

別冊 **Lightning**

for tasty life
エムック1526
別冊Lightning
Vol.52

ヴァンテージオート

VINTAGE AUTO

13

[巻頭特集]

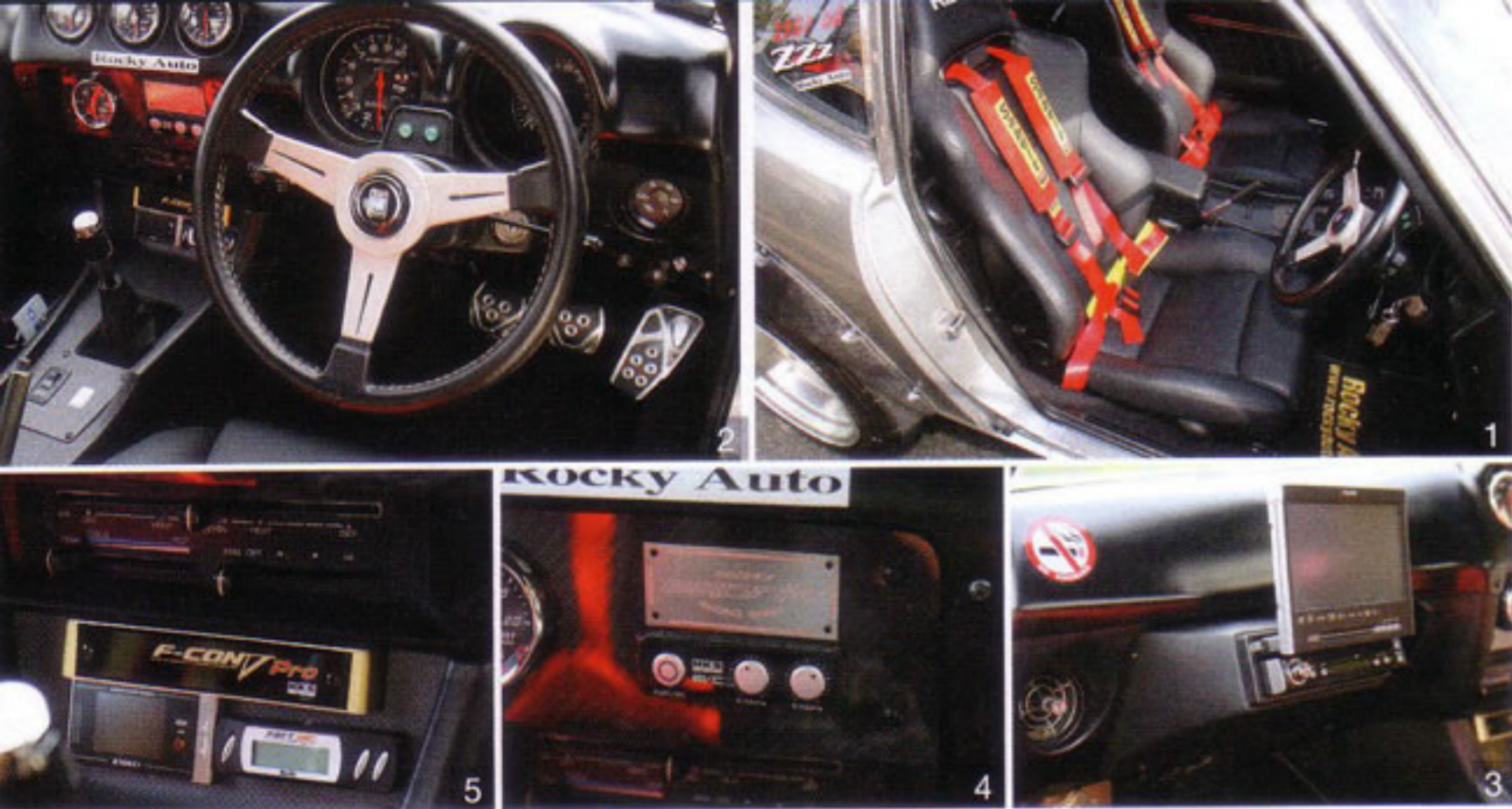
ハイパフォーマンスで遊ぶ旧車生活

CUSTOM STYLE FOR!



沖縄クルーズ2008
いじれる軽旧車は面白い

[人気企画]
DATSUN BOYS!
STREET PROJECT Z&510



1.シートはレカロの本革ヒーター付きというゴージャスなチョイスとなっている。2.3.ステアリングはナルディクラシックで、ナビはグローボックスを特注加工してマウントされている。4.5.燃料系とブーストコントロールはHKSのデバイスによって行われる。

トリートでもしっかりと楽しめるだけの足回りとブレーキングシステムをも同時に高いレベルで構築してあるのだ。さらにボンネットやリアスポイラーを始めとする各所にカーボン素材等を使った軽量化が施されており、エンジン自体そしてフレームの補強による重量の増加にバランスさせている。ここまで追求されたZは、さすがにただアイドリングで佇んでいるだけでも何かオーラのようなものを感じる。



エンジンコンパートの魅力は、なんといつてもいち固体のキャラクターをガラリと変えられることにある。ノーマルボディにノーマルエンジンできつちりレストアするのも確かに素晴らしい趣味の世界だが、今だからこそ可能な最新テクを駆使して、まったく新しいヴィンテージオートの世界をクリエイトすることもまた、素晴らしい趣味と言えよう。

さてここに紹介する1台は、そういった意味において、まさに時代の最先端をいく高い完成度を誇るマシンだ。ベース車両は1977年のS31。排ガス対策という時代の壁を、メーカーが様々な技術を駆使して乗り越えようとしていた時代のZだ。そのS31にエンジンコンパートのパイオニア、ロッキオオートが得意のノウハウでRB26を搭載したのである。と、ここまでならば過去に同様のマシンを見たり聞いたりしたことがあるかもしれない。しかしこの1台は他のコンパートモデルとは一線を画するものとなっている。その理由はズバリ、桁外れに高度なトータルチューン&セッティングが施されているからだ。ニッサンがレースを前提に開発したRB26に、AX53B60という大型タービンを2基装着し、しっかりと燃料をコントロールすることで、恐ろしいほどのパワーを得ると同時に、その強大なパワーをス



Custom Style For!

