

VINTAGE AUTO

乗って走って愉しむ旧車の魅力が満載!! [ヴィンテージオート]

18 2009
SUMMER

【保存版】

エンジン別 名車図鑑 TOYOTA編

2000GT・セリカ・クラウン・カローラ・
スターレット・パブリカ・コロナ

Vintage Auto
エンサイクロペディア

ニッサン
シルビア大全

カスタムドリーミング

エンジン
コンバートで
極楽旧車!



憧れの名車秘話、伝説の真実、あの頃
夢中だったクルマが大集合。

昭和のクルマ物語

生沢 徹 / 第2回日本グランプリの真実 シゲ菅沼 / 粋な遊びと昭和のクルマ
笠井俊一 / 珠玉の小型自動車たち



CUSTOM DREAMING

ヴィンテージオートが選んだ 珠玉のカスタム国産旧車

一度ハマるとなかなか抜け出せないのが旧車のカスタマイジング。今回もそんな楽しい泥沼にはまった素晴らしいクルマたちを紹介しよう。“旧車だろうが何だろうが走ってこそクルマ!”というポリシーのもとパワフルなエンジンコンバートや勇ましいボディワークといった潔くも美しい世界をご覧ください

CONTENTS

- case.1 **1970 NISSAN BLUEBIRD**
made by COMMON SNAPPER
- case.2 **1973 TOYOTA COROLLA LEVIN**
made by S&A AUTO CREATE
- case.3 **1969 MAZDA COSMO SPORTS**
made by KKM
- case.4 **1976 NISSAN LAUREL SGX**
made by Dookie's
- case.5 **1972 DATSUN FAIRLADYZ**
made by ROCKY AUTO
- case.6 **1971 NISSAN SKYLINE GT**
made by C&Y SPORTS
- case.7 **1990 NISSAN SUNNY TRUCK**
made by AOBA AUTO

[ドリーミングイラスト] ファンキーマサルのカスタム夢現
1972 BAMOS HONDA バモスホンダ



驚くほどのスーパーモディファイを施しているながらも、視覚的には1970年代のZカーテイストをきっちりと保守しているところがニクイ。ロックキーオートのセンスが光る部分だ。

5

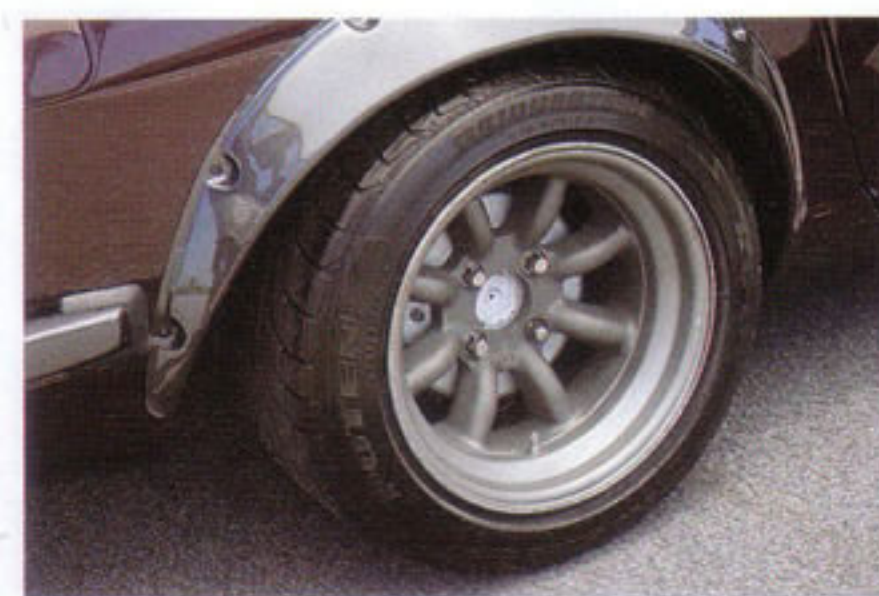
1972 DATSUN FAIRLADYZ

CUSTOM DREAMING

珠玉のカスタム国産旧車

真夏の炎天下、キーを捻るだけでいとも簡単にツインカム6が始動。エアコンの風を頬に感じながらの快適クルージングが楽しめる。そんな嬉しくなるようなスーパーZを紹介しよう。

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/A.Hirano 平野 陽
取材協力/ロッキーオート



RB25のエンジンパワーをフルに発揮するには動力系はもちろん、頑強なシャシーとしっかりした足回りが必要不可欠だ。一見ノーマルの中に驚きのスペックを秘めた、魅力的な1台である。



