

蘇る旧車・名車・絶版車!!
エボリューション Q

OPTION 2

Q

EVOLUTION

絶版旧車のNEWスタンダード!!

Vol. 2



快適な速さはここから始まる!!

最新技術のインストールと

精鋭シヨップの

本格レストアテクニク

RB25ターボの速さと 5速ATの快適さをもった 新しい“R”のスタイル



▶▶ INTERIOR & DRIVE TRAIN

シフトレバー周辺はケンメリのオートマ車の形状のまま、セクターをR33の5速ATにつなげてシンプルに目立たないように仕上げるのが心配り。中身は最新で快適に、ルックスやビジュアルは当時の姿に仕上げるのがシブいところ。



▶▶ FOOTWORK

SSRのマークⅢの中には、F3用のブレンボ（フロント）がおさまられ、リヤもディスプレイキ化されている。さらにサスペンションキットはアラゴスタ、スベックを聞くと旧車の物だとは思えない内容。



▶▶ LED MARKER

オーナーが製作したので詳細不明というが、リヤだけでなくウインカーなどもLED化。サイドのウインカーは定番のローレル用をホワイトにしたものだ。チラッと見えるボンネットはカーボン製。



ハコスカ・ケンメリといえば第一世代といわれるGT-Rで知られる車両。特に、数々のレースで活躍したハコスカのGT-Rは、日本のモータースポーツの歴史をつくった名車として名を馳せている。

ケンメリが、レースで5連覇の大躍進とともに、スカイラインの地位を不動のものにしたハコスカ(10系)に比べ、ケンメリ(110系)のRは不幸な境遇。発表直後に、オイルショックの影響で日産がレースから撤退、その結果わずか200台弱で生産が打ち切られた幻のモデル。