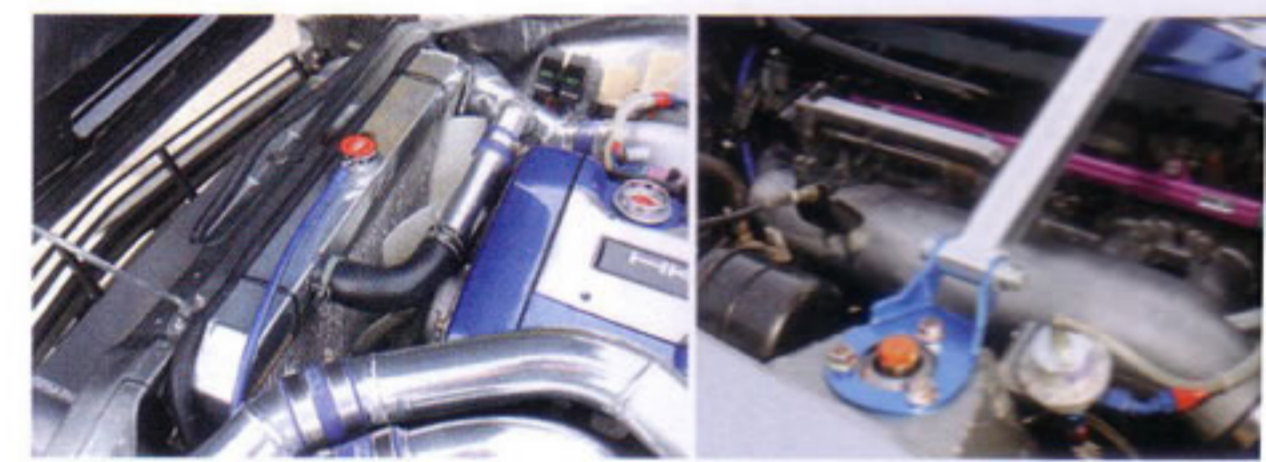
RB26ツインターボで どこからでもホイールスピン という快感!

今や、エンジンコンパートを施したZの数は少なくはないしかし、ここまで徹底的にパワーと操縦性を追及したストリートカーはそう簡単に作れるものではない。コンストラクターのプロフェッショナルロッキオオートがオーナーのニーズに合わせてコンプリートした究極のマシンに乗せていただくことができた

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Sakurai 桜井健雄 取材協力/ロッキオオート phone0564-58-7080



どんなでもないパワープラントを抱えていながらも、ストリートから高速まで普通にノンストレスで走ることができる。サーキットでも踏ん張れる足なのに、ギャップでの不快な突き上げ感もなくシタッとクリアする。



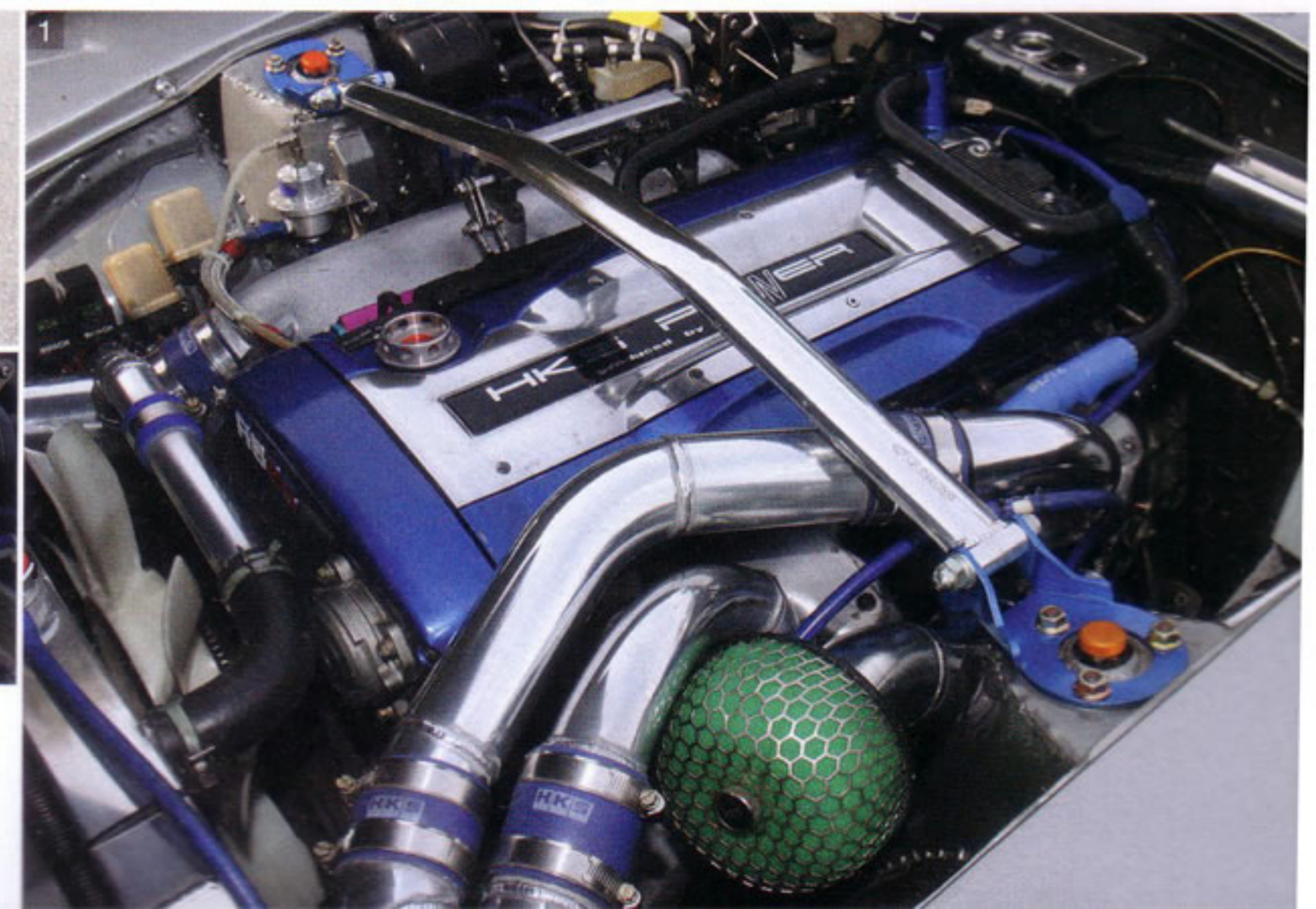
大型のタービンとインタークーラーによってただでさえパワフルなRB26が強大なパワーを発揮する。大型のアルミラジエターも装着され熱対策も万全だ。

