

別冊 **Lightning**

for tasty life
エムック1669
別冊Lightning
Vol.60

ヴィンテージオート

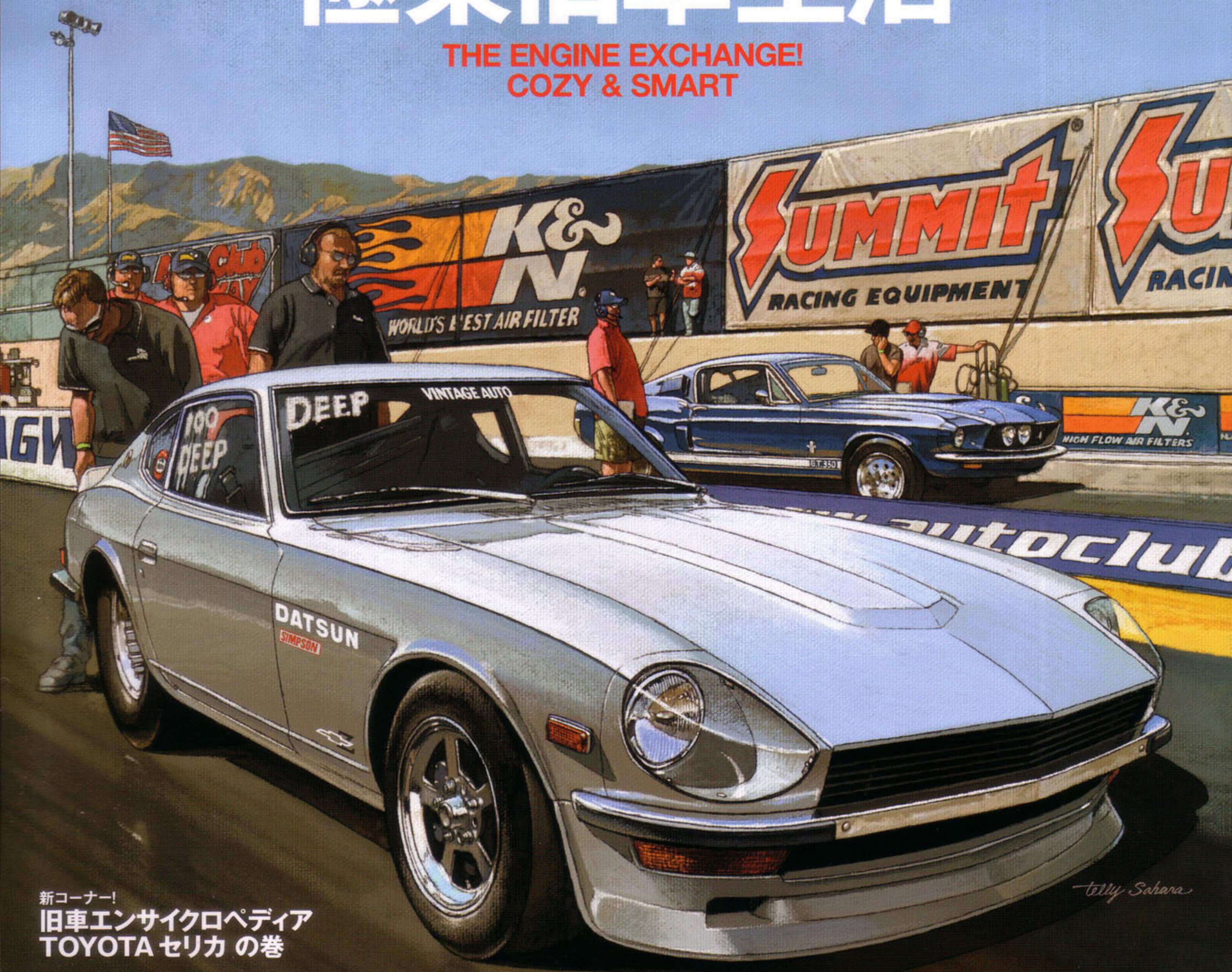
VINTAGE AUTO

16

[巻頭特集]

