これにより旧車とは思えない強靱なボディに仕立て上げるのだ。

特筆すべきは快適性で、チューニングカーとは思えないほど乗りやすい。もちろんクラッチ操作は必要だが、非力な女性でも難なくこなせるほどペダルは軽い。1トン強しかないボディに4ℓV8だから、ストールに対する気遣いも無用なのだ。

ステアリングは油圧システムごと1UZから引き継いだパワステ仕様。極太タイヤを意識することなく据え切りできる。さらにエアコンユニットも1UZから移植。50年前のフェアレディZなのにオートエアコンが装備されている。これにより真夏の渋滞でも普通に乗りこなせる。いわば旧車、しかもチューニングカーのネガをキレイに払拭しているのだ。

誰でも気軽に乗ることができるが、その走りは極めて刺激的。ひとたびエンジンに鞭打てば背中が蹴飛ばされるように加速を始め、その勢いはレブリミットまで衰えない。補強を加え前後にオリジナル開発したサスペンションを備えるため、操縦性にも不安はないところ、大人しく乗れば燃費もリッター10kmを割ることはない。イイことづくめのエンジンスワップなのだ。

半世紀前のクルマとは思えない
快適性と刺激的なパワー両立

古くからアメリカではS30フェアレディZに大排気量V8を積み、ドラッグレースに用いてきた。安価なスポーツカーでも勝てるマシンに変身するのが人気の秘訣。翻って現代、V8エンジンはアメリカ車の専売特許ではない。国産車にもV8搭載モデルが数多くある。そこに目をつけたのが愛知県・岡崎市にあるロッキオオートだ。

同店は20年も前からS30やハコスカなどにRBエンジンをスワップしたコンプリート車両を製作販売してきた。RBとは異なる価値観を模索した時、ロッキオオートが考えたのがセルシオやレクサスLS400用のV8エンジンをスワップすることだった。

こうして生まれたのが、今回紹介する1UZエンジンを積むZだ。ベースになったのはマイナーチェンジしてボディ剛性が引き上げられた後期型のS31。ただロッキオオートでは旧車にハイパワーエンジンをスワップする時、ボディに徹底した補強を加える。フロアのメインフレーム部に強度・厚みとも純正を上回る鋼材を溶接。Aピラーからインナーフェンダーを貫きメンバ一周辺まで伸びるパイプを追加し、ド



▲真紅のボディはエンジンスワップと同時に全塗装されている。前後にスポイラーを追加、バンパーやウインドモールをブラックアウトした現代的なルックスだ。



▲純正サスペンションのまま車高を下げている。つまり足回りは旧車のまま。しかもフロントに185/60R14タイヤを履くのでノンパワーのステアリングは猛烈に重い。

今も生き続けるアメリカンV8スワップの伝統



▲速度計は純正だがタコメーターや写真の3連メーターはAutometerに変更されている。

▶純正シートはビニールレザーのみ。現車は痛みのため中央をファブリックで張り直してある。



▲前ページのクルマとダッシュボードの形状が若干異なる。こちらはS30前期のタイプで基本的には純正のまま。ウッド風ステアリングは輸出仕様のもので、シフトノブやステレオが社外品に変更されている。

これぞ古典的なアメリカンドラッグレーサーの典型だ

初代フェアレディZ (S30型) は、そもそもアメリカ市場からの要望により開発された。割安だった新車価格も手伝い、発売と同時に大ヒット。9年間も販売されたロングセラーだから、アメリカでも中古車のタマ数は豊富。ゆえに格好のカスタムベースになった。アメリカでのカスタムといえばエンジンスワップ。S30は前後に長いL型6気筒エンジンを採用するため、エンジンルームに余裕がある。V8に限らずエンジンスワップに適した車体構成。当然、アメリカンV8が積まれてドラッグレースで大活躍した。