1977 NISSAN S31 Z + RB26

Style I : with High Performance Motor



1.限られたスペースの中に大きなエンジンやその他の補器類がギッチリと詰まっている様子は圧巻だ。2.これまたきっちりどぶ厚いインタークーラーがマウントされている。3.エキゾーストシステムも特注で、太い音質を変えることなくしっかりと消音する。4.ストラットタワーは新たな部材の溶接で強度を出している。





1977 NISSAN S31 Z + RB26

Style I : with High Performance Motor

**驚きの完成度に脱帽
ストリート最強のS31**

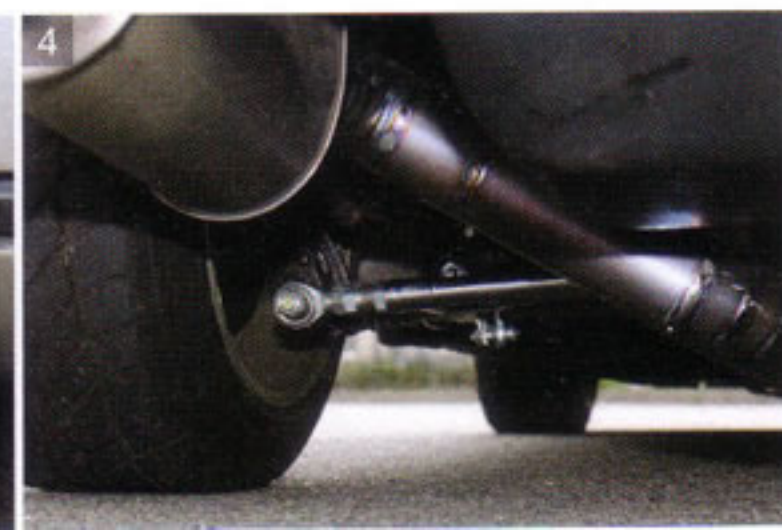
乗る前に基本スペックをしつかりと頭に入れておいたはずなのだが、いざクラッチをつないで走り始めるとやはり胸が高鳴る。高速で普通にクルージングしていると、エンジンがダッシュパネルを通して「さあ、勇気を出して踏んでみないか!」と囁いているように感じる。この誘惑に負けることは、イコール私が正しいクルマ好きである証。そう確信して思い切ってアクセルを踏み込む。

しなやかに、それでいて俊敏に立ち上がるタービンによってブーストがかかり始めると私は後頭部に血が集まるのを感じた。なんとも凄まじい加速だ。たとえそれがホイールスピンの気味であってもクルマはきつちりと真つ直ぐに加速する。この異次元ながらもけして不安ではない強烈な加速こそ、エンジンコンバートと緻密なトータルセッティングによる賜物に他ならない。楽しい!



車載工具はなんとスナップオンのプレミアムキット! オーナーのセンスが光る部分だ。

サスペンションは前後にアラゴスタ特注の車高調整式が組み込まれ、サスアームはマナティのフルピロアーム(フルメッキ)が組み込まれている。前後のスタビライザーはレース用だ。また、リアのディスクブレーキはラインを引きなおし、マスターバックも大容量化されている。ヘッドライトはHIDで、フェンダーミラーは510用のメッキタイプだ。





フロントにも装着されたオーバーフェンダーがこのハコスカがタダモノではないことを象徴している。



12.フロントのブレーキキャリパーはタイプMの4ポットを装着。ホイールはワタナベの15インチで、フロントが7.5J、リアは8.5Jとなっている。3.フルブースト時の加速は異次元！ 足が決まっているので存分に楽しめる。



CustomStyleFor!

