

OPTION2

NEO STYLE TUNING MAGAZINE

JUN.2009

定価 **580** yen

06

役立つ情報満載

DIY 工作教室

FRP 編

東海地区の注目マシン大集合

エキサイティングカー
“パーキング”
SHOWDOWN!!

走りのキモチを
鍛える!
**ブレーキ
キャリパー**
Catalog



コイツは絶対見逃せない!

今どき★シヤコタン 熟

登録無料!! OPT2
ケータイ専用メルマガ mail@option2.jp

究極マシン紹介&お役立ちテク

蘇る旧車・名車・絶版車

エボリューションQ

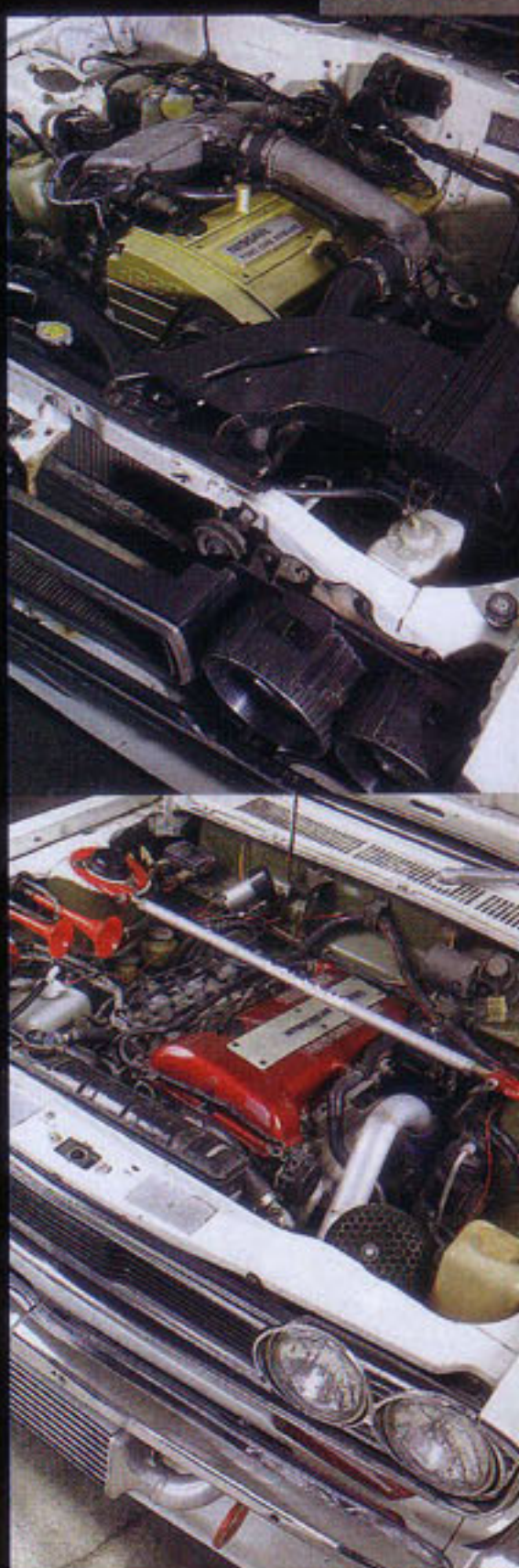
EVOLUTION



H510 BLUEBIRD
C130 LAUREL

MADE BY Rocky Auto

☎0564-58-7080



SR20DET&RB20DET

ターボエンジンのお気楽換装で 入門者が楽しめる旧車メイキング!!

今回紹介するのは3世代目のブルーバード(510系 1967~1972年)と2世代目のローレル(130系 1972~1977年)という2台。

510系のブルーバードは、今の感覚でいうとコンパクトカーともいえるサイズだけれど、当時としては“走り”を意識した生粋のスポーツセダンというポジションだった。

いち早く4輪独立サスペンションを採用し(前後ストラット式)、レースやラリーでは、世界をまたにかけた活躍も見せた名車。そして、実用性を兼ね備えた高性能ぶりが知れ渡ると、アメリカなどでも大ヒットし、今でも世界中にマニアのいる車両となっている。旧車乗りの間では“ゴイチマル”とか“ゴットーブル”なんて呼ばれたかたをしているよね。

そして、写真奥の車両が、130系のローレル。発売時期を見てもわかるとおり、時代考証をするとゴイチマルよりも一世代後の高級ミドルセダン、車格もブルーバードよりワンランク上の国内専用モデルで、当時はハイクラスオーナーカーという位置づけだった。そのため、パワーステアリングやチルト機構、パワーウインドウなどの装備が他車に先駆けて投入されるなどしていたのだ。

人気のモデルは、“ブタケツ”の愛称で親しまれた2ドアハードトップ。ハードトップモデルは、リヤサスペンションがセミトレーディング式で、車高を落とすと大きなキャンバーがつくことから、当時は“ハの字シャコタン”なんて言葉も流行したよ。

そしてこの2台は、現在の走り屋事情に通用すべく、ターボエンジンを換装するなどアップグレードされたもの。その詳細は続くページをチェックしてちょうだい!!

