

もう一度、80年代で走り抜けませんか。

Nostalgic Hero 9月号増刊
2008年9月10日発行

ハチマルとー0ー



80's ENTERTAINMENT
CAR MAGAZINE

vol. 9

特集

めざめ

ターボ車の覚醒

熱き街道の
ヒーローたち

MX43マークII
910ブルーバード
10ソアラ
GX71チェイサー

S130&Z31フェアレディZ

SA22C&FC3SサバンナRX-7

A175ランサーEXターボ/E39ギャランVR-4

それいけ!
ハチロク
パート3



温故知新

R32スカイラインGT-R/R35日産GT-R

新感覚スカイライン

スカイラインにスパイスを

R31 STATION WAGON GT PASSAGE TURBO+COUPE FACE



スカイラインは国産車のなかで、特に走りを重視した名車であることは言わずと知れたことである。全くのオリジナルでも十分に楽しめることは、多くのファンから認められている。しかし、これにひと味を加えることで、新しいスカイラインの世界が待っている。ここで紹介する4台が、それを物語っている。

**NEW
SENSATION
SKYLINE**

文=齋藤耕平
写真=村西一海



R32 AUTTECH VERSION+6 SPEED MT / R32 2DOOR SPORT COUPE GTS-4+RB26DETT

NAのRB26を心地良く加速させる6速MT

R32 SKYLINE AUTECH VERSION + 6 SPEED MT

協力=ロッキード
TEL0564-58-7080



NEW SENSATION SKYLINE

姉妹誌「フスタルジックヒーロー」でもおなじみのロッキード。まさに最先端のリミックスで時代のエッジを突き進んでいる。とくに緻密にレストアされた箱スカやケンメリにRBエンジンの組み合わせでは追従を許さない。超ノーマル派からすれば、箱スカにRB? かもしれないが、渡辺社長は、こう語ってくれた。「RB、そしてエアコンはメニューのひとつにすぎません。超ノーマル主義にもバッチリ対応します。うちはお客様に押しつけをしたくないだけなんです。渋滞でも快適に、楽しくクラシックカーの走りを楽しみたい、そういったお客様のニーズに真摯に取り組んでみたくです。結果、RB搭載車のニーズがとても高いことが分かったんです。お客様がお客様を呼んでくださり、かなり大きなムーブメントになったんだと思います。あくまでも結果です」

時代の常識は常に変化し続ける。たとえば箱スカが新車で売られていた頃、日本のクルマの保有台数はいかほどだっただろうか。お客様のニーズに真摯に耳を傾ける。そんな普遍的なニーズから、プロは具体的なリミックスの手段、手法を考え出す。音楽のDJの脳の中には、さまざまな楽曲、さまざまな音源がストックされている。それらをどうリミックスするか、どんな機材を使うのか? まさに渡辺社長は、オーディエンス総立ちのスーパーDJといえるのではないだろうか。

もちろんロッキードは、さまざまなリミックスにもトライしている。その1台がこのオーテックバージョンのR32をベースにしたもの。当時のオーテックジャパンの社長は日産本体からリタイヤした桜井眞一郎氏。日産の架装メーカーとして有名なオーテックであるが、桜井氏という超ビッグネームを迎えることで、まさにそれを祝福することなく企画されたのが「スカイライン オーテックバージョン」である。あえて4ドアボディをセレクト。駆動系はGTS-4。エンジンはノーマルアスピレーションのRB26DE型。そもそも高回転型の素性をもつRB26を、フルに満喫するためのスペシャルな1台。

またあえてAT仕様オンリーにするというのも、こだわりの選択だったようだ。結果、プライスは418万8000円なり。もちろん当時のGT-Rよりは安値だったものの、400万円オーバーは、400万円オーバー。当時を知るファンにとっては、その希少性も含めて垂涎の1台といえるだろう。まさにスカイラインの世界を知り尽くした桜井氏によるリミックス。そしてここからが今回の本題である。じつはこのオーテックバージョン、ATでなく、MTとなっている。それもスカイラインの伝統を逸脱することなく、R34のゲトラク6速MTを搭載する。