エンジンコンバートで 極楽旧車生活

THE ENGINE EXCHANGE!
COZY & SMART



新コーナー!
旧車エンサイクロペディア
TOYOTA セリカ の巻

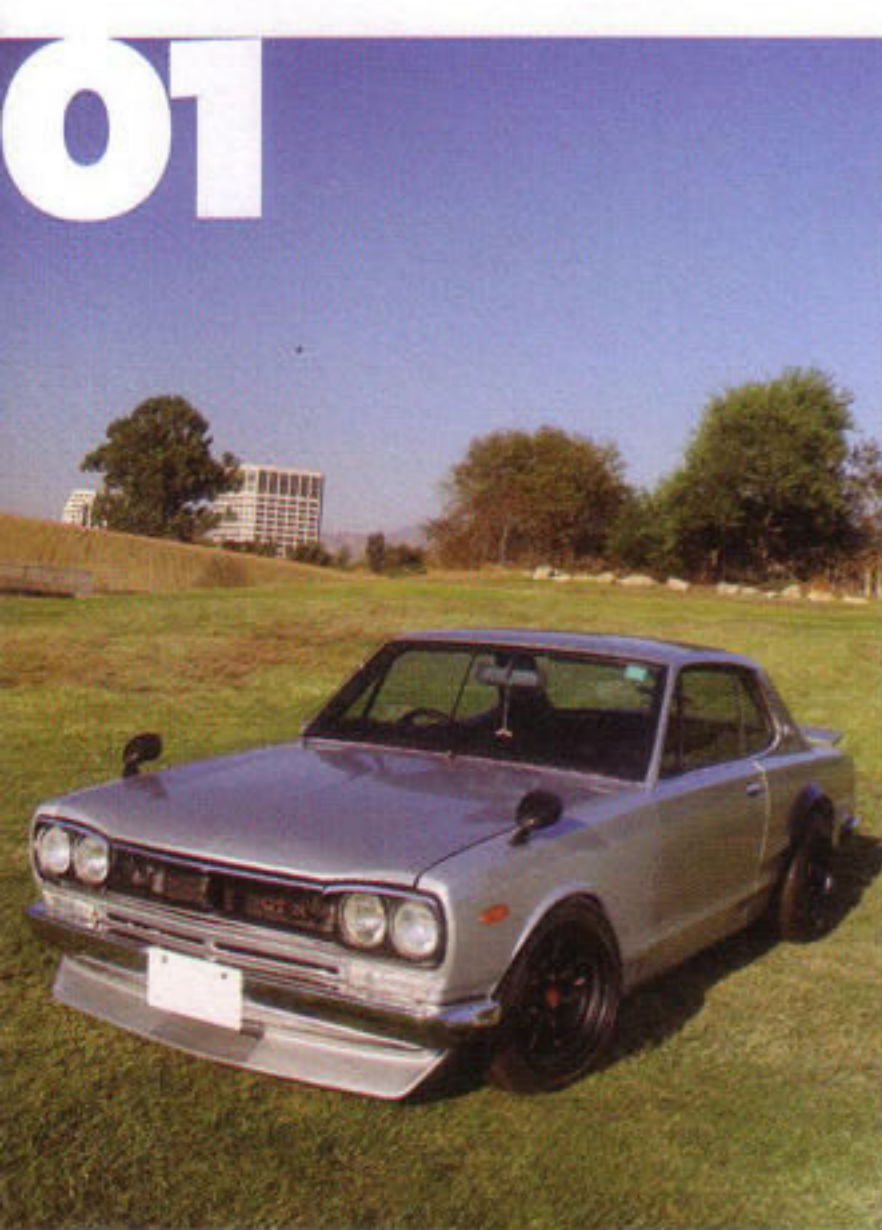
日本旧車事情 in U.S.A.
JCCSスーパーイベント

THE ENGINE COZY &

EXCHANGE! SMART

- 01 1971 NISSAN SKYLINE / USAで咆えるRBサウンド
- 02 1977 TOYOTA CELICA LB / Vテックで快速セリカ三昧
- 03 1966 DATSUN ROADSTER 1600 / プライベータパワーに乾杯!
- 04 1975 NISSAN FAIRLADY Z / ターボで過激に楽しいロッキーマジック
- 05 1974 TOYOTA COROLLA SR5 / 2T-G搭載、これも立派なコンバート

- 06 1984 TOYOTA LAND CRUISER BJ40 / クラシカルボディにセルシオなハート
- 07 1971 NISSAN SKYLINE / やり過ぎない、雰囲気重視の大人仕様
- 08 1970 DATSUN BLUEBIRD SSS COUPE / 戦闘機メカニックの粋な作品
- 09 1987 JEEP GRAND WAGONEER / パパのセンスがキラリと光るパワフル4WD
- 10 1996 CATERHAM SUPER7 / サーキットで本領発揮、マニアックでスーパーな7



エンジンコンバートで

極楽旧車生活

お気に入りの旧車に毎日乗りたいけれど、デリケートなクルマは大変そう……
そんな積極的なファンに今注目されているノウハウ、それがエンジンコンバート!
そこで今回は、オリジナルの雰囲気を大きく壊すことなく、元気な心臓を移植することで
新しいヴィンテージライフを満喫している素敵な10台をお見せしよう

THE ENGINE EXCHANGE!
COZY & SMART

1975 NISSAN FAIRLADY Z

Owner/Rocky Auto

スポーティな走りを追求する “本気”ユーザーに贈るきっちり速

どうせエンジンコンバートするなら、ここはひとつ思いっきりスポーツしたい!
そんな遊びどころいっぱいなヴィンテージオート好きに紹介するのは
S31ZベースのRB25DETターボ仕様
ハードな走りを想定して車体全てを見直したスペシャルティカーだ