旧車メイクの新定番メニュー!!
ターボエンジンならライトチューンで
走りを激変できる

旧車に憧れる読者も多いと思うけれど、実際にノーマルに近い状態、あるいは当時のライトチューンのクルマに乗ってみると、走行性能は今の走り屋に満足できるとはいえない。また、旧車だからその気むずかしさやトラブルの不安感などもあって、好きだからって簡単に手を出せないという気持ちもわいてくるだろう。

その上、このところの旧車ブームで、サンマルZやハコスカなどは、相場も高くなっていくばかりで、簡単に手を出せない状況になりつつあったりする。

それでも旧車が好き、なんてひとの旧車入門にピッタリというのが今紹介する2台だ。

ベース車両の510系ブルーバードと130系ローレルは、サンマルZやハコスカに続いて人気のある車種。しかし、生産台数も多かったため、程度のいい車両もまだまだ流通しているし、プレミア価格もついていない、ねらい目のベースマシンなんだよね。

RB20DETとも搭載車が多く、こちらも入手は比較的容易で、チューニングの可能性もバッチリ。手ごろな仕様のターボエンジンを手ごろなボディにのせることで、手の届くエボQ仕様が実現されているというわけだ。



DRIVE TRAIN

ミッションももちろんRB用。L型エンジンに流用されることも多いFS5W71Cタイプでシフトフィールもなめらか。シフトレバーの後ろにあるのは、パワーウィンドウのスイッチ。この年式で純正パワーウィンドウ装備というのが、ローレルがハイオーナーカーだったことを示しているね。



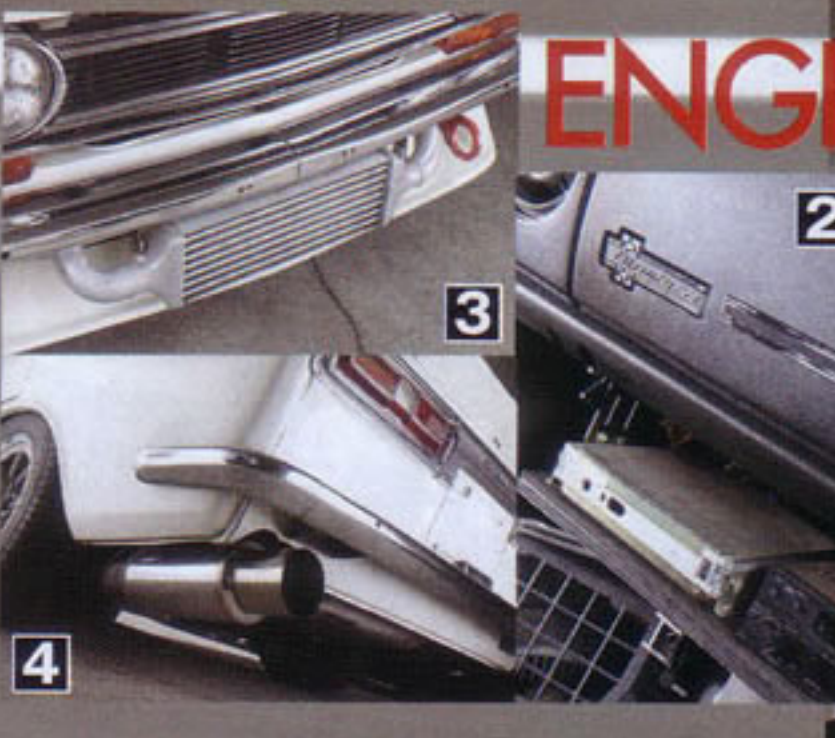
INTERIOR

⑦ターボ化にあわせて、HKSのブースト計、排気温度計、油温計などを追加。⑧このローレルは、純正パワーステアリング仕様。エアコンは、純正のコントロールパネルとRB20用のパーツを組み合わせて作動させている。



ENGINE

⑤エンジンはRB20DETをエアクリナーボックスまで含め、R32スカイライン系車種のオリジナルのレイアウトを再現。インタークーラーも、左フロントフェンダー内に配置されている。⑥エンジン制御のためにRB20DET純正のECUが移植される。