そのフィードバック、やはりエンジンにかけて瞬間からスベシャル。シャープかつソリッドなチューンド・ノーマル・アスピレーションの世界。エンジン、そしてミッションを徐々に暖める感覚でシフトアップのタイミングを上げてゆく。最近ではニスがズをベイスにしたスペシャルカーを手がけたが、やはりV6の世界と直6の世界はまったく異なるもの。究極のRBを最新のゲトラク6速で味わいつくす……。まさにエクスタシー、官能の世界がそこにはあった。

BMWがいまだにストリート6にこだわり続ける理由まで思い出すほど。高圧縮化されたRB26DE型は、すべての領域でアクセルによるスパーレスポンスを約束してくれる。桜井氏が求めた世界、そしてここからのゲトラク6速MTによる最新リミックス。ただし、舞台のセンターで歌を奏でるのは、あくまでも選ばれたドライバーとなる。まさに実力派のための1台といえるだろう。

GT-Rの強烈な加速を4速ATで体験する

R32 SKYLINE 2DOOR SPORT COUPE GTS-4+RB26DETT



クスの可能性が模索できるはず。
お客様のニーズがまずは第一。渡辺社長の言葉は重い。モノ不足の時代は、商品を開発する側の押しつけが、ある程度通用した。これが素晴らしい。ハイッと行って、ありがたく購入しなさい……極端にいえばそういう時代である。商品開発が神であり、生産、販売、そして顧客というトップダウンの意思決定システムの世界。逆に顧客第一主義を古くからモットーとし、現在、世界ナンバー1の地位に輝くのがトヨタである。日産車の紹介にトヨタ……と読者の皆さんはお感じになるかと思いが、ロッキオーは愛知県岡崎市に本社を構える。もちろん豊田の城下町だ。事業家でもあり、勉強家でもある渡辺社長が、顧客第一主義を標榜するのも必然だろう。
結果としてユーザーのニーズ、ユーザーの自由な発想に確かな技術で応え続けている。ちなみに渡辺社長、基本的に会社を休まないぞうだ。じつは現場主義でもある。常にお客様と接し続けることをモットーとし、そのコミュニケーションの中から、またこの世に出ている、カタチになつていない潜在的なニーズを抽出してゆく。常識というものは往々にして過去の遺産、それに縛られることを徹底的に嫌う。アーティストの感性に近い。
チューンド・ノーマルアスプレッションのRB26DE型と6速MT。そしてノーマルRB26DETT型とAT。ほぼ同時にこの2台を乗り比べると、いかにエンジンがクルマの個性に影響を与えているか、またクルマとの対話にトランスミッションが大きな影響を与えているのかも深く理解できる。
まずは自らの願いを思い浮かべること。その自由な発想に心強く応えてくれるシヨップを探すこと。イメージ力と行動力。リミックスの時代。80車は最高の素材となる。まさにその証明がここに。



NEW SENSATION SKYLINE

そしてもう一台のGT-R……ではなく、ベースとなったのはこちらもGTS-4。エクステリアはご覧のようにGT-Rからのリミックス。さらにエンジンもRB26DETT型へと換装しているのである。ただし、なのだ。ドライブスシートの腰を下ろし、エンジンをかけようとするば……。センタートンネルからはATのシフターが伸びている！もちろんペダルもアクセルとブレーキの2つしかない！そう、このクルマのコンセプトはRB26DETT型のパワーをATで、だ。ハイパワー・イージードライブなのであった。オーテックバージョンの方向性とは真逆というのも偶然にすぎない。やはり時代のキーワードはGT-Rを中心に回っていた印象はあるものの、GTSやGTS-1などをベースとしても、まだまだ試されていないリミックスが多数存在しているのでは？とこの2台はわれわれに問いかけてくるようだ。
実際の撮影車の走りほうという、まず低回転域のアクセルのつきはかなりマイルドである。とても乗りやすく上品。シフトショックも少なくATのコンディションも良好に保たれているのも印象的だった。車両の特性や特徴をよく頭に入れ、まるでエンジンと対話するがごとくアクセルを踏み込んでゆく。イージーにGT-Rの世界の片鱗に触れてみたい、そう願うユーザーにとっては、見逃せないコンセプトに違いない。
またいたずらにパワーを追ってはいない証拠に、マフラーはあえてノーマルをチョイスしている。この選択肢も、マフラーを交換して当たり前な感あるRB26DETT型の世界からすれば、「選択」といえるはず。その上品なエキゾーストノートも含めたところで、やはりスーパードライジーがメインコンセプトのようだ。ステーションワゴンの初代ステーションなども含めたところで、まだまだリミッ