ハコスカでカスタムを楽しむ場合、その指標となるモデルはやはりGT-Rが圧倒的な支持を得る。多くの旧車の中には、アツサリ仕上げてその優しい雰囲気を楽しむという車種も多いが、ことスカGに関しては、ならば、手を入れることはイコール、より走りを追求したものに仕上げるというのがセオリーとなっている。ここ数年でその数がぐっと減ったという話もよく耳にはするが、しかしハコスカは旧車の王道をいく超人気車種。それだけに大胆にカスタムされたクルマも多く見られ、その仕上がり具合も様々である。そんな中、

今回の特集コンセプトにピッタリの1台を見つけたので紹介しよう。ご覧の2ドアハードトップは、外觀こそセオリー通りのモディファイが施されているが、その心臓部にはRB26 DEET、そうニッサンがR32 GT-R用に開発したツインターボエンジンが搭載されているのだ。「基本的にはRB26をノーマルの状態で搭載してあります。それでも十分なパワーです」と、このクルマのコンストラクターであるロッキオーの渡辺社長はアツサリと語る。ノーマル。たしかにその響きからはやや優しいイメージも受けるが……いやいや、惑わされてはいけません。いくらノーマルとはいえ、それはまぎれもない2・6リッターのDOHC、電子制御のツインターボエンジンなわけで、市販車に搭載されるにあたっての大きな目的のひとつがツインターボカーレースで勝つためという、いわば特別な血筋を持つハイパフォーマンスエンジンなのだ。そのデビューは1990年だったが、その時点ですでにこのハコスカは誕生して18年も経過していたことになる。1970年代のクルマと、現代のクルマとでは経年が同じでもその老い方は大きく違うものだ。同じ18歳の年の差でも36歳の体に18歳の元気な心臓が移植されたのだから、その手術内容は単なる部品のコンパイトとはわけが違う。しかしながら写真でおわかりのように、乾燥重量で250kgを超える強靱な心臓は、何の違和感もなくきつちりときれいに納まった。ロッキーマジック恐るべし、である。



1.インテリアも動力性能の"大きな変化"に合わせて各所にモディファイが施されている。中でも新たな心臓の状態を瞬時に確認できるブリッツのマルチメーター群は圧巻。製作者のエンジンに対する愛情を感じる部分でもある。2.安全性と車体剛性アップの両方をかなえるロールケージも強靱だ。