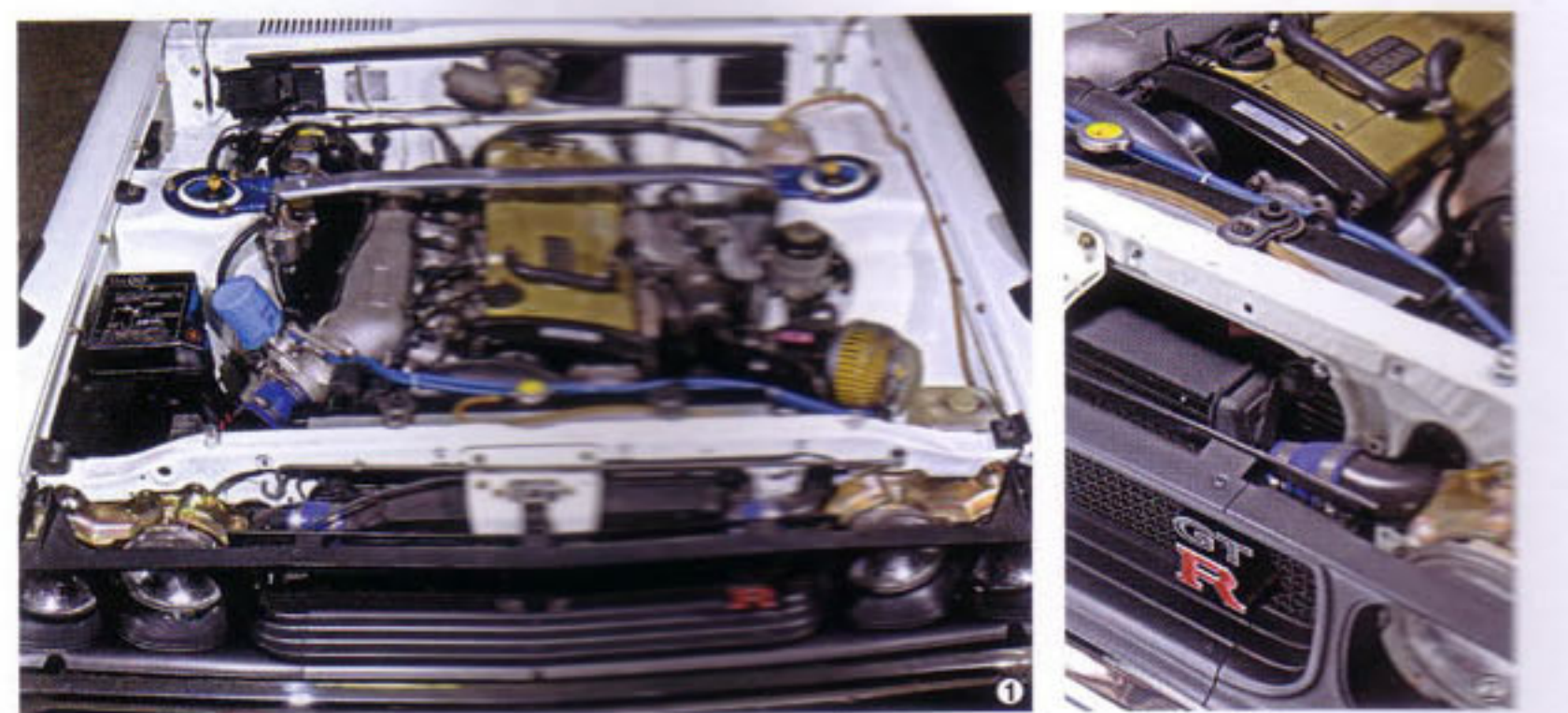
しかし、そんな“幻”の部分に魅力を感じるユーザーも多く、R仕様には

KGC110 SKYLINE

ROCKY AUTO ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>

▶▶ ENGINE

①エンジンはR33スカイライン用のRB25DETをライトチューン。吸気系のレイアウト性を向上させるために、トラストのサージタンクなどを使用している。②グリル内のスペースにブラックアウトしたインタークーラーを設置。外観的にはあくまでも当時ふうの仕上げを目指す。



外観を整えたケンメリの数は驚くほど多い。

このページのケンメリも、やはりGT-Rのルックアップがめざめざと目撃したい。中身はR33のGT-Rと同等の仕上がり。ケンメリのGT-Rは、ハコスカのGT-Rと同等の仕上がり。ケンメリのGT-Rは、ハコスカのGT-Rと同等の仕上がり。

しっかりとボディ補強も加えられながらレストアしたボディに、RBターボの組み合わせは、動力性能も快適性も本物のGT-Rを大きく凌駕するものとなっているぞ。

しかし、この車両でいちばん注目したのは、やはりR33スカイラインから移植したという5速オートマチックのミッション。あくまでも、イージードライブを狙った仕上げとなっているんだ。

ところで“オートマ”と聞くと、なんだかシャープな走りが得られないような想像をしがちだけれど、実際には車重が軽くパワーウエイトレシオも非常にいいため、驚くほど速くて快適。その動力性能は、片手運転で現行車を追いまわせるほど。

“気を使わずにいつでも乗れる”そんなコンセプトの旧車を求めているひとは、むしろオススメの仕様ということができるメイキングだよ。



S31 FAIRLADY Z

ROCKY AUTO ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>



FUEL TANK & PUMP

フェアレディZオーナーでも気付かないかもしれないのが、スカイライン用樹脂製燃料タンクの移植。純正の古いスチール性タンクは内部のサビがトラブルの原因になるので素材が変わるだけでもメリットあり。しかし、最大のメリットはインタンク式の現行型燃料ポンプが使えるようになることだ。

ドアを開けると別世界!? インテリアの換装で究極のアップデート

1969年(昭和44年)にデビューし、マイナーチェンジを繰り返しながら1978年(昭和53年)まで、そのスタイルを変えることなく販売が続けられた初代フェアレディZ。"サンマル"という愛称で呼ばれることが多いけれど、今回紹介する車両は1978年の最終型なので、正確にはS31(サンイチ)。ボディスタイル、インテリアデザインともに、完成度の高いデザインは不朽の名作ともいえるもの。

しかし、あえてインテリアの換装にチャレンジすることで、オーナーに究極のアップデートを堪能してもらおうというのが、ここで紹介する車両だ。

製作したのは、ロッキオオート。全体の作りは、ボディ補強、RB25DETのファインチューン、オートエアコン、パワステなど定番コンプリート仕様の集大成。さらに、樹脂製の燃料タンク、サスペンションまわりまで、事細かく作り込まれている。

