

Nostalgic Hero

ノスタルジックヒーロー

Impressive Classic Car Magazine

クラシックカーを愛する人へ

名車烈伝VOL.3
ケンメリ&DR30スカイライン

スカイライン開発ドキュメント/新型GT-R
西川淳が語るスカイライン/ケンメリ・スカイラインテレビCM集 etc.



特別付録DVD

Vol. 127



スカイラインの流儀

スカイライン HT 2000 GT-R/ スカイライン 2000 GT-B/ スカイライン HT 2000 GT-E・L

360日車に首ったけ! DRIVER 浅岡重輝

特別定価 ● 900yen ● 次号は7月1日発売予定です

2008 June
奇数月1日発売

6

文=田畑 修
written by TABATA OSAMU
撮影=澤田優樹
photographed by SAWADA YUKI
協力=ロッキータ
TEL.0564-58-7080

渾然一体



●日産 スカイライン ハードトップ RB25 スワップ
NISSAN SKYLINE HT RB25 SWAP

スムーズに走らせてやらないぞ、とクルマにいい聞かされながら走る気持ちだ。回転を上げていくとさすがにS20の振動は高まり、エキゾーストノートともにパワーも盛り上がってくる。グロスで160psのスペックゆえに、最新の高性能車を知る身には速いという印象は受けないが、大きく左手を動かしながらシフトアップとシフトダウンを繰り返すのは楽しく、特にシフトダウン時の回転落ちの速さにタイミングを合わせるかつての感覚が甦ってくる、さらに気持ちが高まる。

当時のカタログには「操作の楽なボルシエタイプのサーボシンクロ」と書かれているが、大パワーを受け止めるべく工夫されたミッションは今も健在。すでに40年近くを経ながら、これだけの性能を保っているのは、やはり入念に造られた箱スカGT-Rならではの力だろう。

タイヤは純正のバイアスで、サイズは6・45H14と、ラジアルでいえば165・14程度だが、それでもステアリングはぐっと重く、据え切りは難しい。ここでも、ステアリングはクルマを動かしながら切るものだ、という基本を思い知らされる。それでも走り出せば舵角を与えていく感覚はナチュラルで、かつてクルマはこうやって気を使いながら運転したものだ、ということを感じさせてくれる。

室内の匂い、メーターの動き、引いてONにするスイッチ類の感覚など、どれも懐かしさ、スパルタンな箱スカGT-Rのほのかな温かみさえも感じる。フルレストア車に小さくもお金を投じるオーナーの気持ちが分かってくる。

そして、もう1台の箱スカ。大幅なボディ補強を施し、それに合わせてサスペンションを著詰め、エンジンはRB25DE型に換装。さらにオートエアコン、パ



●日産 スカイライン ハードトップ 2000 GT-R
NISSAN SKYLINE HT 2000 GT-R

かたくなにオリジナルを守り、発売時のカタログ性能にこだわるレストアもいるが、気を使わずに旧車を味わうために補強やエンジン換装を施すやり方も興味深い。

今回は、愛知県岡崎市のロッキータ(TEL.0564・58・7080)の協力により、その2つを同時に体験できる貴重な機会を得た。1台はフルレストアでノーマルへと仕上げられた1970年式のスカイラインハードトップ2000GT-R。タイヤまで当時の純正バイアスを装着した、こだわりのオリジナル車だ。そしてもう1台はシャシーに大幅な補強を施すとともに、エンジンをRB25に換装した、同じくスカイラインハードトップだ。

まずノーマル仕様であるサファリ・プダウンのKPGC10に火を入れる。カチカチという後方からの電磁ポンプの音を確認してからセルを回すと、短いクラッキングでS20型エンジンが目覚める。アイドリング時の音や振動は意外と低く、重たいといわれるクラッチも、かえって高性能車ならではの頼もしさを伝えてくる。ストロークの長いシフトレバーを1速に入れ、低速でゆるゆると動かすのも苦ではなく、ここまではいわゆるピーキーさは感じない。