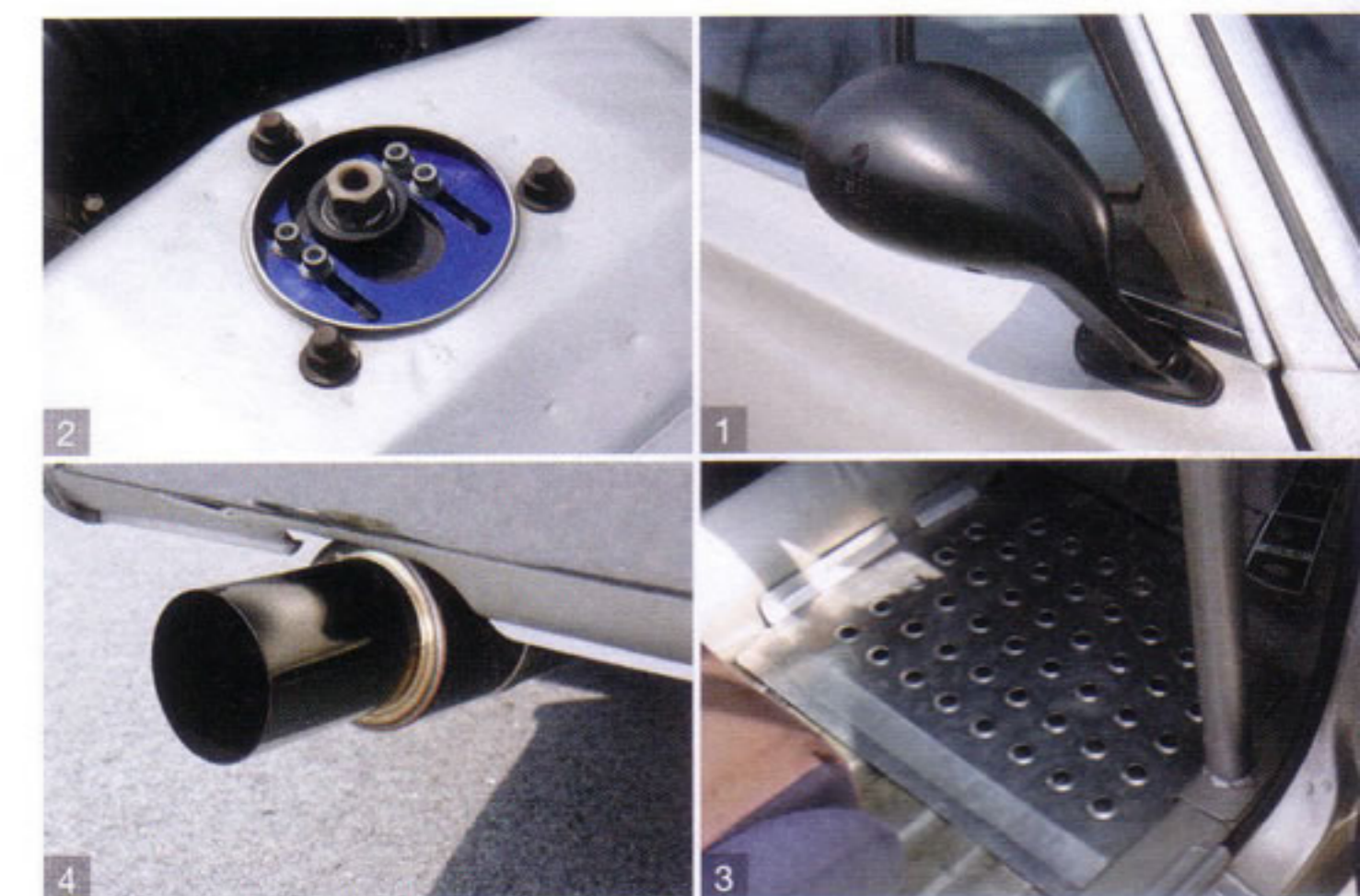


6気筒ツインターボエンジンはまるでスタンダードのようにしっかりと納まっている。可能な限り低くマウントすることで重心位置が上がることを抑えているのだ。サクシオン部も大胆な加工によって完成度を高めている。

1971 NISSAN SKYLINE + RB26

Style I : with High Performance Motor

ノンストレスとはこのこと 気が付けば別世界にいた



1.ビタローニのドアミラーも今では趣味性の高いパーツのひとつ。いじったクルマに本当によく似合う。2.フロントにはキャンパーアジャスターが装着されている。3.フロアの"剥がし"も施され、アルミパネルでレーシーに仕上げている。4.ターボ車の性能を大きく左右するエキゾーストとマフラーはロッキオーのオリジナルだ。



1.キッと睨みつけるような精悍な目つきがハコスカファンの心を掴んで離さない。クリアウィンドカーレズも走り好きには人気のパーツだ。2.お約束のリアウィング。ハコボディで効果をもたせるにはこのようになりに角度をつける必要があるという。3.エンジンコンパートで楽しむ旧車の世界は「好きなクルマで走る」ファン御用ワールドだ。

VINTAGE AUTO STREET PROJECT

“やるぜ、僕らのワンメイク!”

ヴィンテージオートの編集スタッフは当然ながら皆クルマが大好き!
そこでこのコーナーでは、スタッフの身の周りにある様々なクルマが変化していく様子をリアルにレポートします。題して“ストリートプロジェクト”のはじまり～

SCENE 1

俺のZは
どんどん
進化する!

1973 DATSUN 240Z



SCENE 2

公道最強!
NAで目標
380馬力!?

ROCKY"Z Top"Project



SCENE 3

目指せ、
オヤジ・
ボーイズカフェ

1971 DATSUN 510



<今号の Rest Area>.....

1962 MAZDA Carol

え～ハイ! ワタクシのお肌の手入れは遅々として進まず、恥ずかしながら今回もレストエリアにての登場でございます。オーナーは本業のポルシェやMGのオールペンでお忙しいですの……。ねえ、はやく、私をターンバイクのスターにしてちょうだい!



車体が仕上がって
タイヤ&ホイール
を装着すると拍手
が！でもそれは
これから始まるも
うひとつの山場、
テスト&セティ
ングのプロローグで
もあるのだ。



リアにディスクブ
レーキを装着する
関係で、サイドブ
レーキはこのライン
上に設けられた
小さなバルブの開
閉にて操作するこ
とになる。



ダッシュ周りには
植毛吹きつけ塗
装という新しいノ
ウハウを導入。ハ
レーションを防止
すると同時に、バ
ックスキンのような
高級感のある仕
上がりとなった。



バケットシートはHIPPOのものを装着。クルマ全体を軽
量に仕上げる上で重要なポイントだ。ロールケージは硬質
アルミで、リアサスにはタワーバーが装着される。

VINTAGE AUTO
STREET
PROJECT

"やるぜ、僕らのファンメイク!"

高級感とスポーツマインドが
見事に融合した室内

RB30EにRB26DETTのヘッドを改造して装
着し、スロットルにもRB26用の6連を装着、
Vプロによって燃料をコントロールする。



ブラックで統一されたインテリアはまさに男の仕事場といった
雰囲気。見るだけでもドキドキしてくる迫りに満ちている。



3 SCENE

目指せ公道最強
NAで目標
380馬力!?
ROCKY"Z Top"
Project

第6回

遂にロールアウト!
全貌はノスタルジック
カーショーで
の巻

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



↑ステアリングコラムもワンオフ
で製作された。小さなウインカー
のインジケータランプが左右に
マウントされる。
←これだけ過激なスペックのスポ
ーツカーに、純正のオートエアコン
も装備されるのだからなんとも
驚きだ。



お待ちせました！ 昨年の春に
スタートしてから今回で第6回目と
なる連載企画、ヴァンテージオート
Zトッププロジェクトが遂にその
完成の時を迎えることになりました
(拍手)。なにせNAでの公道最
強マシンを作ろう、という大胆なプ
ロジェクトであったために、製作し
ていただいたロッキーオートさん
にかかるプレッシャーもさぞかし大き
いものであったでしょうが、そこは
さすがにその道のエキスパート。ご
覧のようにきつちりと帳尻をあわせ
ていただきました。もちろんこれか
らシエイクダウン、さらにセッティ
ングとテストを繰り返すのですが、
前回お約束したとおり、来る東京ノ
スタルジックカーショーのヴァンテ
ージオートブースにおいて、ご来場
いただいた方々にはじっくりと見て
いただきます、そう思う次第であ
ります。380馬力のZ、早く乗り
たいな。以下次号。

はやる気持ちを抑えつつ、バケットシートに座って各部をチェ
ックする私。フィニッシュを直前にして向田メカニックの顔つ
きもいつになく真剣だ。もちろんクルマはかたちになってから
が大変だ、てなことは百も承知、でもやっぱり嬉しいものです。



まるで新車みたい
細かい配慮が
いい感じだね~

Nostalgic Car Show 2008

BP 東京ノスタルジックカーショーで皆さんとお会いしましょう!