ポーツインジェクションが奢られている。決して軽くない大きなエンジンを可能な限り低くマウントすることで、ロングノーズのF/Rスポーツカーとしてのテイストをダイレクトに味わえるようになっていくことだ。

もちろん、他のロッキー製スベシヤリテイカーがそうであるように、このZも一度全ての外装パーツを取り外し、可能な限りの補強が効率よくなされている。



レフトハンダーにこだわった 6連スポーツインジェクション



オートエアコン、インダッシュHDDナビ、電動式ステアリングパワーアシストと、今の感覚ですぐに楽しめる国産旧車の条件を高いレベルで整えている。Zイズムを可能な限り尊重しつつも、新しいスポーツカーとして昇華させているのだ。

国産旧車の王道とも言えるフェアレディZ。一時は、やれ右ハンドルのフルオリジナルでなければ価値がない……と、ヴィンテージオートの見ればやや不思議とも思えるマーケットの状況もあったが、今では違う。Zというクルマの持つ独特のテイストを自分なりに楽しむ上でセオリーなど不要、そういかに自分のフイリングに合った仕様に仕上がっているかが問題なのだ。

ここに紹介する1台は、本誌ではお馴染みの岡崎にあるスペシャルショップ、ロッキーオートが仕上げた240Zだ。100%純正ドノーマルのGTRや、希少な432といったミントコンディションのクルマも扱うロッキーオートが、エンジンコンバートといった斬新な手法で旧車を蘇らせ、さらにそこからスーパーマシンとして昇華させるコンセプトを実行、見事に成功させているのは周知の事実。ご覧の240Zもまさにそのコンセプト通りに仕上がった魅力的なものとなっている。

HLS30、つまり輸出モデルとして生産された240Z。その多くは今でもアメリカのコレクターや旧車ファンの手によって元気な姿を見せているが、一方で逆輸入車としてかなりの台数のクルマが再び日本の地を踏んでいる。このクルマも逆輸入されたものをベースに、ロッキーオート独自のメニユーでスーパーZに生まれ変わっているのだ。

注目のエンジンはRB25DEに換装。6気筒のネバリのあるテイストを存分に味わえるようにあえてNAとし、吸気には6連スロットルのス



ボンネットの下にはメカ好きが見ればヨダレを垂らしそうな魅力的なコンポーネントが鎮座する。複雑に手曲げされたオリジナルの等長ヘダースや、熟成の域に達した6連スロットル、スポーツインジェクションのボディが眩しい。まさにネオクラシックの名に相応しい光景だ。

エンジンコンバート、車体剛性の

確保といった基本となる大掛かりなモディファイに合わせて、足回りやドライバーとのインターフェイスといったデリケートな部分にもしっかりと神経を使い、大人の遊び道具としてゴージャスに仕上げることもまたロッキーの持ち味だ。あえてハンドルを好むユーザーに向けて、ショップでは可能な限りノーマルのイメージを崩すことなく、しかしよくよく見れば驚きに値するモディファイを随所に光らせている。

重いステアリングをパワステでクルクルと軽くすることは可能だが、それではスポーティ感覚に欠ける、という多くのユーザーに代えて、あえて電動式のパワーアシストを装備し、重さを任意に調整できるようにしている。また、年間を通していつでも空いた時間に脱日常感覚を楽しむみたい、という多忙なユーザーに合わせて、ワンタッチで空調が整うオートエアコンをさり気なく忍ばせて

いるのだ。

ブラックではなく、あえて純正ブラウンにこだわって仕上げたインテリアはまさにアメリカンな雰囲気！リアルタイムでカリフォルニアを闊歩している。そんな一台に仕上がっている。

「このての仕様はポルシェやフェラーリに乗っていただける方が多いいです、納車してからしばらくして、おかげで最近では国産旧車ばかりに乗っているよ！という電話をいただくのが一番嬉しいですね」と、代表でコンセプターでもある渡辺氏は目を細める。