入念にオーバーホール&メンテナンスされているせいか低速でのバラつきもなく、点火系はMDIによって補強されているため、失火によってエンジンがくずるようなこともない。

だが、そこから先はやはり箱スカGT-Rの世界だ。今回は全開でS20を存分に味わう運転はできなかったが、しっかりエンジン回転をあげて1速、2速とシフトアップし、減速時もダブルクラッチで回転を合わせていくことが要求される。運転の基本をしっかり守らないと、

ワーステナリングを備え、見事に現代の箱スカへと生まれ変わっている。「オリジナルが欲しい」という人には生産時そのままのオリジナルを提供できます。でも、そうじゃない人もいます。東京都内の渋滞でも快適に、それでいて箱スカの走りを楽しみたいという要求に応えたのがこのRBエンジンに乗せたスカイラインハードトップです。

この2台を手かけたロッキオオートの渡辺喜也社長はこう語るが、たしかにしっかり仕上げられた箱スカは、フルレフトアのオリジナルとは一線を画した走りっぷりを見せる。

前後に分かれた形のノーマル・フレームを結合し、サイドシルやストラット回りをロッキオオート独自のやり方で補強。最新のクルマ以上に剛性を高めたボディに、吟味したサスペンションを組み合わせ、さらにブレーキも強化してトータルでシャシー性能を確保している。

RB25DE型エンジンは吸気側が6連スロツトルのスポーツインジェクション、排気側はロッキオオートのオリジナル等長エキゾーストパイプと、φ50mmのステレス製デュアルマフラーを装着。ともに、この箱スカに合わせてワンオフで設計・製作されたものだ。

この吸排気を見ただけでも、ただモノではないことが分かるが、一方でミッションはRB20DET用をそのまま移植し、クラッチもノーマルでフルレストアの箱スカGT-Rに比べると、格段に軽くて扱いやすい。

ステアリングもC34ローレル用のポンプを使ったパワーアシスト付きとなり、フロント20.5/50・15、リア25.5/35・16というタイヤを履いていながら、低速でのステアリング操作もごく普通になされる。

そして、そこからひとたびアクセルを踏み込めば、トルクフルな加速感とともに車速が上がり、メーター読み80km/hまではあっという間に100km/hまでこのエンジンに加速感に鋭く、さながらライントウエイト・スポーツカーを操っている感覚だ。

剛性の高められたボディと、煮詰められたサスペンションのコンビネーションも予想以上で、下りの中高速のコーナーをアクセルを緩めながら抜けるようなときでも、しっかりと狙ったラインをたどることが出来る。