会期：2008年5月17日(土) 10:00~17:00・18日(日) 10:00~17:00

会場：東京ビックサイト 東1・2号館

〒135-0063 東京都江東区有明3-21-1 株式会社東京ビックサイト TEL:03-5530-1111 (代表)

主催：東京ノスタルジックカーショー実行委員会 東京新聞(予定) 入場料金：当日2,000円(プレミアムMCショー・ノスタルジックモノ博共通)
前売り1,700円(サークルKサンクスにて独占販売予定) 販売地区：関東全域

この取材を行った日は、まさに最後の仕上げの真只中と
いうドンピシャのタイミングだったヴァンテージオートZ
トップ号。今後エンジンに火が入ってからの作業もまた気
の遠くなるようなプログラムが待ち受けている。あくまで
もストリートで速く、そして快適なZということで、当然
ながら予想される渋滞時の熱対策や、ツーリングでも疲れ
ないなやかなで張りのあるサスセッティングなど、クリ
アしなければならぬメニューも山積みだ。もちろんヴァ
ンテージオートでは今後もそれらの様子をレポートして
いく予定だが、まずはこの夢のようなクルマが完成した記念
として、ノスタルジックカーショーの展示ブースでご覧
いただけたら幸いです。当日は読者の方々と一緒に写真も撮
る予定なので、是非ともご参加を!



1973 NISSAN
SKYLINE GT-R
KPGC110

「開いた後の
快感!」
S2000
スーパースポーツ

VINTAGE AUTO
**Hot
Impression**

ヤマ編の

ホンネで語る
リアルインプレ!

今回このコーナーで紹介するのは、スポーツ志向で旧車を楽しむマニア垂涎の的、ケンメリのGT-Rだ。ストリートモデル、レーシングカー共に数々のエピソードを誕生させたこの名車の心臓が、最新の技術と精度によってリフレッシュされた。その感触をひと言でいうならば”まるで別モノ”。研ぎ澄まされたメカニカルノイズに包まれてのドライブは文字通り、愉悦のひとつときであった。

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





SPECIFICATIONS

NISSAN SKYLINE HT 2000GT-R (KPGC110)
 全長●4,460mm
 全幅●1,695mm
 全高●1,380mm
 ホールベース●2,610mm
 トレッド(F)●1,395mm
 トレッド(R)●1,375mm
 車両重量●1,145kg
 エンジン型式●S20型
 エンジン形式●DOHC 直列6気筒
 排気量●1,989cc
 最高出力●160PS/7,000r.p.m.
 最大トルク●18.0kg-m/5,600r.p.m.
 キャブレター●ソレックス3連装
 トランスミッション●マニュアル5速
 サスペンション形式(F)●ストラット
 サスペンション形式(R)●セミトレーリング
 ブレーキ(F/R)●ディスク



アクセルを踏み込み、太いトルクバンドに乗ると両腕、腰、背中から不思議なパワーを感じる。渡辺氏の言う「新車のようなケンメリのR」それはある意味、新車以上に魅力的な乗り物になっていた。



ケンとメリーのスカイライン……という優しいキャッチコピーはこのスバルタンなRには似合わない。

今では入手することすら困難であり、もし幸いにしてオーナーになれたとしても本来の性能を完璧に維持していくのはかなり難しいという。マニア垂涎の1台である。



VINTAGE AUTO Hot Impression

ホンネで語る
リアルインプレ!

「操作系の全てがスムーズ。その節度ある重厚感こそ本物の証」

「プロはケルマの古い旧車のモダンエンジンやワッフルを得るとするが、当然ながらさつちりとオリジナルの味を活かしたフルレストアや、現代の交通事情にマッチさせるためのライトチューンに対する造詣も深い。そう、つまり私はこの1本の電話の向こうには単なるレストアモデルの試乗ではない、「何か」を直感で感じ取っていた。

はやる気持ちを抑えつつ岡崎に到着し、話を聞くと私の感はズバリ的中！なんとこのGT-R、心臓部の名器S20にブループリンティングが施されているのだという。



Hot Impression

1973 NISSAN SKYLINE GT-R KPGC110

「新車のようなケンメリのGT-Rに乗ってみませんか?」と、そんな夢のようなお誘いの電話をいただいたのはもうすっかり桜も散って初夏の匂いのする4月某日であった。ヴァインテージオートの責任編集をやらせていただいていたからまる2年が過ぎ本誌で13冊目を迎えたが、これほど興奮する話は正直言って初めてだった。私がKPGC110を羨望の眼差しで見ているのは忘れもしない今から30年以上も以前のこと。私が御茶ノ水にある大学のマイカー乗り入れ禁止の構内に、一升瓶を御衛さんに献上しつつ無理やりシヤコタンにハコスカで通学していた頃だ。気がつくとも大学の前の道を挟んだ正面の月極めパーキングに毎日必ず駐車する1台の青いケンメリがあった。オパーフェンダーがべつとり張り付き、クリアなウインドウとそして何よりもその異質なエキゾーストサウンドがそのクルマが「R」であることを証明していた。運よくそのケンメリRがパーキングから出て皇居方面に全開で消え去るのを見ては「おおお、すげえ!」と驚愕の声を上げていたものだ。ケンメリのRに対する憧れ、それは単なるクルマのスペックやテイストに対するものだけではない。そう、何と云ってもそこにはたった1977台しか生産されず、市販されたのは195台のみという凄く希少価値があるからだ。