確かに、スポーツインジェクションと等長ヘダース、オリジナルマフラーが奏でるグッドバイブレイションは大人の魅力が溢れている。

快適! 速い! これぞネオヴィンテージ 1972 DATSUN FAIRLADYZ

CUSTOM DREAMING

珠玉のカスタム国産旧車



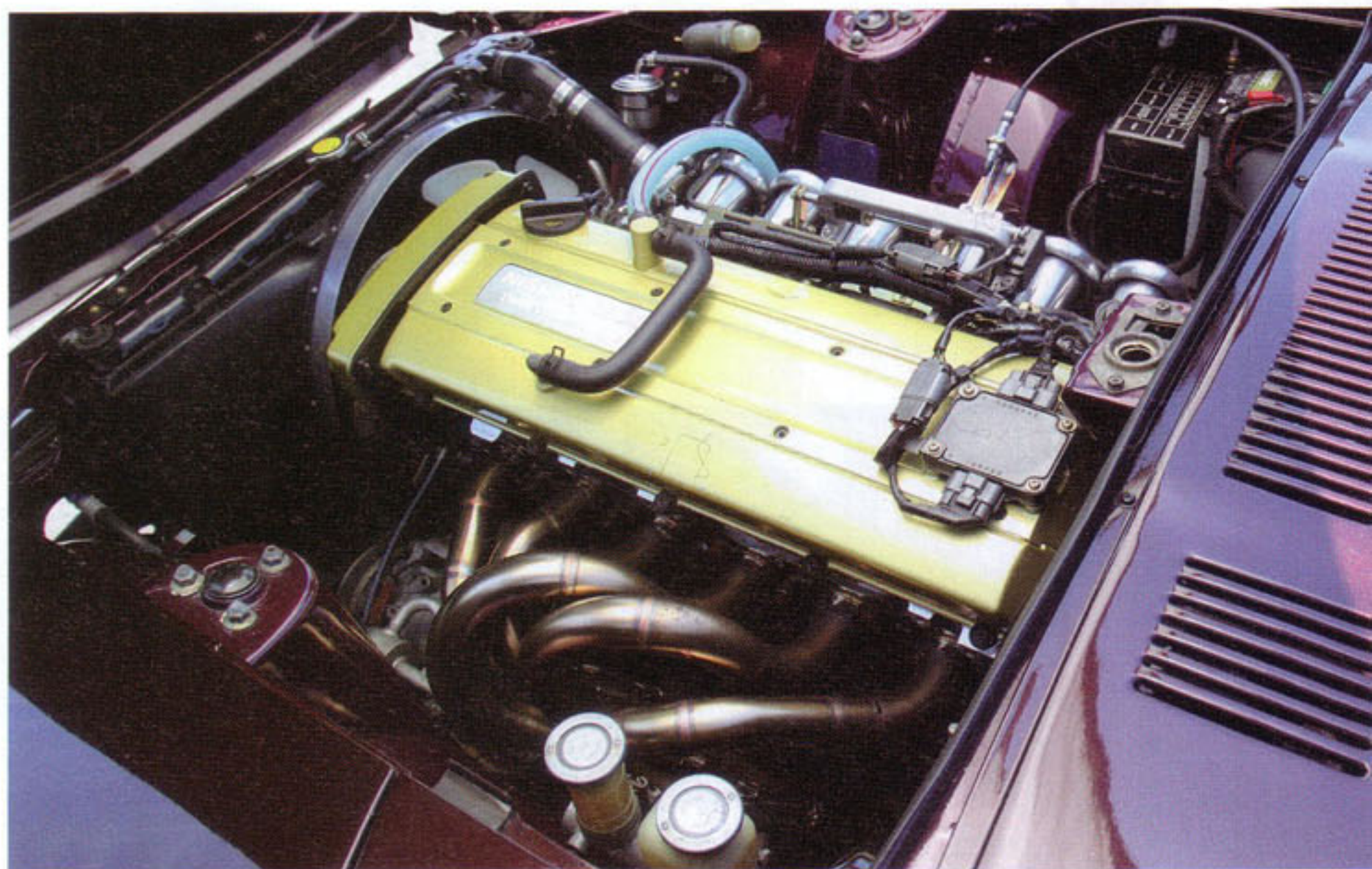
SHOP
Information

ROCKY AUTO

東名高速道路、岡崎インターを降りて10分もしないところにロッキーオートがある。店頭ズラリと並ぶノーマル車と、ピカピカに仕上がりつつあるファクトリー、さらに新車のような名車が並ぶショールームと、旧車ファンにはたまらないショップだ。最近ではオーナーが細部まで仕様を指定するスペシャルメイドが多いということで、日本全国からのオーダーに対応している。オーナーの渡辺氏は何でも相談できる頼もしい味方だ。



ロッキーオート
〒444-0865
愛知県岡崎市
明大寺字大塚55-31
phone0564-58-7080
www.rockyauto.co.jp



エンジンコンバート自体は決して新しい手法というわけではないが、換装するにあたって掲げるトータルコンセプトのレベルは日進月歩。なんとも驚きの進化である。



ワークススタイルで楽しむ ハコスカとケンメリ

1972 & 1977 NISSAN Skyline HT



「ラッキー〜!」アクセルをベタ踏みした瞬間、思わず声が出てしまった。ビッグスロットルが奏する吸気音が包まれるが、もーグッとシフトに押しつけられての加速はなんともアツアツ高し! しかも乗り心地がいいのだ。