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 phone0564-58-7030

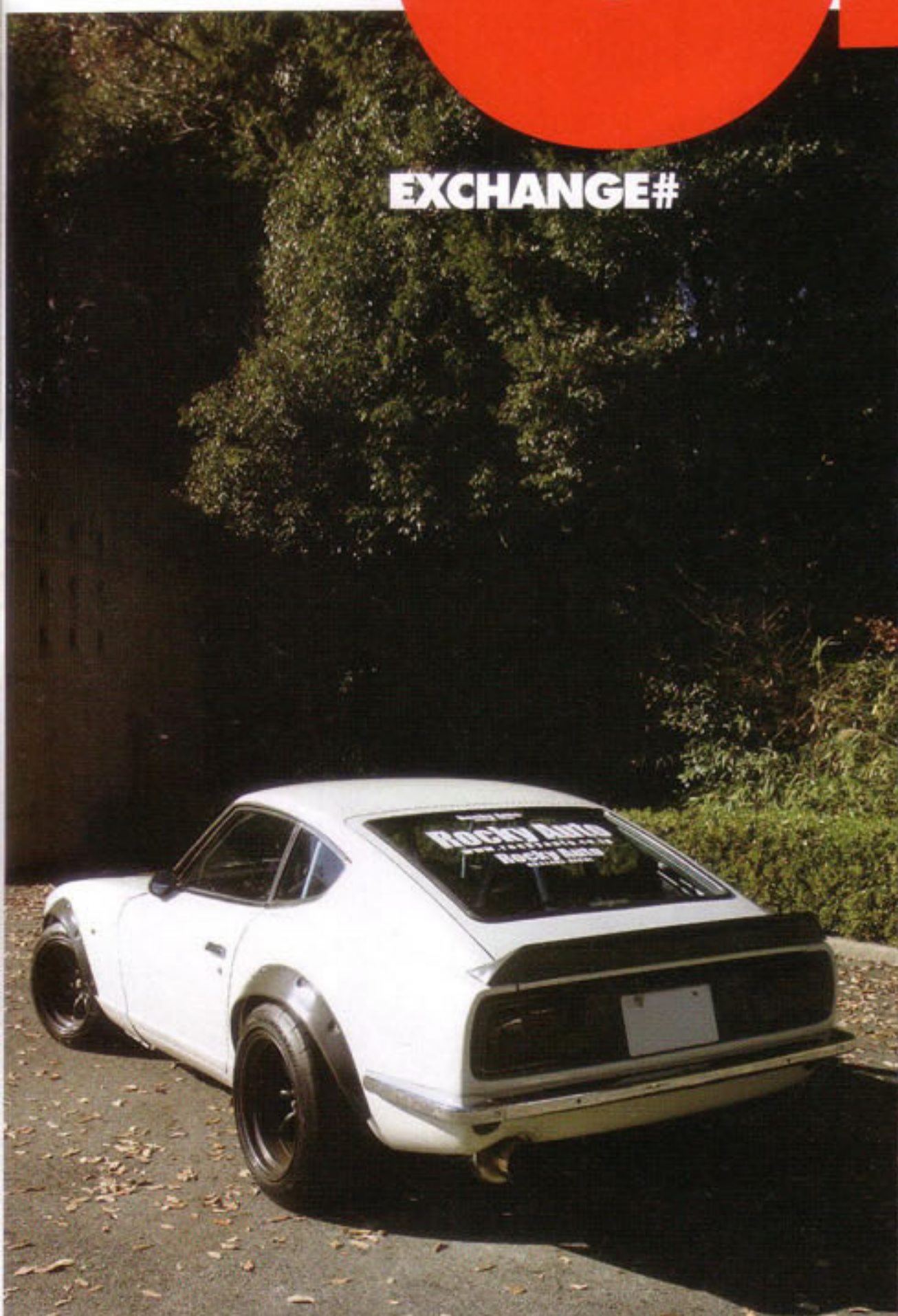
04

EXCHANGE#

永遠のステータスを誇るZ。このシンプルかつ大胆なスタイルリングをずっと自分のものにするために、レストアする際にエンジンコンバートするユーザーは後を経たない。それだけポテンシャルを秘めているのだ。



エンジンコンバートで本気仕様に乗るユーザーの多くは、クルマ遊びの全てを見て、そして経験してきたベテランが多い。そんな現状を見たロッキーオートがプロデュースするクルマは、どれもみな経験豊かな大人が納得する特別仕様である。そこにはエアコン、パワステといった選別肢もあるが、より割り切ったスポーツカーに仕上げたい車にはこれ。ハードなサーキットユースでも根を上げないほどの作り込まれた車体と、強力RB25ターボの組み合わせはまさに最強コンビだ。