③メーターはGTS-4のものが装着されている。メータークラスターの左下に見える、純正のオートマチックのシフトゲージも装備している。④ステアリングもGT-Rの純正品に交換している。ホーンパッドのエンブレムが誇らしげだ。⑤乗り込んだ瞬間、違和感を覚えるであろうのがこのシフトノブ。しかし、操作感は普通のAT車と同じで、イージーに強烈な走りを堪能することができる。



①外観はGT-Rそのもの。グリルやバンパーはもちろんのこと、プリスターフェンダーまでも装着している。ボディのコンディションもよく、とても15年前のクルマとは思えないくらいレベルだ。②フロント同様、リアもGT-Rそのもの。リアのプリスターフェンダーも装着する徹底ぶり。マフラーはGT-Rの純正品を採用。排気音も静かで、ジェントルなAT仕様にマッチしている。



⑥GT-Rの純正ステアリングと社外オーディオが付く以外は、基本的にGTS-4のまま。⑦フロントシートはGTS-4純正が付く。目を三角にして走るのではなく、余裕のトルク感を味わいながら走る、大人向けのGT-Rなのだ。⑧リアシートもオリジナルの状態。2ドアではあるが、セダンとプラットフォームを共有するため、他のクーペよりも比較的ゆとりがある後席。それもそのはず、GT-Rは4人乗りだが、実はGTS-4は5人乗りなのである。



⑥名機RB26DETT型が収まるエンジンルーム。オリジナルではヘッドカバーが黒く塗られているが、撮影車は赤く塗り替えられていた。もともと頑丈なRBエンジンだが、載せ替え後、4万4000kmくらいしか走行していないとのこと。⑦RBエンジンはタイミングベルトカバーを見て排気量を判断できる。「RB26」はやはり、スカイラインファンの憧れだ。



BASE CAR.03

スカイライン
2ドアスポーツクーペ
GTS-4

FRのR32スカイラインのデビューから遅れること3カ月、GT-Rとともに1989年8月に登場したGTS-4は、RB20DET型にGT-Rと同じ機構の4WDシステム・アテサE-TSを組み合わせた。