しかし、この車両の見どころはインテリア。なんと、今でも人気のあるS31のインテリアをあえて取り去り、30年以上後の世代のインテリアをインストール。これにより、ボディスタイル以外は、完全に世代を超えたコンプリートカーが完成したという。

素材感まで含めて完全にインテリアを入れ替えることで、ドライバーの五感に訴えかける時代感を、完全に払拭しているのは気持ちがいいほどだ。

集大成だけに、ちよとしたライリングまで大切にしているのもポイント。ブレーキまわりはキャリパーだけでなくマスターバックまで、ミッションもR33用、燃料タンクと同時に移植されたインタンク式燃料ポンプの作動音などなど、運転席に座ったドライバーに伝わるインフォメーションはまるで現行車。試乗しても、ボディの剛性感、ペダルフィールのしつかり感、ステアリングさばきの軽快感、シフトフィールの節度感まで、旧車の特異性はまったくなく、旧車らしさを残すか消すか、ユーザーからのオーダー次第で作りわけることができる。ロッキオオートでは、そんな技術と感覚も大切にしながら、ユーザー本位のコンプリート仕様を作り続けていこうと日々チャレンジを続けているということだ。



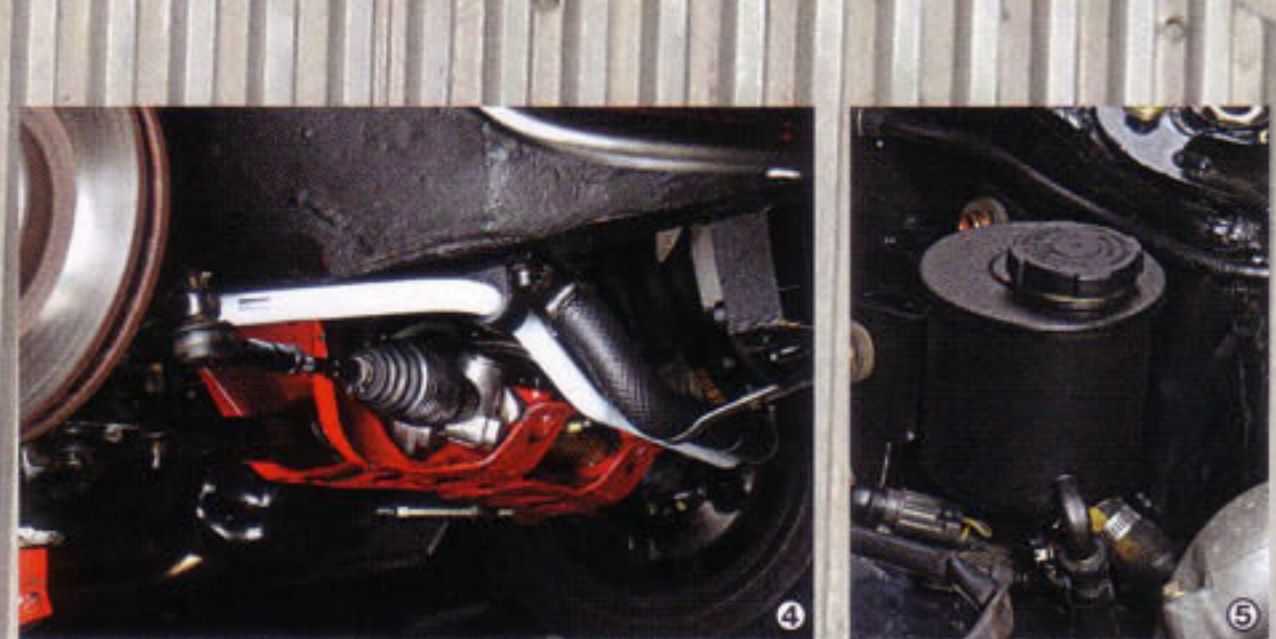
ENGINE

搭載されたRB25DETは、吸排気10αのライトチューン。インタークーラーを前置きにし、トラスト製のサージタンクなどが組み込まれる。ボディ重量が軽いため、ライトチューンでのフィールもよく、ロッキオオートではベストバランスと考える組み合わせだ。