下からのトルクもあり、フル加速時にドライバーが受ける印象は他に類のない強烈なフィーリング。

1975 NISSAN FAIRLADY Z

Owner/Rocky Auto

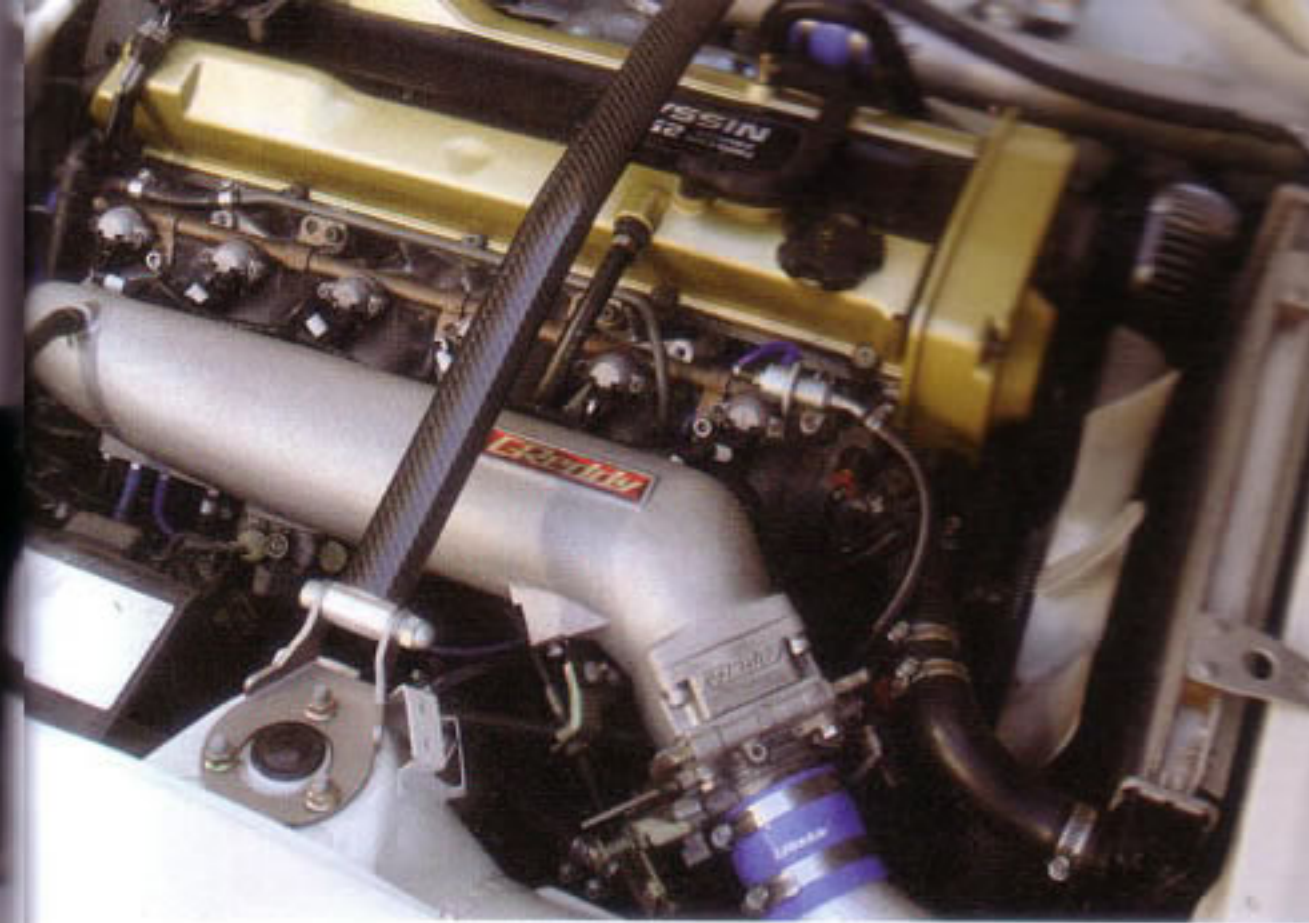


1,2.本格的なサーキットランにも対応するべく室内にはアルミの7点式ロールケージがレイアウトされる。3.マフラーはステンレス製のオリジナル。ちなみにエキゾーストマニとタービンアウトレットパイプもステンレス製である。4.エンジンコンパートはもちろん、クルマのことなら何でもござれのプロショップ、ロッキーオートを主宰する渡辺氏。



1.ホイールはRSワタナベでフロントが8Jでリアは9J。タイヤサイズはフロントが205/50-15で、リアが225/50-16となっている。前後のオーバーフェンダーの張り出しに合わせて理想のトレッドを追求した結果であるという。2.エンジン、足回りの高性能化に合わせて当然ながらブレーキもニッサンモダンなニッサン純正パーツを使って強化されている。3.サイドマーカ―はフェラーリ360モデナの純正パーツだ。

タービンから吹き出されるエアの温度を少しでも下げてエンジンに送るために装着されるインタークーラーは、ニッサン純正R33GT-Rのものを流用する。ラジエターを含み、全てが当然のように自然にレイアウトされていること自体、凄いことなのだ。サージタンクはトラストのグレッティ、タービンはHKSのGT2450。



ターボエンジン搭載、と言葉にするのは簡単だが、大きなエンジンを狭い場所に搭載する技術は半端ではない。エアフローや熱の処理をきっちりやらなければ、せっかくのハイスペックエンジンも本領を発揮することができない。特にタービンを装着する場所とエキゾーストパイプのレイアウトは難しく経験がものをいう。



トカーで得られた貴重なノウハウを惜しみなく注ぎ込んだ驚きのスペックを持つZである。
搭載エンジンはRB25DETというインジェクションターボで、タービンにはHKSのGT2540を採用し、当然ながらZのエンジンルームに納めるための工夫が随所に施されている。トラストのサージタンクやR33GT-R用インタークーラーといった補器類にもぬかりはなく、一切の妥協をすることなくRB25のポテンシャルをフルに引き出すことに専念しているのだ。
そんな高度なスーパアップを可能にしているもののひとつに、ロッ