30数年前の思い出を鮮烈に蘇らせてくれた、このハニーデュープよりも甘い誘いをしてくれたのは本誌ですっかりお馴染みのショップ、ロッキョオートの渡辺社長だ。同ショップ

〔取材車モディファイ箇所〕

- 等長ステンレス製ヘダース
- φ50デュアルステンレスマフラー
- MDI イグニッションコイル
- 15段オイルクーラー
- 前後コニ製ショックアブソーバ
- Fタイヤ ボテンザ 205/50-15
- Rタイヤ ワタナベ 8.5J-15
- Rタイヤ ボテンザ 225/50-15
- Rホイール ワタナベ 9.5J-15
- Fブレーキキャリパー MK63
- 4点式ロールケージ



VINTAGE AUTO
Hot Impression

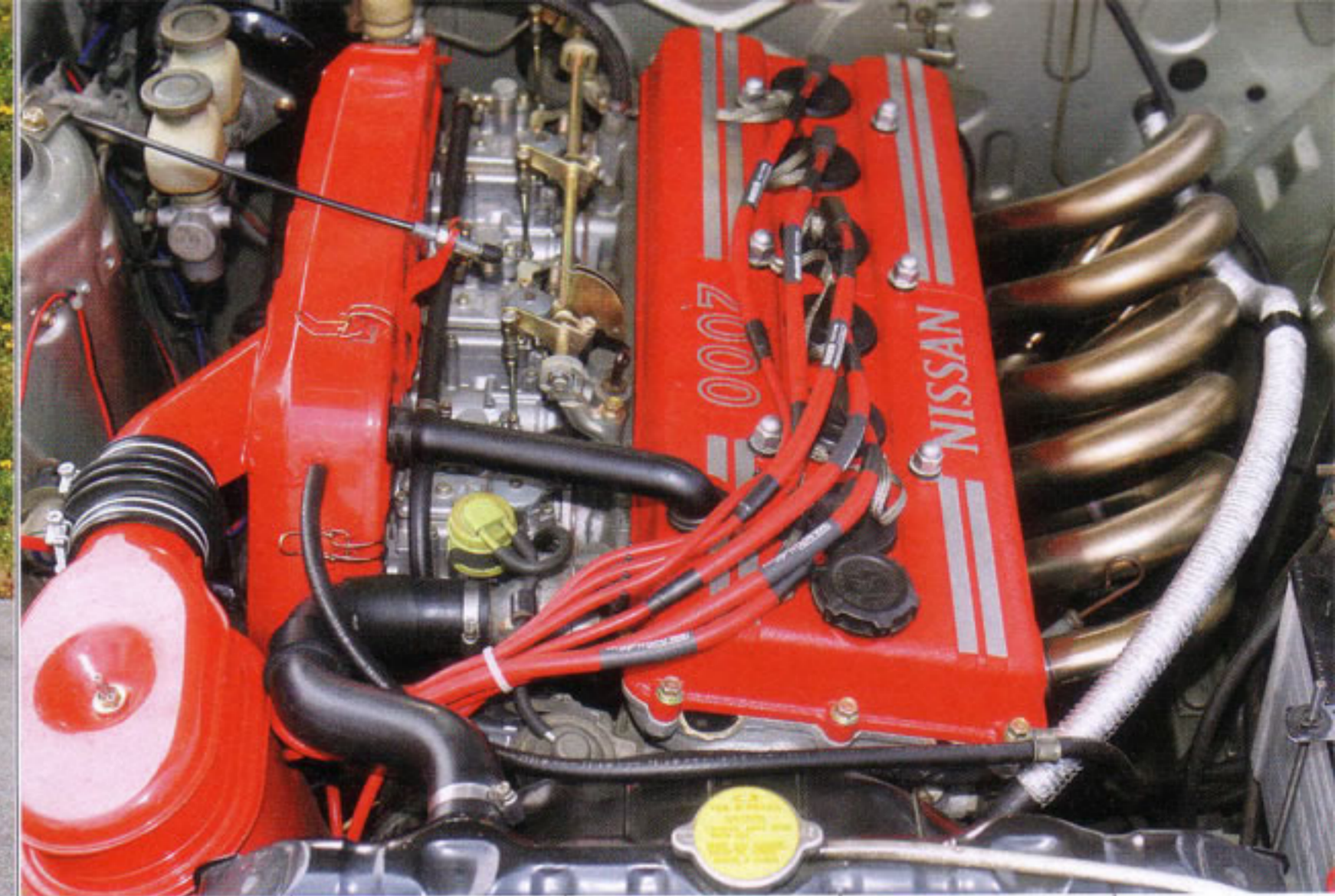
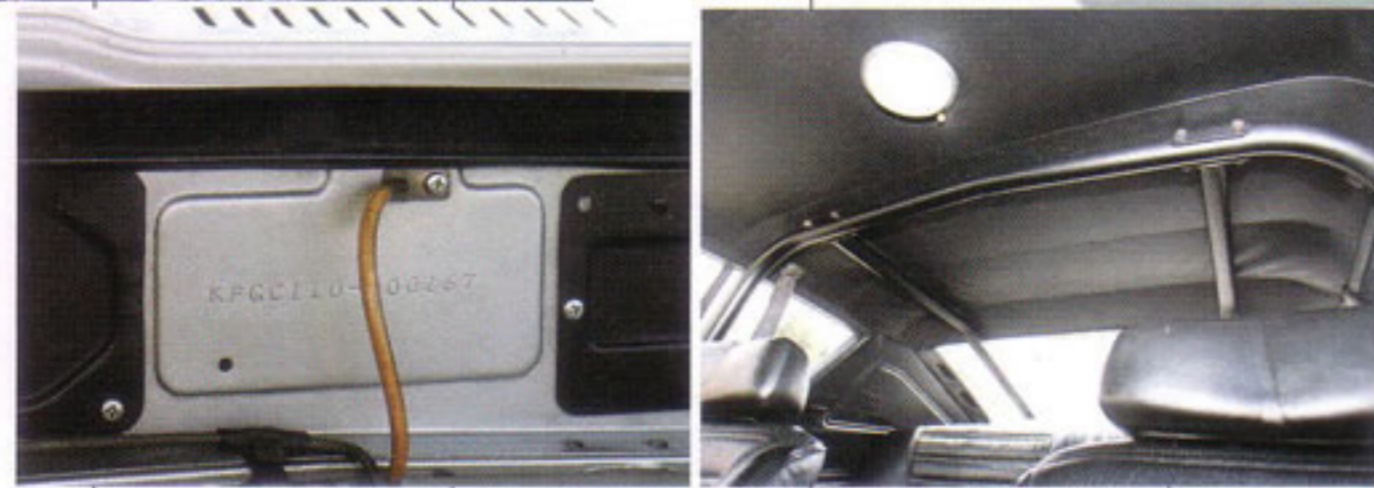
ヤマダのホンネで語るリアルインプレ!