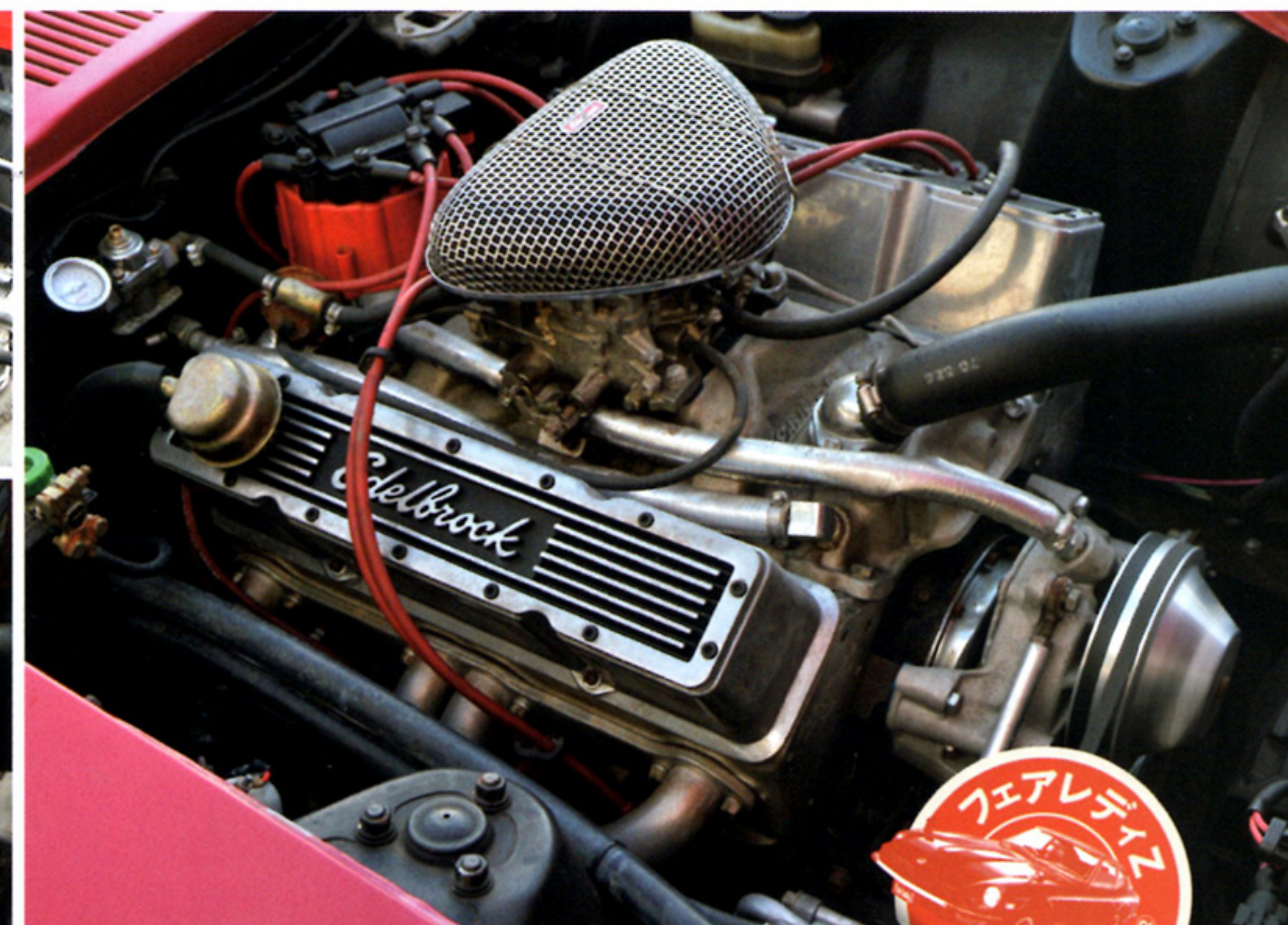
ロッキオオートでは自社開発したRBやUZスワップ車両とは別に、アメリカンV8をスワップしたフェアレディZを輸入販売している。今回紹介するのは、とくにチューニング度が高いエーデルブロック製キットを用いたハイパフォーマンス仕様だ。

積まれたエンジンは5・7ℓのシボレー製、通称スモールブロックの350キュービックインチ仕様。エーデルブロック製ヘッドやキャブレターが組み込まれて、クラッチはドラッグレーサーで定評ある強化タイプ。トランスミ

ッションはストリートでも使える5速MTの組み合わせ。ということでお気づきかもしれないが、このZを転がすには強靱な左足の筋力が必要だ。

ドラッグレース用だからだろう、普通に左足を伸ばしてもビクともしない重さ。意識して力を込めると、ようやく踏み込める感じで、たとえば都内の信号だらけの環境で乗るにはまったく適していない。だが、エンジンは猛烈にトルクフル。重いクラッチから徐々に力を緩めると、軽々と車体をスタートさせる。しかも、通常は3000回転も回っていただければ十分。シフトチェンジをサポートも、チューンドV8の轟音が高まり速度を自在に調整できる。これだけフレキシブルだと、豪快な加速が右足ひとつで楽しめる。