キーが独自に開発したシャシーの強化がある。スポーツカーとはいえない旧車のZに、ハイパワーエンジンを搭載した時のリスクを回避するための嬉しいメニューだ。
かくして完成した25RBターボZは、どの領域からでもひと踏みするだけで、脱日常的加速を楽しめる新しい乗り物に変身している。姿こ

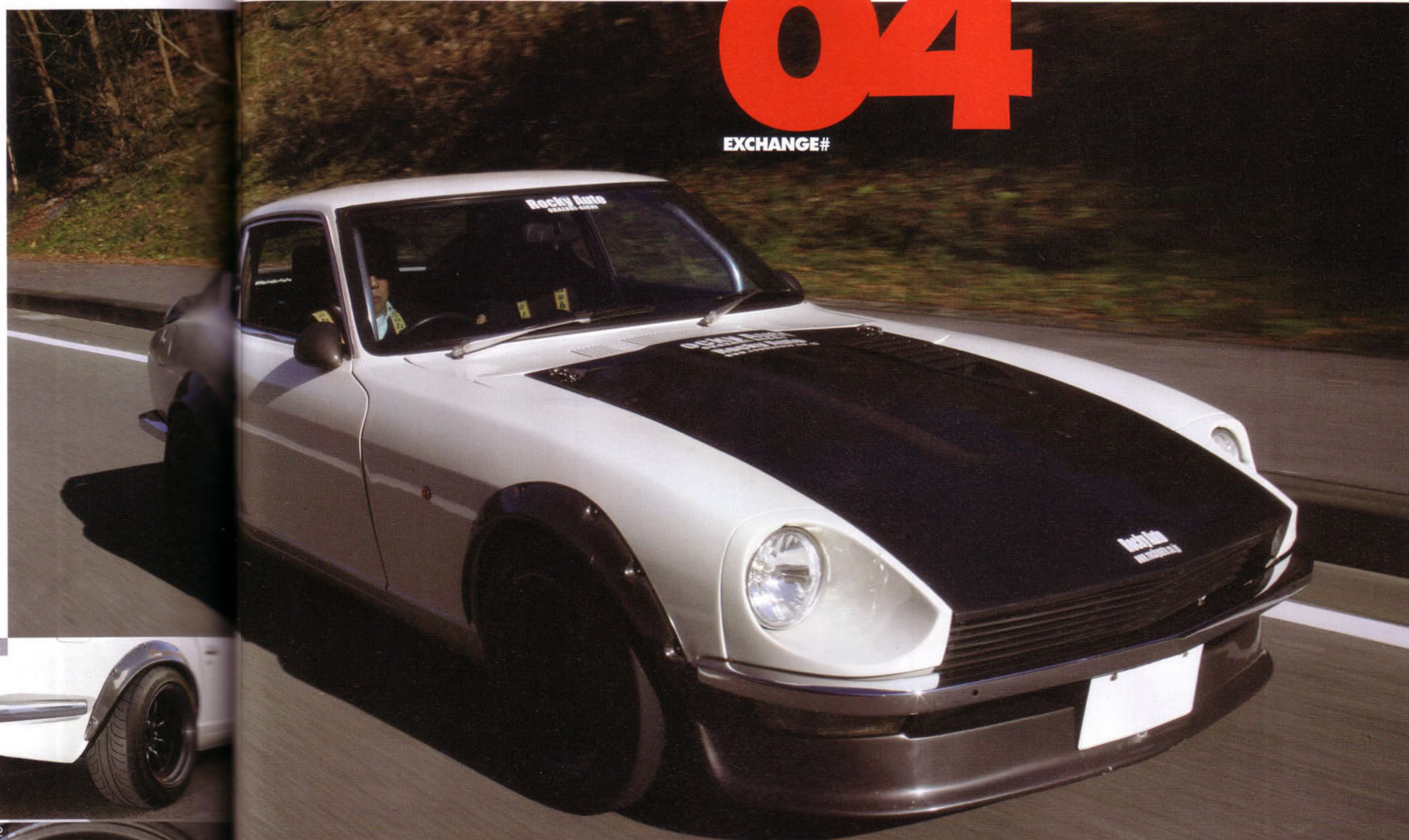
そ昭和のスポーツカーではあるが、いざ本気で走り込めば、レーシングカーとしての手ごたえを感じるクルマになっているのだ。
ニッモのクラッチ、R200LS Dといった本格的装備も充実していることから、サーキットランを楽しむユーザーにも楽しい1台であるに違いない。

アメリカを含めて、S30系Zにターボ仕様のエンジンをコンバートすることは、今となつてはそれほど珍しいことではないかもしれない。しかし、コンバート後のクルマの特性や走行安定性など、トータルでのバランスを考慮し、きっちりと車体がエンジンパワーに勝るとも劣らない理想のコンバートドカーはどれだけ存在するだろうか？
ここに紹介するのはそんな理想のスペックを宿した貴重な1台だ。製作したのは本誌ではすっかりお馴染みのロッキーオート。これまでに手がけてきた様々なエンジンコンバ

完璧なフレーム補強が
異次元の加速フィールを実現
Zの皮をかぶったベ・ツ・モ・ノ!