趣味性とパフォーマンスの結晶
乗れない中途半端には乗れない

オイルクーラーもしっかりと装着してある。目立たない場所にしかもちゃんと効率を考慮してマウントしてあるあたりはさすがだ。



GT-Rに乗るということは視覚的にも名車を愉むということ、というマニアックな観点をしっかりと理解し、インテリアは極力オリジナルをキープしている。AMラジオももちろん純正のものだ。4点式のロールケージの装着は安全性を考慮してのもの。このクルマでサーキットランが楽しめるなんてなんとうらやましいことか！ ちなみに価格は問い合わせにて、ということだ。



ブループリンティング済みという魅力的なDOHC直列6気筒のエンジンは排気量1989cc。点火系をMDIコイルで強化し、排気系では特製の等長ステンレス製ヘダースを装着することで最高出力をきっちり引き出すことに成功している。

不思議なことにGT-Rは遠目でもその存在が光る。この表現に難しいオラこそが最大の魅力なのかもしれない。ハコスカのGT-Rから心臓部を受け継いだハードトップは、スラリと伸びたロングノーズがエキゾチックでいい。



ディテールにおけるパーツ類ももちろんRそのもの。エキゾーストはφ50のステンレス製マフラーを装着しており、このクルマを飾りものとしてではなく、走って楽しんでもらいたいというショップからの無言のメッセージが込められている。純正のリアスポイラーはこの後の様々なモデルに影響を与えることになった。



ホンモノの「R」の証はいたる所に存在する。フロントグリルやオーバーフェンダーにはよく見れば7色に輝くラメが混ざっており、グリルの素材はライト周りには樹脂が、ラジエーター部分にはアルミの部材を使用し、それらはリベットで結合されている。取材車にはフロント8.5J、リア9.5Jのワタナベ製15インチホイールが装着されていた。

ブループリンティング、それはエンジン一度完全に分解し、全てのスペックを限りなくメーカーの設計通りの数値に近づけるというものだ。チューニングパーツは使わず、もちろん他のエンジンからの流用パーツも使わない。あくまでもメーカーの設計思想に基づいたスペックの追求なのである。と、聞いただけではそれほど特別なことではないようにも思えるが、しかしそこには侮れない大きなメリットがある。メーカーが量産品として妥協している部分を、ブループリンティングすることできっちり追求することができるのだ。もちろんS20クラスともなればそのハードルはすこぶる高いが、ピストンやコンロッドの重量を100分の1グラム単位で揃え、延べ何十時間もかけて各ジャーナルやバルブ周りのクリアランスを規定数値で揃えることによってエンジンは新しい生き物として蘇る。言わばS20はS20を超える！と言っても過言ではないのだ。そんな聞くだけでも魅惑的なチューニングを施してから約2000キロメートルを走行し、各部のあたりが出始めた状態のGT-R。そこに乗り込む胸が昂ぶったのは言うまでもない。

思ったよりもセルは勢いよく回る。それは高い圧縮のエンジンを強力なモーターにしっかりと電流を流すことによって回すものであり、いわゆる軽いエンジンのクランキングとは別格だ。十分にクランキングさせてからアクセルをゆつくりと踏み込んでいくと、一瞬にして全シリンダーに火が入る感覚で始動する。その瞬間、アクセルとアクセルペダルが床方向に吸い込まれるような感覚だ。

モーターのようにスムーズに軽やかに回るエンジンは、3000R.P.M.を超えるあたりからモリモリとトルクを太らせ、一気に6000R.P.M.オーバーまでタコの針を躍らせる。そしてその一瞬の盛り上がりには何百ものパーツが気持ちよさそうに共鳴し合っており、さらにそれが何重にも重なっているような、筆舌に尽くしがたい金属音がBGMとして添えられるのだ。リノのエアレースでしか聞けないと思っていたそんな研ぎ澄まされたメカニカルノイズに包まれながら、ふとショーウィンドウに映るクルマを見て、本当に幸せな気分になった。S20のポテンシャル、恐るべしである。