クラッチとともにもうひとつ大変なのがステアリングの重さ。パワステなど装備されていないから、エンジンの重さと太いタイヤの組み合わせでめげそうになる。据え切りなどできないと思ってしまうし、動き出しても重さは大して変わらず、急なステアリングさばきは事実上無理だろう。とはいえ、これはひと昔前のチューニングカーなら当たり前のことだった。そのつもりで乗るなら、アメリカンV8の弾けるパワーを存分に味わえるだろう。



エーデルブロック製キットでチューニングされたシボレー 350ユニット

シボレー製V8は350cu.in (5.7ℓ) の排気量でカマロやコルベットなど搭載車は多岐。出力も145hpから350hpと幅広いがこのエンジンはコルベット用などのハイチューン版。さらにエーデルブロック製のパフォーマンスキットが組み込まれている。高回転型ヘッドと専用マニホールドを使ったビッグキャブレターをセット。猛烈なパワーを発生するためクランクプリーナーなども強化型にされている。発熱量もハンパじゃないので、強化ラジエーターに大型電動ファンを装備。日本で乗るなら電動ファンは絶えずONにしておくのが賢明だ。強化型点火コイルを備えて安定したアイドリングを実現。重いクラッチを克服できても、街中には適さないだろう。



スポーツカーが
ロッキオー
トにいる



およそ半世紀前に誕生した国産 これからもいい関係であるため

スポーツカーの草分けと に知っておきたいこと。

し、耐久性があってもキャブレターの
ためセッティング作業は必須。だがR
Bならハイパワーにしても快適装備が
使えてセッティングが不要。いつ
でもどこでも楽しめる旧車になる。
「商売を続けてきて近年顕著になっ
たのですが、当社に来られるお客さん
は普通の旧車ショップには縁のない人
が多いです。普段はフェラーリやベン
トリーに乗っているけれど、国産旧車
も欲しい。ただ、壊れたり調子を崩す
のはイヤだ、という人ですね。もはや
国産旧車も富裕層の遊びとして定着し
たようです」
確かにS30を楽しもうと思ったら、
お金がかかる。腐ったボディを修復し
て内装をフルに張り替えるだけで、新
車が1台買ってしまう。さらに足回り
を刷新してエンジンをチューニングし
たら、それこそ高級車並みの金額にな
る。だが、そこまで手を入れても壊れ
たり不調になったりする。同じお金を
かけるのであれば、エンジンを換えて
トラブル知らずにするのもアリだ。
今回紹介した2台のV8エンジン搭
載車は、その良き例といえる。シボレ
ーエンジンを積んだ赤いZは、いわば
昔ながらの手法でチューニングされた
クルマ。キャブレターによるピクア
ップに優れた特性と豪快な加速には目

筆者が初めてロッキオートを訪ね
たのは、すでに20年ほど前のこと。当
時は、フェアレディZやハコスカにR
Bエンジンをスワップした車両ばかり
を販売していた。ところが、このコン
セプトは旧車に尻込みしていた層のハ
ートをつかんだ。すなわち旧車の特徴
である「壊れる」「エアコンがない」「調
子を崩しやすい」といった要素をこ
ごとく排除してあるからだ。
代表の渡辺喜也さんは若い頃にトヨ
タ関連の設計会社に勤務していた。た
だ、自分の趣味は日産の旧車。しかも
チューニングカーが大好きだったから
自然と仕事で得たノウハウを趣味のク
ルマに持ち込み始めた。これが高じて
ロッキオートの開業となったのだ。

旧車の壁を取り払う手段の ひとつがエンジンスワップ



Rocky Auto
渡辺喜也さん

「旧車だからって我慢して乗りたくない。
誰でも快適に楽しめるはずです」

初めはやはり普通のチューニングカ
ーを扱っていたが、前述したような旧
車の欠点を克服したいと考えた。
「キャブレターのクルマにはどうしても
も限界があります。とくにチューニン
グしたエンジンだと、季節や標高によ
って調整をしなければなりません。だ
ったらキャブレターを止めてしまえば
いいんじゃないか。そうすればエアコ
ンだってパワステだって使えるよう
なる。そこで古いL型エンジンと類似
性の高いRBに注目したわけです」
RBエンジンであればインジェクシ
ョン制御のため、誰でも右足の動きひ
とつでパワーを引き出せるし、純正の
エアコンやパワステも使える。もっ
と、当初は快適さよりパワーを重視し
ていたのが、旧車にRB 26 DETTツ
インターボエンジンを載せていた。