04

EXCHANGE#



EXCHANGE#

07



1971 NISSAN SKYLINE

Owner/Rocky Auto

ムリのない自然体に見えて 実は内外装フルカスタム 通勤にも使える スポーティセダン

あえて必要以上のボディワークを施さず、シックなたたずまいのハコスカでもそのハートには紛れもない新しい命が吹き込まれている。大人がじっくり乗れるコンバート、そんなもうひとつの完成形を紹介しよう。

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



インテリアにそっとレイアウトされたエンブレムには誇らしげに2500GTの文字が浮かぶ。まるで純正パーツに見えるにくい演出だ。

遠目には一見普通に見えるが、近づくにつれてそのディテールからただモノではないことに気づく。更によく見れば素晴らしい出来たコンプリートマシンであることがわかり、走り去った後にその印象が強く残る。ハコスカの雄雄しさにいつまでも触れていたいファンにはたまらない1台だ。



エンジンコンバートと聞くと、超高性能なハイパワーエンジンを搭載した驚きのスペックに生まれ変わったクルマを想像しがちだが、なにもそれだけがエンジンコンバートの魅力ではない。あくまでもクラシカルなデザインが好きで、いつまでも永く乗っていたいクルマに、車格に見合った新しいエンジンを搭載することで望みを叶えるのもまた立派なエンジンコンバートの目的だ。
ここに紹介するのはそんなツウ好みのハコスカ。もちろんその中身は納得のモダンメカが満載！その理に適った内容を紹介します。

THE ENGINE EXCHANGE!
COZY & SMART



インテリアのさり気なさは秀逸。まるで新車時からこうであったかのようにフルオートエアコンのスイッチユニットがレイアウトされている。スカイラインファンならきっと気に入るクルマだ。

インジェクションにデュアルマフラーで
懐かしいサウンドを再現する
マニアックでお洒落なハコスカ

1971 NISSAN SKYLINE

Owner/Rocky Auto

07

EXCHANGE#

ハコスカの人気の秘密はなんとといってもこの男のセダンと呼ぶに相応しい硬派な表情。グリルやミラーなど、ノーマル然とした仕上がりがいい感じだ。



1. ロッキーマオリジナルのステンレス製ヘダースによってパワーとグッドサウンドを両立させている。2. エンジン奥にはR32用オートエアコンのコンプレッサーユニットがレイアウトされる。3. インジェクションのメリットを最大限に活かすことで、足にもなる速いハコスカが実現した。4. 快適な中にもスポーツセダンとしての雄雄しさをしっかり感じるドライビングフィールだ。

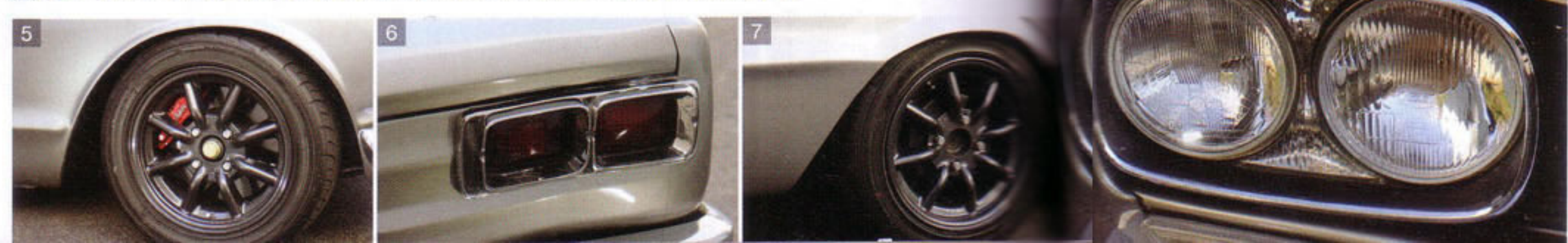


とってもマニアックなツインカムサウンドが聞こえてくるのが最高！と、そんなハコスカがあつたら欲しいと思う読者の方は多いのではないだろうか？ と同時に、そんなクルマあり得ない、と思う方もいるかもしれない。しかしそんな理想のハコスカは存在する。今写真でご覧のクルマがそれだ。

インジェクション仕様のRB25搭載で確かなパワーを確保、加えてハコスカらしさを残すためのステンレス製ヘダースやフルデュアルマフラーで、パワーを損なうことなくサウンドチューンも施してある。なにより嬉しいのはエンジンのパワーに見合ったフレームの強化と、ブレーキを含めた足回りの強化が最新パーツを使ってしっかりなされていること。ハコスカとしては十分に速くしかも快適！ 最高のユーティリティを備えた1台なのだ。

どんなに寒い冬の朝でもセル一発で始動して、そこそこ暖機すればすぐに普通に走り出して快適クルーズが可能。夏は夏で高速道路をカッ飛んだ後にすぐさま渋滞路にはまってもへっちゃら。暑いだからエアコンをつけて温度をセットすれば快適ドライブが可能。燃費も悪くなくて、取り回しもさほどぎつくない、なん