INTERIOR

① R33スカイラインのダッシュボード&インテリアを移植。視覚的な効果で旧車であることを忘れさせる。ダッシュボードなど起毛処理(フロック加工)。シートはレカロで質感向上。②③シフトまわりや、センターコンソールをサイズの違う車両に違和感なくインストールする作業は苦労が伴ったようだ。



FOOTWORK

④⑤ 油圧式のパワーステアリングを移植。S30系車両の場合、ラックの位置が車軸の前方にレイアウトされているため流用できるパーツを漁るのに苦労したようだ。⑥⑦ R33スカイライン用のキャリパー&ローターだけでなく、マスターバック&シリンダーをあわせて移植することで、システムごと現代化されたブレーキ。



SR20DE+MSRキャブ 元祖ミドル級ホットセダンの作り方!!



昭和42年(1967年)、ミドルクラスのファミリーカーとしてデビューしたのが510(ゴーチ・マル)系のブルーバード。

4輪独立懸架のサスペンションやモノコックボディなど当時としては、高性能な新機構を多数盛り込み、自家用車が普及し始めた日本で圧倒的な人気を誇った。また、海外にも積極的に輸出され、特に北米では高く評価されDATSUN(ダットサン)ブランドをアメリカに定着させ、国内では技術の日産という言葉を広げるきっかけとなった。

特に、ホットモデルとして設定されたSSS(スリーエス)というグレードにはL16というエンジンが搭載され、国内外のレースやラリーで大活躍、若いクルマ好きからも絶大な支持を集めた。

ここで紹介するマシンは、昭和43年式のSSS・4ドアセダンで、アメリカのSOCCNで大活躍したBRE(ブロック・レーシング・エンタープライズ)のカラリングが施されたもの。機関系はエンジン&ミッションを

シルビアのSR20DEに換装し、MSRのキャブレターで燃料を供給するなど、見た目通りの走って楽しいものに仕上げられている。

ちなみに、MSRはキャブレターながら、バイク用として進化を続けたものなので、ソレックスやウェバーといった一般的なスポーツキャブレターに比べても、加速やコーナリングのGに強く、常に安

FOOTWORK
車高調はS13用を加工装着、そして旧車の欠点のひとつでもあるブレーキには日産のR32用4ポッドキャリパーをセレクト。足まわりの剛性感を上げることで、最新のクルマと一緒に走行してもなんの不安もなく曲がり、止まれる。

定した性能を発揮できるのが魅力。さらに、フロントのサスペンションはシルビア用、ブレーキも4ポッド化されるなど、足まわりやブレーキングに関する不安を解消している。

パワー的にはたいしたものではないけれど、もともと900kg程度の車重のため、NAベースのライトチューンでもその走りはかなりシャープなもの。

あえてキャブチューンとすることで、旧車のテイストもみごとに残され味の濃いものになっていったぞ。



P510 BLUEBIRD

ROCKY AUTO ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp/>

ENGINE

① L16からSR20DEへエンジン換装。OHCからDOHCに、1600ccから2000ccへ、エンジンブロックは鉄からアルミへと変化。② キャブレターはバイク用として進化したMSRの45でレスポンスも鋭い。③ 点火系も機械式ピックアップながらダイレクトイグニッション化。あえて、アナログな制御要素を残したことで、うまく旧車テイストを残した乗り味を演出。④ スマートなステンレス砲弾マフラーは、メッキバンパーとのコーディネートまで考えコーディネート。



KGC10 SKYLINE

ROCKY AUTO ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>

補強入り完全レストアボディに 旧車テイストを残した アップデートのR仕様!!



補強済みレストアボディ、快適なオートエアコン、不安の無いRBEエンジン換装などの手法で旧車を蘇らせる、そんなコンプリートカーを作り続け、世に広めたショップ、愛知県のロッキーオート。

通常のメイキングでは過激なチューニング方向には走らず、免許さえあればどんなユーザーでも、現行車と同じ感覚で乗れるという路線を中心に多くのコンプリート車両を製作してきた。ここで紹介するハコスカは、そんなロッキーオートの定番中のひとつともいえるもの。

まず、レストアされたボディは、フレームの追加など現行車レベルまで補強がなされ骨格を整える。この作業により、当時とはまったく次元の違うトラクションがボディに入力されても、まったく不安感のない走りを実現される。グリップのよい現在のタイヤやサスペンションを合わせるには絶対必要な工程だ。