「でも、やっぱり旧車らしい楽しみ方
って、高回転まで回すNAの良さなん
ですよ。そこでRB 25のNAにスポ
ーツインジェクションを組み合わせた
仕様などを順次開発しました」
確かに今ならL型のチューニングパ
ーは豊富にあり、昔のように壊れな
いエンジンにすることもできる。しか

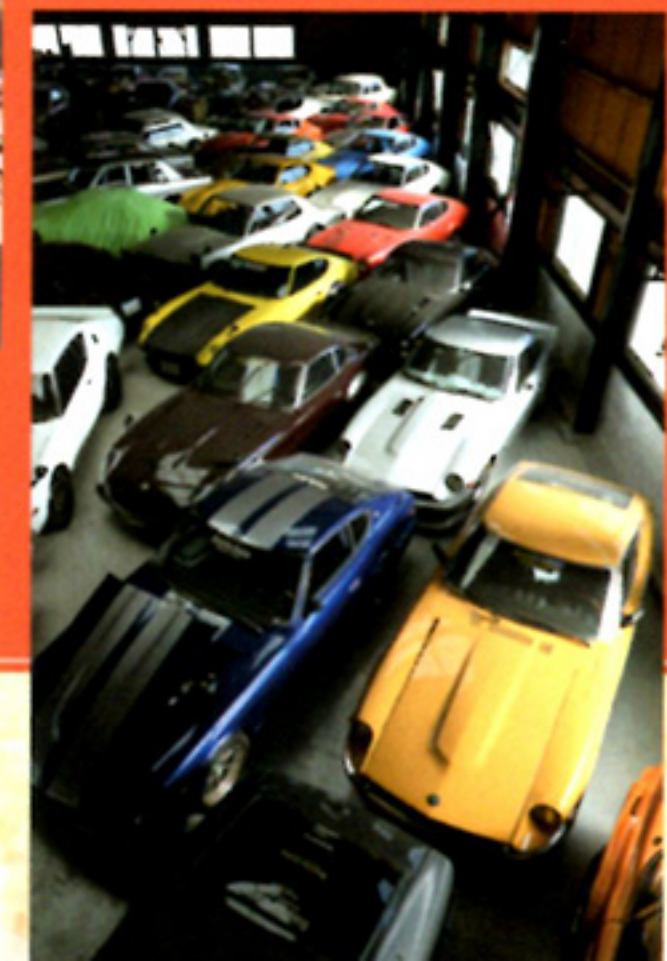
を見張るが、乗るにはそれなりの気合
いとテクニクが必要だし、調子を崩
すことだってある。楽しみと苦しみ
が紙一重でバランスされているのだ。
だがUZエンジンを積んだオレン
ジのZは、何も気負う必要がないまま
誰でも高性能が味わえる。しかも故障
や不調とは無縁で、エアコンやパワ
ステまで装備されている。どちらを選
ぶかは自由だが、国産スポーツの草分け
をスポーツカーらしく、かつ現代の道
路状況に合わせて楽しみたいのなら、
答えは自然と出るだろう。

取材協力 Rocky Auto (ロッキオート)



愛知県岡崎市小美町字殿街道153
Tel. 0564-66-5488
※完全予約制
(受付時間 10:00 ~ 19:00)

▼実はノーマルのZ432や
スカイラインGT-Rの在庫数
も日本一。来店には予約が
必要で事前に連絡のこと。



SCOOP フェアレディZのこれからが全部わかった!

ホットデュー

特大号

2019 2

特別定価 580円



200台限定発売!
コペンクーペ

スーパー
マルチ
特集



東京オートサロン
注目のスポーツモデル

スポーツカーが
ロマンている

禁断のV8チューン
S30フェアレディZ



歴代スーブラ勢揃い



New Model Guide
Honda インサイト
Suzuki スペースアリア ギアほか

New Model Impression
Mitsubishi デリカD:5 (プロトタイプ)
Lexus UX / Nissan リーフe+
Mazda CX-5 & CX-8

新車情報&イベント情報速攻発信中!

Webモーターマガジン

<https://web.motormagazine.co.jp>



SUPRA IS BACK!!

平成31年2月10日発行 毎月1回10日発行 発行所 株式会社モーターマガジン社 昭和46年9月2日第三種郵便物認可第49巻第2号