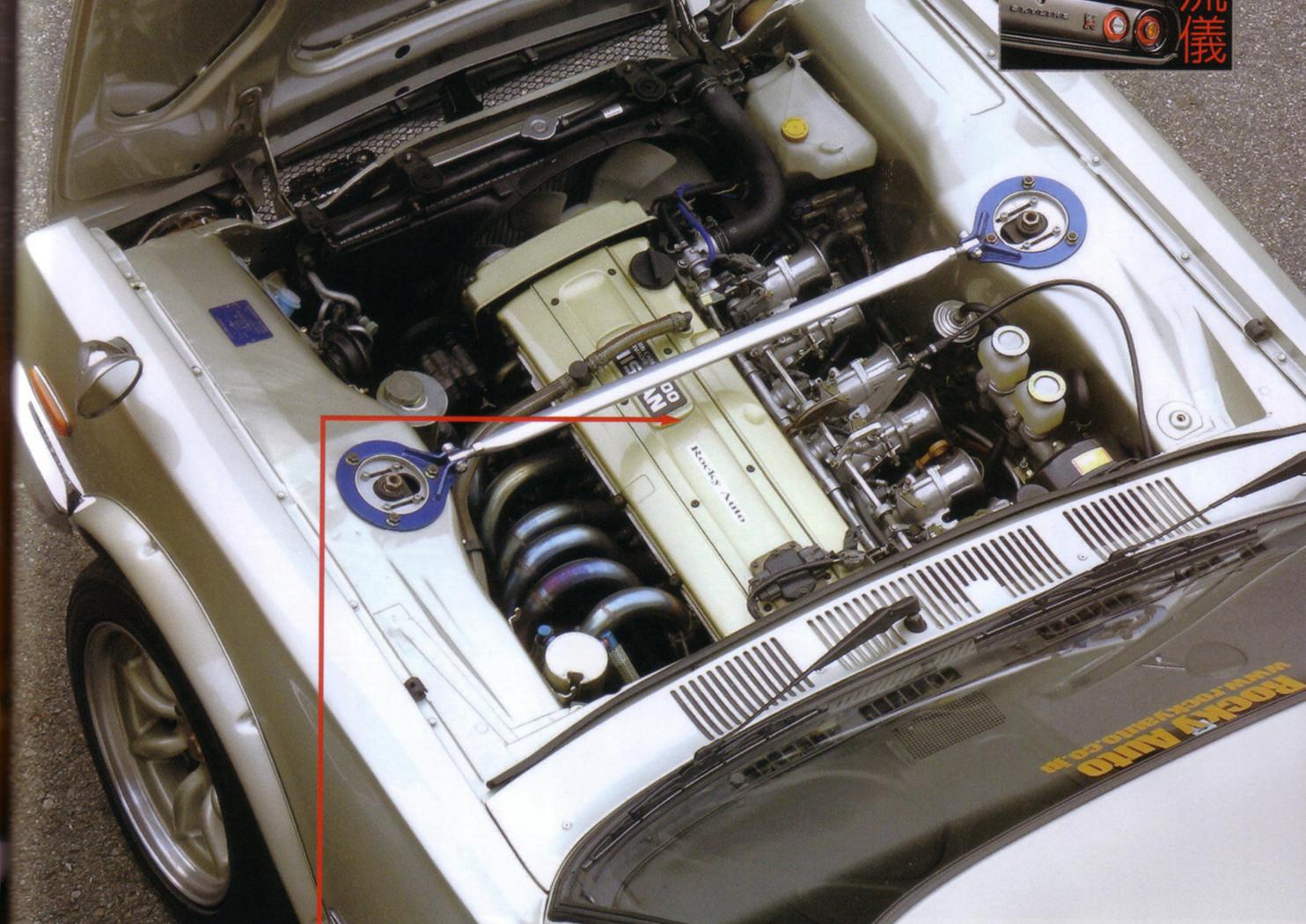
このスタビリティの高さは最新のスポーツティカと互角であり、不安感のない走りはアクティブ・セーフティにもつながる。今回は試すことではできなかったが、おそらく高速道路での100km/hオーバーでのクルージングにも大きく貢献してくるはずだ。

とりわけ今回の箱スカはスポーツ志向の吸排気系でレスポンス重視に仕上げられているが、ロッキオオートで製作されるRBエンジン搭載車はこういった志向のものばかりではない。すでにRBへ換装した旧車は1000ccを越えるというが、よりスムーズかつ静粛に走れるように仕上げた箱スカや、ターボでピークパワーを追求したS30フェアレディZもあり、まさにフルオーダーで自分好みのクルマを製作してもらうことも可能だ。