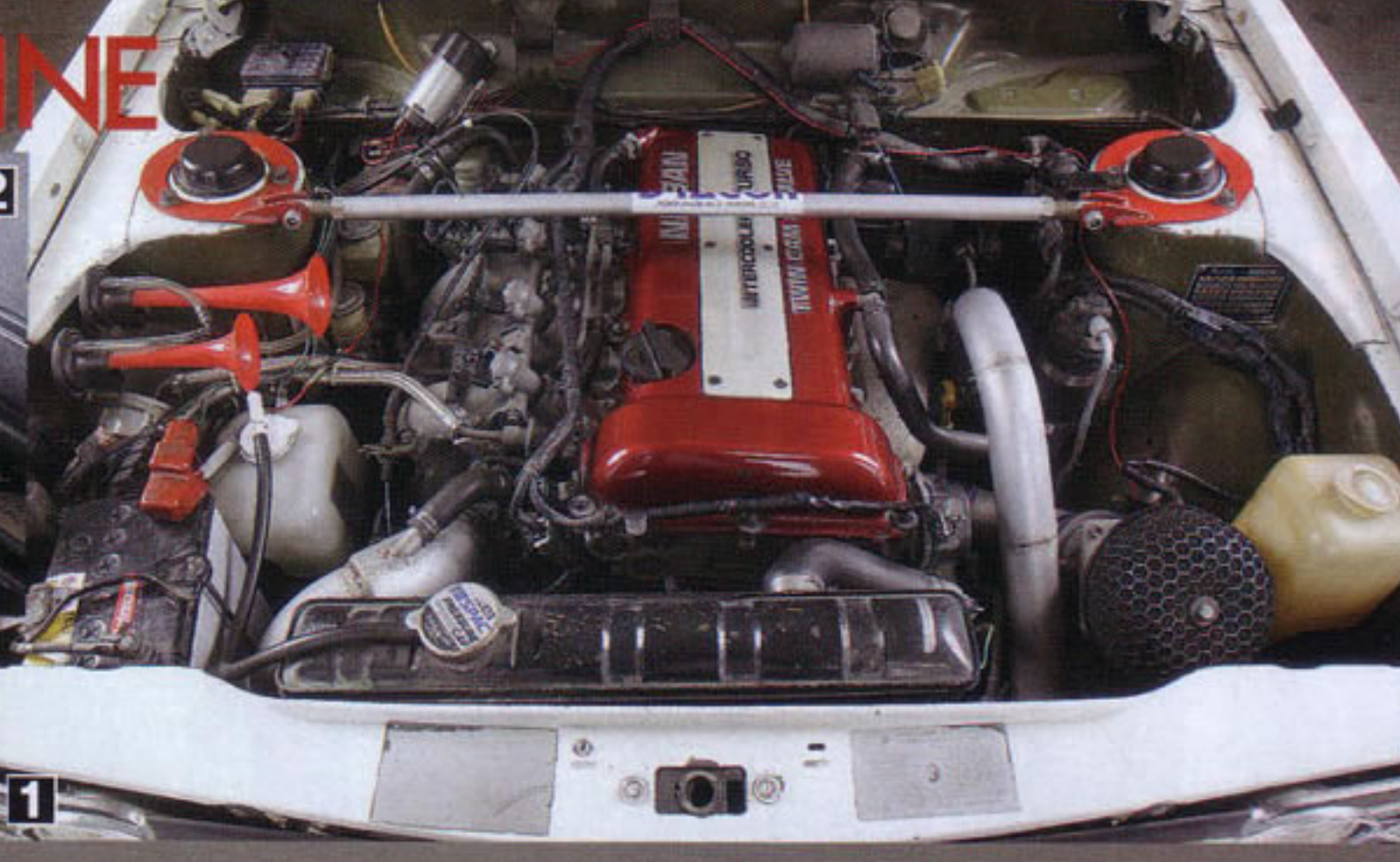
ENGINE

①換装されたエンジンはSR20DET。ミッションもSRエンジン用を合わせて移植。②制御はS13シルビア純正ECU。ハーネスの引き直して対応。③エンジンルームにスペースが取れなかったため、インタークーラーはバンパー下に配置。音はナンバーに半分隠れるため、違和感はない。④出口90φのステンレスターールはメッキバンパーとのマッチングもよく、チューニングカーらしいふんいきを演出。



INTERIOR

写真には写っていないがシートなどインテリアはいい状態で保たれ、オリジナルに近い状態。快適装備としては助手席足もとにシルビア用のエアコンユニット(室内ユニット)が仮付けされている(販売時には購入者のオーダーによってはリメイクされる)。撮影の後、油圧式のワスタが搭載される予定になっている。



エンジンが吸排気チューンのほぼノーマルとはいえ、もともと搭載されているL18(ブルーバード)、L20(ローレル)に比べると、2段階も3段階も高いスペックなので、車重の軽い旧車に積めばキビキビと走らせるにはじゅうぶんな動力性能を発揮してくれる。乗っているうちに、不満を感じるようになればS13シルビアやR32スカイラインと同様のチューニングを行えばいいんじゃないかな?

もちろん、車両の製作コストを考えれば、L型フルチューンエンジンを搭載するのと同程度の費用がかかるかもしれない。でも、旧車のクセや不安要素が排除されることで、旧車入門のハードルを大きく下げた車両に仕上がっているといっても過言じゃないハズ。

もちろん、この2台は渋滞でもしっかりエアコンが効いてくれるなど、日常使用の移動空間としてもじゅうぶん使える性能を備えているのだ。

これまで乗りたくても、乗れなかったという旧車に興味を持っている人は、力を入れすぎずにこういう車両をいちど作って、少しずつステップアップを楽しんでいくのもオススメ。長く楽しめるっていうのも、旧車趣味の特権のひとつだからね。