5. フロントホイールはワタナベのRSで7.5J。ブレーキはR32タイプM4ポットとホンダS2000用ローターという組み合わせ。ちなみにマスターシリンダーはケンメリGT-R用を使っている。6. 角型4灯タイプのテールレンズはファンに人気があるという。7. リアホイールとタイヤサイズもフロントと同じ。軽快なフットワークが身上だ。8. ちょっとしたドレスアップがグッと目立ちを与えらる。



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



PIT IN

510が行く! 旧車エンズーを訪ねて

1971 DATSUN 510 BLUEBIRD SSS

ある日突然のエンスト、原因不明! というわけで
今回は痛恨のピットイン。詳細は次号にて……



シートにはクルマ全体のグレード感とスポーツマインドにピッタリマッチするレカロを装備。もちろんこれからさらに仕上げていく上で、ドライバーがきっちり印象を感じる上でも重要な部品だ。



RB26用6連スロットルとFコンで燃調をとっていき。当然ながら排気を含めたトータルセッティングとなり、その行程は時間と手間を惜しんではできない。



小振りなサイドマーカーはフェラーリにも使用されているイタリア製。ブランド志向からではなく、あくまでもデザイン重視で選んだ保安パーツだ。



車体やエンジンの完成度が上がっていくと平行して、インテリアやコックピット周りのグレードも上がっていった。ダッシュ周りはノーマルの美しいレイアウトを变えることなくニッサン純正と同じ技術で施した植毛仕上げとなり、インターフェイスも現代の感覚でやりとりできる見やすいメーターを配置した。サイドブレーキはラインロック式で、2インチほどのレバーで操作できるところがなんともお洒落でいい。

100%に近い完成度!
まさに夢の実現だ。



製作前の構想段階と、実際に仕上がった時点での違いは限りなくゼロ! 我々はこれまでにこんな緻密な製作工程を経験したことがない。まさに夢の実現なのだ。



エンジンの最終仕上げに合わせるべく、ボディワークの細部にも手が入ってきた。超軽量なカーボンフードを固定するためのいわゆるボンピンは、ピンタイプではなくご覧のようなパーツを使用。フラッシュサーフェス化で視界もスッキリした。



1台のクルマを仕上げる上で重要な要素となるタイヤ&ホイール。前後のオーバークリアランスに対して、ほどよい張り出し感を演出するためにホイールはワタナベのタイプRSの16インチ。幅はフロントが8・5Jでリアが10J、オフセットはフロントがマイナス15mmでリアがマイナス20mm。タイヤはファルケンZRE329で、サイズはフロントが205/55、リアは225/50となっている。

SCENE 2

NAで目標380馬力!?
1973 DATSUN 240Z



第7回

基本コンセプトに沿って セッティングを煮つめる これがまた楽しい! の巻

NAで最速を誇るマシンを作りましょう! と声を上げてから早2年
遂に我が“Z Top”プロジェクトはファーストステップを越える

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



搭載しエンジンはRB30改。オーストラリア向けのニッサン・テラノのエンジンブロックとRB26DETTヘッドを合体した。

「HS30をベースに、ヴァンテージオート独自のコンセプトでユニークなマシンを作ってみませんか?」と、そんな魅惑的な誘いを岡崎市にあるロッキーオート代表、渡辺氏から受けたのは2年と少し前。筆者である私が取材で何回か同ショップを訪れたことだ。

人とクルマの関係に興味性の追求というテーマで突き詰めることは実に面白いが、その頂点を目指せば目指すほどクルマはよりスペシャライズされる、というのが渡辺氏の考え方である。つまりクルマをカスタムする上で、その最終的なキャラクターは万人に向けた正解があるのではなく、乗り手が最高と思つたものこそが満点というのだ。もちろん乗り手の経験値が高ければ高いほど満点のハードルも高くなるわけで、ゆえにファンにたいするクルマ作りは決して簡単ではないという。

そんなファンの心をガッツリ捉える素晴らしいポリシーを持った渡辺氏から「ヴァンテージオートスペシャルを作ろう!」と言われたのだから、カスタム一筋でクルマ&バイク雑誌の編集をメインに生きてきた筆者にとつて嬉しくないわけがない。もちろん私はふたつ返事。さらに、ここはひとつ思いっきり正直にわがままを言わせていただくと同時に、経験豊かな渡辺氏のご意見もしっかり教えていただくことを条件にプロジェクトはスタートした。

あれから2年。“Z Top”と名付けた本プロジェクトが今、第一段階をクリアする。今回はその様子をインプレッションを兼ねてお届けする。



直線からハブに回れず
 急激に減速していき
 止まらないうえに
 車体が揺る

一気にアクセルを踏んで加速すれば腰、背中、手のひら、太もも、足先と、車体に触れる全ての部分から熱いものが流れ込む。2速、3速とシフトアップする度にエンジンが「さあ踏み」「もっと踏み」と言ってくるようだ。安心感のあるスポーツマインドはドライブをより楽しいものしてくれる。



不思議なものでクルマが仕上がっていけばいくほど凄みのようなものを放つ。次なる目標に向けての新たなスタートを切った“Z Top”プロジェクトは最終目標“公道最強”にまた一歩近づいた。