強力な心臓と足、そして信頼性を得た憧れの旧車でドライブینگを楽しむ。こんな贅沢は、他にはない。



NISSAN SKYLINE HT RB25 SWAP

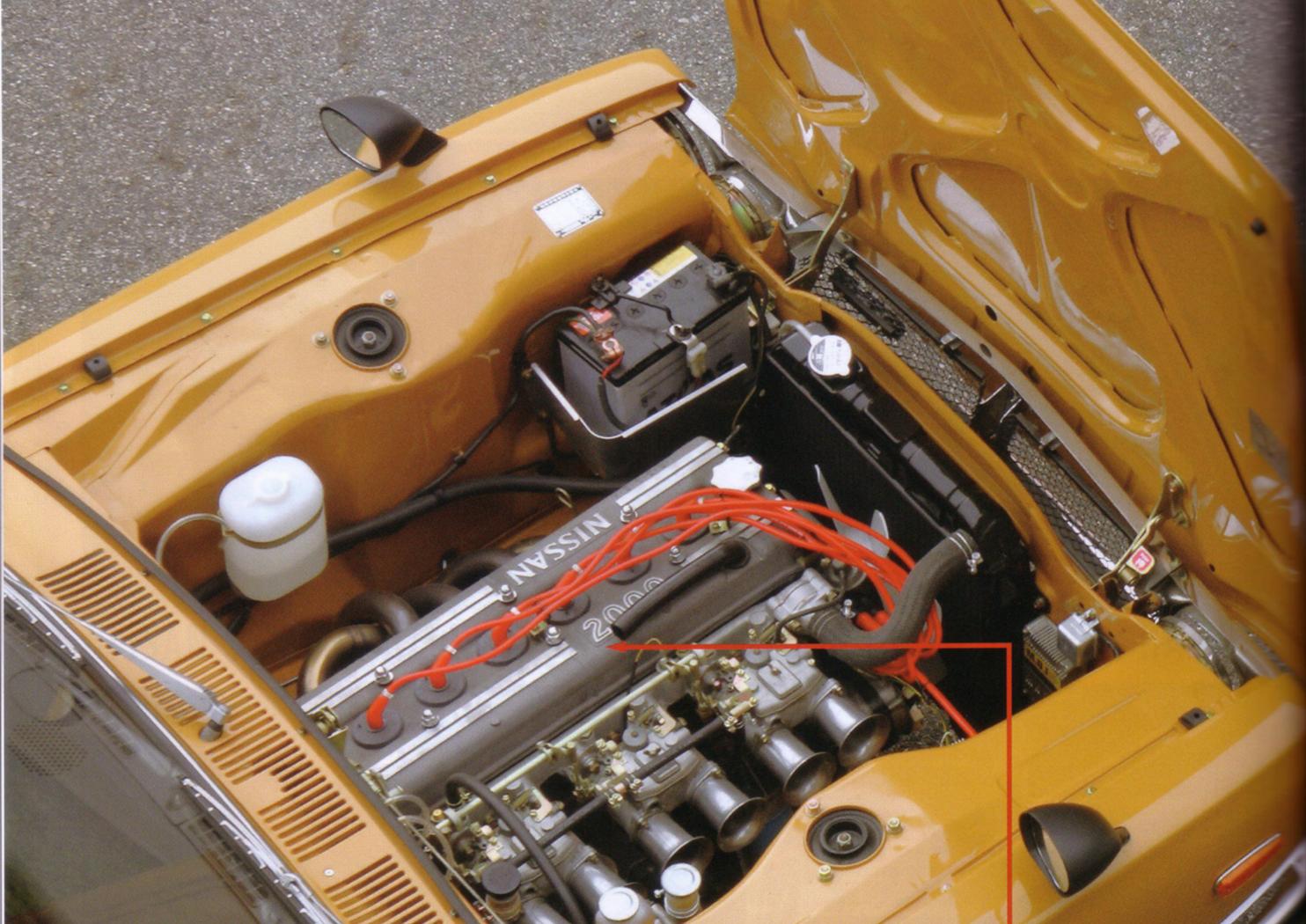


総排気量 2498cc
ボアストローク 86.0×71.7mm
最高出力 250ps/6800rpm
最大トルク 28kg/4400rpm
(参考データ)

RB25



NISSAN SKYLINE HT 2000 GT-R



総排気量 1989cc
ボアストローク 82.0×62.8mm
最高出力 160ps/7000rpm
最大トルク 18.0kg/5600rpm

S20



⑦ シャシー、ボディの補強に加え、サスペンションアーム類および駆動系もすべてリファインされ、剛性と耐久性も確保。まさに現代の箱スカGT-Rだ。⑧ ブレーキはフロントにR32タイプ用の4ポットキャリパー、リアにDR30用キャリパーを使用して制動性能を確保する。フロントローターはなんとホンダS2000用だ。