そしてエンジンのECU制御化。RB系エンジンの換装が定番、セル一発での始動はもちろん、季節で気候が変わるが、渋滞しようが水温などの不安も一切ないものに仕上



▶SUSPENSION & BRAKE

ブレーキキャリパーはRB25用を中心とした前後ディスク化。また、この車両は旧車風のテイストを強めるため、ケンメリR用の小さなマスターバックを使いフィールを少しかためにするなど演出。スタビやテンションロッドなどもキッチリ強化されている。フロントはオリジナルの全長調整式車高調整で、リアはビルシュタインのショックアブソーバーなどを使用。



▶ENGINE

① ソレックスのスポーツキャブレターと似たビジュアルのOER製スポーツツインジェクション（スロットルボディ）、レスポンスの向上にも最適。
② エキマニはハコスカの狭いボディ形状に合わせたオリジナル品。
③ 制御はFコンVプロ、アイドリングから全開まで完調でエンジンのカブリなど心配無用。

▶INTERIOR & EXTERIOR

④⑤ ライトはクリアカット+HID。砲弾型の極大マフラーも、R仕様のハコスカにジャストフィット。⑥ 雰囲気はハコスカのオリジナルながら、ステアリングの左、コンソールにはオートエアコンやナビゲーションが見えるインテリア。アクセルペダルは扱いやすいようつり下げ式に変更されている。