つは前回と同じレベルでの加減速および高速時における走りにおいて、ドライバーが受ける荒々しさが半減しているのだ。条件の許す範囲でしっかり踏み、クルマは凄まじい勢いで加速するのだが、ドライバーが感じる荒々しさは半分以下と言っても過言ではない。またワインディングでブレーキングした後にはグッとアクセルを踏んで加速する時の腰周りに感じる接地感も格段に高くなっているのだ。つまり、これ、車体自体の完成度とエンジン特性を気持ちよく活かすためのサスセッティングが、さらに高度なものへとレベルアップした証である。「ロッキーマジック恐るべし」とつぶやかんばかりにクルマを降りる私に、渡辺氏はまたしても信じられない一言をぶつけてきた。「やっここまできました、これで少しは乗っていても気持ちいいクルマになったでしょう、ここからのセッティングが我々の見せ所です、まあ楽しみにしてください」

そう、確かに渡辺氏は私が想像したようにこのプロジェクトZにひとつのくぎりを与えたようだ。そしてその内容、つまりは現状の走りに対する評価と今後更なるパフォーマンスを追及する上での厳しい目は想像をはるかに超えたレベルの高いものであった。

というわけで、前回と今回で変わったエンジンのセッティング内容について私が受けた最も大きな印象はズバリ、ただでさえ太かったトルク感がより太く感じたこと、それによって上の吹き上がり明らかにシャープになったことだ。しかも、これ



ロッキーマジックがまるまる2年かけてじっくりと作り上げたヴィンテージオートプロジェクトZ。吸排気系の基本セットが決まったことで今後細部を煮詰める上での方向性も見えたという。こうなってくるとサーキットデビューさせたい!

は特筆すべきことだがドンッとアクセルを踏んだ際のドシッと腰が据わった感じは抜群! このスタビリティはなによりも安心感につながる。ところが嬉しい。「次のコーナーはもうちょっとオーバースピードで入ってみるかな!」と、ついぞそんな気にさせられる仕上がりだ。外観こそHS30Zではあるが、一旦全バラにし、頑強な補強材で作り直したシャシー

だからこそ実現する文字通りスペシャルな領域だ。「ここまで仕上がってくるというんなりに乗ってもらいたいですね」という私の意見に渡辺氏は「ぜひお願いしたいですね、それまでに次のステップをクリアしておきます」と、更なるエンジン調整（もはや神の領域!?）を約束してくれた。次回の取材も楽しみだ!

バケモノのようなトルクでも、けして恐くない
「凄いぞこのZ!」

Hot SCENE 2.
Impression!



本誌取材のために定期的に岡崎に向かう私とカメラマンは、東名高速をひた走りながら必ず口にするものがある。それは「今回のプロジェクトZの仕上がりはどうかな、きつとまた何か新しい驚きを見せてくれるんだらうね」という期待からくるお約束の会話である。

2008年師走の某日、私は例によって取材のためにロッキーマジックに向かった。道中の車内で同じような会話をしたのは言うまでもないが、実は私の気持ちはいつもと違っていた。というのも、これまで何回も訪ねてその度にいろいろと打ち合わせをさせていただき、基本コンセプトはもちろん、新たに発生した細かいテーマにおいてもきつちりとかたちにしてきた本プロジェクトにおいて、今回の取材はその長い行程におけるひとつのくぎりになるな、という感じがしていたからだ。誤解のないように記しておくが、これは決してこのプロジェクトが終局に向かっているという意味ではない。むしろその逆で、冒頭にも記したように作り込めば作り込むほど、また走れば走るほど新たなテーマを発見するのは当然のことであり、それこそがエキスパートが行うプロジェクトたる所以なのだ。

ではそのくぎりとは何か、それは理想とする走りを目指す上で、ここで新たなスタートラインに立ったということである。以前にもこのコーナーで紹介しているように、プロジェクトZはすでにナンバーを取得して公道を走っている。しかしそれはあくまでも走り始めたということ

「やっここまできました」というメカニックはもちろん大のヴィンテージ好き。



であり、目標とする「NAで公道最強」というにはまだまだ煮詰めが必要な段階なのだ。前回、実際にハンドルの握り、アクセルを踏んだ私のホンネから言えば「これ以上のパワーを追求するなんて……凄すぎる……」といった感じなのだが、常に高いレベルで理想を追求する渡辺氏にとっては、あの時点におけるプロジェクトZは本当にまだまだ始まったばかりだったのだ。

私がそれを察知したのは他あらん、取材前の渡辺氏からの電話での一言だった。「今度はもっとしっかり踏んでみてください! そういうクルマになつていきますから」という、その自信に満ちた一言が私の脳裏に焼きつき、やがてそれが先に説明したプロジェクトのひとくぎり、つまり新たなスタートラインに立ったのである。かくして岡崎に到着。すぐさま私はプロジェクトZに乗り込み、ストリートへと飛び出した。そしてものの5分もしないうちに、私が想像していたストーリーがけしてハズレではなかったことを確信したのであった。その大きな理由はふたつ。ひとつ