ぐっと車高が下げられ、フロントにもオーバーフェンダーが付加されてレーシーなイメージで仕上げられる。マフラーはφ50mmデュアル。



⑨ シートはレカロのリクライニング・タイプを装着し、ポジションの自由度を得るとともに快適性も確保。シートベルトもELR付き3点式が装着される。⑩ インパネはほぼオリジナルながら、中央にはオートエアコンの操作パネルが加わり、ステアリングもナルディのクラシックに交換。パワーアシスト付きなのでφ36mmでも楽々と回せる。

NISSAN SKYLINE HT RB25 SWAP

スカイラインHT2000GT-R (KPGC10型) 72年式(参考)

●全長4330mm●全幅1665mm●全高1370mm●ホイールベース1365mm●トレッド前/後1370mm/1365mm●最低地上高160mm●室内長1655mm●室内幅1325mm●室内高1110mm●車両重量1100kg●乗車定員5名●最高速度200km/h●0→400m加速15.6秒●登坂能力tanθ0.58●最小回転半径5.2m●エンジン型式S20型●エンジン種類水冷直列6気筒DOHC●総排気量1989cc●ボア×ストローク82.0×62.8mm●圧縮比9.5:1●最高出力160ps/7000rpm●最大トルク18.0kg-m/5600rpm●変速比1速2.957/2速1.858/3速1.311/4速1.000/5速0.852/後退2.922●最終減速比4.444●燃料タンク容量100ℓ●ステアリング形式リサーキュレーティング・ボール●サスペンション前/後ストラット・コイル独立/セミトレーリングアーム・コイル独立●ブレーキ前/後ディスク/ドラム●タイヤ前後とも6.45-14-4PR●発売当時価格154万円

⑪ タイヤはフロントが205/50R15、リアが255/35R16。このサイズのタイヤも履けるシャシーに仕上げられているわけだ。⑫ 車高はぐっと落とされ、リアタイヤはセミトレーリングアームの特性でややハの字となる。右のノーマルGT-Rと比べるとその違いがよくわかる。⑬ ヘッドライトは丸形4灯式のままHIDバルブに交換し、レンズはノーカットタイプを使用。昼間は旧車の顔だが、ライトをつけると最新のスポーツカーにも負けない輝きを見せる。フェンダーミラーは510ブルーバードの純正砲弾形が装着されている。



S20型エンジンはオーバーホール後1000km走行。中身はノーマルのままだが点火系はMDIと強化プラグコードで補強。アイドリングも安定しており低速でグズることもない。



端正なスタイルゆえに大型オーバーフェンダーがより一層際立つ。ここまでオリジナルを保ったKPGC10は希少な存在といえる。



① 純正バケットシートはよく手入れされ、ヒビ割れなどもほとんどなく前後スライドもスムーズ。ドライビング中の方たつきもない。② インパネ回りもオリジナル状態が保たれている。ドライビングポジションに違和感はなく、やや重めのステアリングとクラッチ、ストロークの長いシフト感も箱スカGT-Rならではの味わいだ。

NISSAN SKYLINE HT 2000 GT-R



③ シャシーナンバーはKPGC10-000058。希少な初期ロットのハードトップGT-Rであり、ブラウンのボディカラーも珍しい。④ オプションで用意されていたウイングも付かず、リアビューに逞気さは感じられない。マフラーは後付けのφ50mmデュアル。⑤ 足回りも全くのノーマルで車高も発売時のまま。タイヤの細さが際立つ。保存状態がかなりよかったせいか下回りのサビもなく、塗装の傷もほとんどない。ウエザーストリップ類は交換されており、ウインドーの動きもスムーズだ。⑥ リアフェンダーはレース用の太いタイヤを収められるように大きくくぐられており、ノーマルのバイアスタイヤ6.45H14ではここまでクリアランスが空いてしまう。