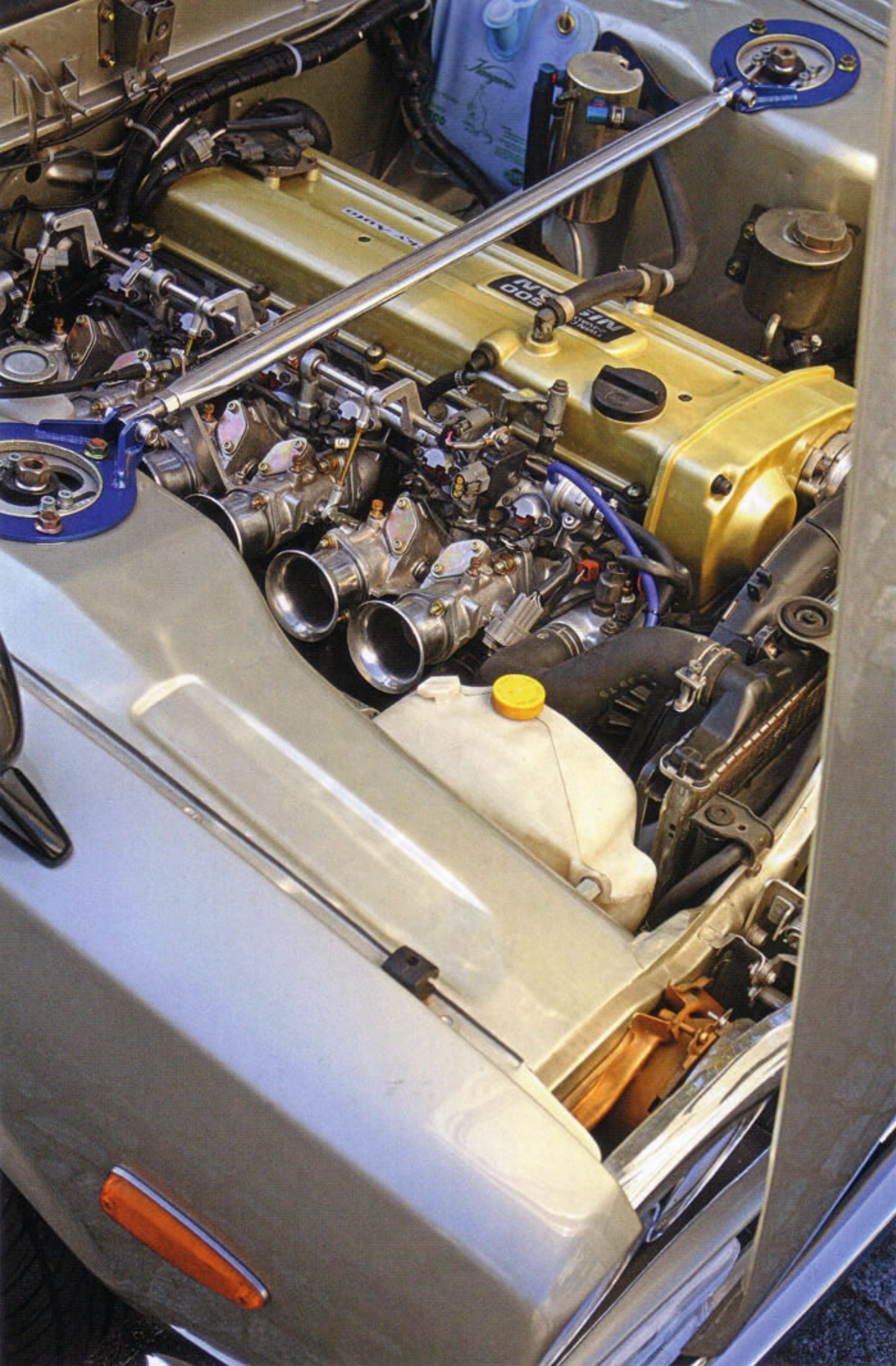


ける。オートエアコンやパワステなどの快適装備も盛り込まれ、まさにその内容はフル装備といった状態。

また、たとえばハコスカの場合、現在の国産車には少ないオルガン式アクセルペダルがユーザーに違和感を覚えさせると考えれば、つり下げ式に変更するなど、細かな気配りを大切に仕上げています。

このページで紹介するハコスカは、見た目は完全なGT-Rルック、エンジンはRB25DEを換装。エンジンがECU制御となることで、イメージドライブ&メンテナンスフリーを達成しているんだけど、この車両に関しては、あえて当時っぽいテイストを残して（盛り込んで）いるのもポイント。OERのスポーツツインジェクションや多少硬めに設定したブレーキなどだ。

こういった仕様の旧車がコンプリートカーとして販売されることで、ずっとハコスカのR仕様が欲しかったけれど、運転できるか、トラブルにあわないか、維持できるか、と、二の足を踏んでいたユーザーが、旧車を手にし、新しい趣味にハマっているというよ。



例えば
こんな仕様!!

選べるRB搭載コンプリートプラン

ひとことでRBエンジン搭載といっても、その仕様は実にさまざま。エンジンの排気量やターボの有無だけでなく、ミッションや装備など細部まで違っていることから、ロッキーオートが常に変化と進化を繰り返していることも受け取れる。と言うわけで、これまで製作された代表的なコンプリートモデルをまとめてチェックしてみよう。ちなみに、車種に関しては30Zやスカイライン系以外にも多数でがけているよ。

NAオートマのラクラク仕様



RB25DE & AT
KGC10 スカイライン

快適でキレイのある定番



RB25DE+スポーツインジェクション
KGC10 スカイライン

高速クルージング仕様



RB26DET換装
S30 フェアレディZ

あえて重ステを選び走りに特化



RB26DET換装
S30 フェアレディZ

オートマの俊足GT-R仕様



RB25DET & AT換装
KGC110 スカイライン

最高峰の過激チューンド



RB26DET換装
S30 フェアレディZ

L型のキャブ仕様から スポーツインジェクションへ変更も!!

キャブ仕様のL型を



スポーツインジェクション&
ECU制御の最新制御に!!



RB搭載コンプリートカ
ーばかりでなく、L型チ
ューンでもさまざまな仕
様を試みる。このハコス
カは、L型キャブ仕様を
進化させ、FコンVプロ
制御のスポーツインジェ
クション仕様にしたもの。
その他、フルオリジナル
のS20搭載車なども在
庫する幅の広さ。

免許取り立てだとしても現実的に感じられるような仕様を、ロッキーオートが製作し、完成されたコンプリートカーとして販売する。そんな中で強く押し出していったのが快適装備の充実。それまでの旧車のタブーを覆すかのように、オートエアコン、パワーステアリングの導入、暗いヘッドライトのHID化などを行ってきた。そして、製作された車両の多くが、現行車の装備に迫ろうという快適性をもつ。"真夏の大渋滞でも家族で快適に乗れる"というのが、当初からの基本コンセプトだ。