2台のスペシャルなR32スカイラインを販売しているロッキーオートの渡辺善也社長。ノーマルはもちろん、あらゆるニーズに応える同社に、これからも期待がかかる。

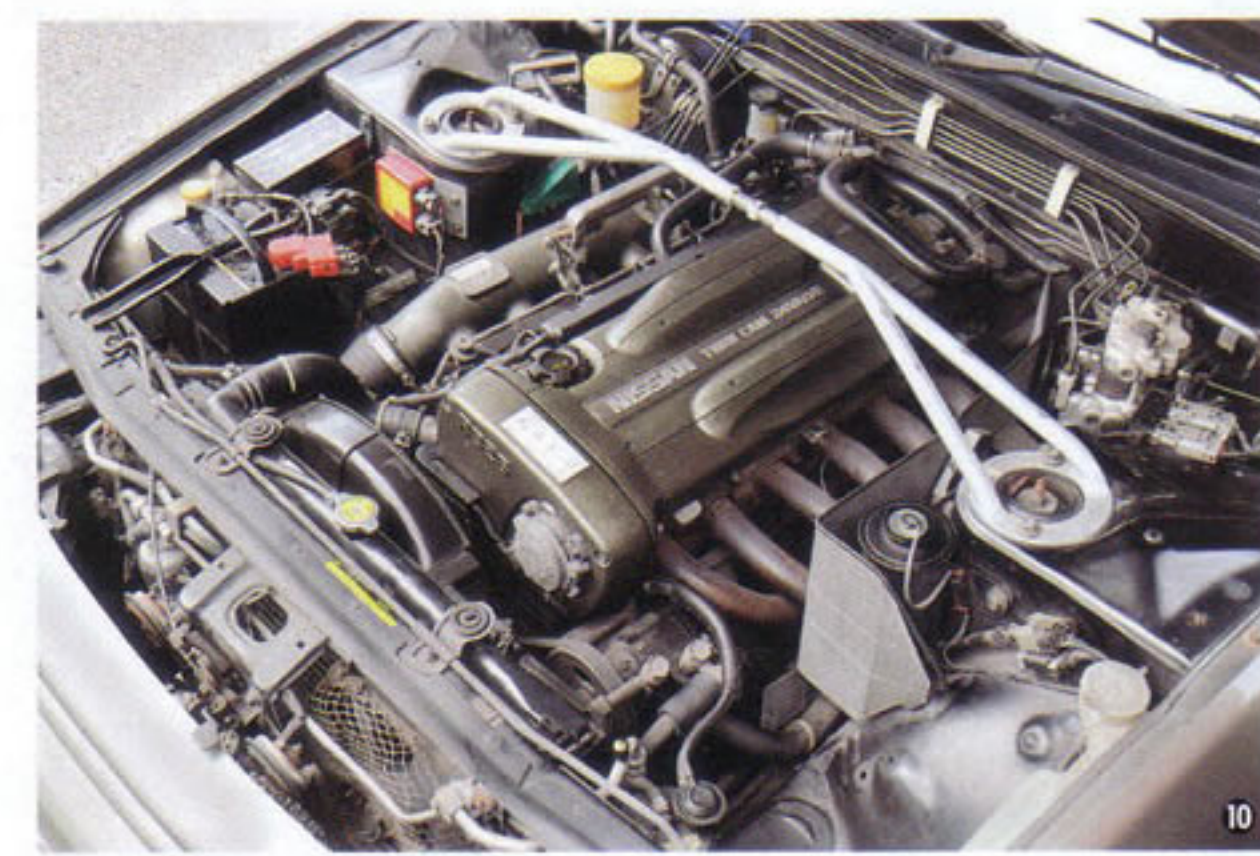


違和感なく収まるホイールは、R32GT-RVspecに標準で採用された、BBS製の17インチアルミホイールに替えられている。鍛造製で軽量かつ高剛性の両立を果たす。

④トランクに張られている「SKYLINE26」のエンブレムはオーテックバージョン専用。テールランプは一般的な4ドアと同じ。ブレーキを踏むとスモークレンズの奥で丸いランプが浮かび上がる。⑤フロントバンパーにオーテックジャパンのマークが塗装されている。フォグランプはオプション品。⑥ホイールはR32GT-R Vspecに標準装備されていたBBS製の17インチ、キャリパーはブレンボ。



①オリジナルデザインのフロントバンパーと、GT-Rと同じ形状のグリルが、フロント回りの特徴。月産目標台数はわずか50台と、発売当初から希少性が高かった。②リアから見ると、エンブレム以外は普通の4ドアと区別が付きにくい。エアロパーツも控えめで、専用ボディカラーのイエロッシュグリーンのパールメタリックが、遠くから見分けるポイント。③左右フロントフェンダーに張られた「Autotech JAPAN」のエンブレム。



NEW
SENSATION
SKYLINE



⑦本来、オーテックバージョンは4速ATのみの設定。R34スカイラインGT-Rと同じシフトノブが、このクルマの素性を物語る。⑧室内は4ドアとほぼ同じ。違いは専用ステアリングセンターホーンパッドのオーテックジャパンのエンブレム。⑨NAらしくタコ足が標準で装備されている。⑩ボディと同じように、グリーン系に塗装されたRB26DE型。一見、普通のオーテックバージョンに見えるが、10万km時にエンジンのフルバランス取りを施している。13万km時に6速MT化に合わせて、カム、バルブ、ECUに手を加えてスムーズな回転フィールを実現している。⑪タイミングベルトカバーに桜井眞一郎氏のサインをかたどったエンブレムが張られている。



BASE CAR.02

スカイライン
オーテックバージョン

1992年4月に発売された特別仕様車、スカイラインオーテックバージョン。4ドアスポーツセダンGTS-4をベースに、自然吸気のRB26DE型を搭載。オーテックジャパンで造られた。



⑩フロントシートは運転席、助手席ともにR33GT-Rの純正シートに換装。乗り心地を損なわずに、高いホールド性を確保している。⑪リアシートの形状は普通の4ドアと変わらないが、ダブルラセル&エクセーナの生地はオーテックの専用装備になる。