も解決すべく、コンプリートカーの製作にあたっては、自社工場での徹底的なレストア作業を行うと同時に、現在の交通事情やタイヤ性能にシヤーンの剛性を追いつかせるべく各部の補強を行っている。快適・安心とは言っても、他人他車とまったく同じではおもしろくない。そんなオーナーも多いのが、旧車の世界。そこで、セミオーダー・フルオーダーという形も積極的に取り入れている。そんなことから、走りに特化したハイパワーチューンドも意外と存在したりするぞ。というわけで、これまで製作してきたコンプリートカーも、そのバリエーションは非常に豊富。

また、車両製作にあたっては、ロッキーオート自体でも、毎回新しいチャレンジ、進化を目指していることもあり、全く同じ車種、同じ仕様というのはいらない。というわけで、このページではロッキーオートが仕上げたRBエンジン搭載のフルコンプリートカーたちと、メイキングのポイントやギミックを大紹介。

ロッキーオート 渡辺さん

「お客様のライフスタイルに合わせてコンプリートしてきたことが、多くの方々に受け入れていただけたようです。街でもスマートに乗って、遠出も安心の旧車で本当に楽しいですよ。ちなみに、当社はRBエンジン換装オンリーというわけではなく、本物のGT-Rも常に在庫しています。L型も大好き。お客様の要望に応えたい。そんな中でRBの流れが確立されたということでしょう」



オートエアコンの換装もロッキーオートの定番メニュー。車内の温度が一定に保たれる快適性は、旧車とは思えない。



AT仕様のオーダーも少なくない。AT限定免許で旧車をあきらめていたひとや、イージードライブを楽しめるならぜひ欲しいというひとが多かったということだ。補強されたボディと、新型のATの組み合わせ、驚くほどシャッキリしている。

インテリアの ワンオフや換装にも対応!!



エンジンや機能パーツだけでなく、新しい感覚の旧車メイクとして挑戦したのが、ワンオフと換装のインテリア。内装をリフレッシュすることで、コンプリート感はいっそう高くなることをアピールした。



単なる量産コンプリートじゃない!! 細部まで用途に合わせたオーダーが可能 RBエンジン載せ換え超レストアプラン



ROCKY AUTO

RBエンジンの コンプリート車両

ロッキーオート ☎0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>

オートマ&快適中心から
バトル仕様の
モンスタースタイルまで可能!!
L型エンジン搭載車にRBエンジンを搭載、そんな車両をコンプリート販売することで、旧車チューンに新しいムーブメントを巻き起こしたのがロッキーオート。それまでもRB26DET換装のZやハコスカは多かったが、チューニングショップなどで製作されたそれらのクルマの多くは、"速さ"に主眼を置いたチューニングカー指向、オーナーの車両を改造するというスタイルで作られたもので、なかなか誰もが乗ろうという気軽なイメージではなかった。それに対し、ロッキーオートのアプローチは逆。基本的にはだれもが乗れる"乗りたいたい"と思うようなライト指向のエンジン換装。極端な話、AT限定



ROCKY AUTO

RB系エンジン搭載コンプリート車両 価格応談

※内容・車両により異なります。



レストアと同時に進められているのがボディ補強。というのも、当時のボディをそのまま再現すると、グリッドの厚くなった現在のタイヤやサスペンションがいかせられないだけでなく、ハンドリングなどが安定しなくなってしまうから。補強の量や程度は、完成後の予定(エンジンのタイプや出力・購入者や製作依頼者の走行ステージやスタイル)に、合わせて検討される。不足しても、やり過ぎても不満につながるのが補強のむずかしいところだ。



これはKGC10(ハコスカ)にC301レールのメーターパネルを埋め込んだ車両。オートマチックのインジェクターなども同時に使われ、メーターパネルの不安も解決。
キーシリンダーの移植。ハコスカのR仕様に、BNR32などのGT-R専用キーを使えば、そんな発想から実現したワザのひとつ。すり減って回りにくいという、旧車のカギ事情も解決。



パワーステアリングの投入を進める。実際、路地を多く走ったり、街中の生活で切り返しの必要な駐車場を利用するとき、パワーステアリング無しというのは現実的じゃないからな。