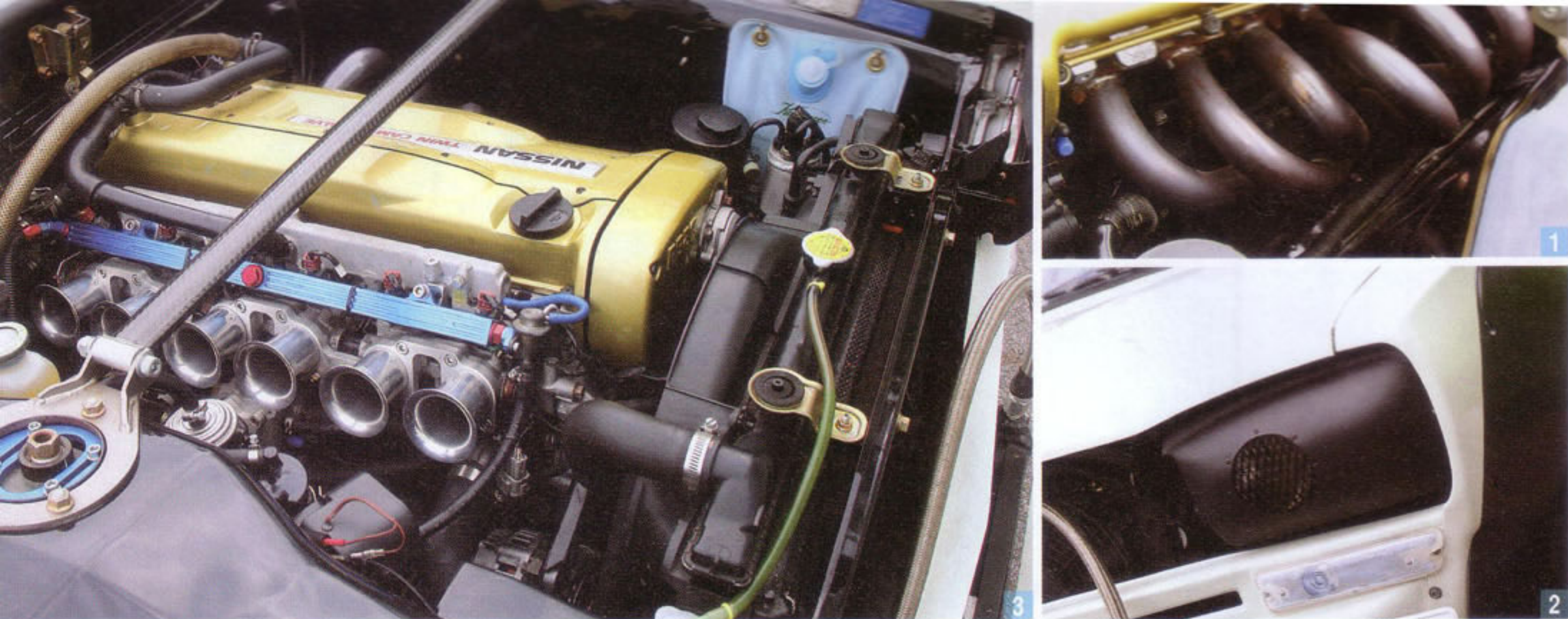
PLAY THAT FUNKY SKYLINE

by WARKS RACER STYLE

ニッサンの名車スカイラインは、実に様々なスタイルで多くの旧車ファンによって楽しまれている。ここに紹介するハコスカとケンメリは、そんな中であって、実にユニークな存在といえるだろう。ワークススタイルというその造形で男臭いコンセプトの中に潜むのは、なんとソフィスティケートされたコンポーネンツ。この嬉しくも気高いギャップこそが、大人の遊び道具としてのステイタスをグンとあげる最大のポイントなのだ!

text/K.Yamazaki 山崎和彦
photo/A.Hirano 平野 陽
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080





1.ヘダースはロッキーオートが得意とするスペシャルハンドメイド。スカイラインの限られたスペースをフルに活かした等長パイプとなっている。2.フルワークススタイルにこだわって、ドレスアップパーツとしてのヘッドライトカバーも作ったという。大人のカスタムは演出小道具にも凝るのだ。3.RB25をベースに26ヘッドを組み合わせ、6連スロットルで武装した強力なパワーユニット。徹底した燃料コントロールで高速まで一気に吹け上がる。

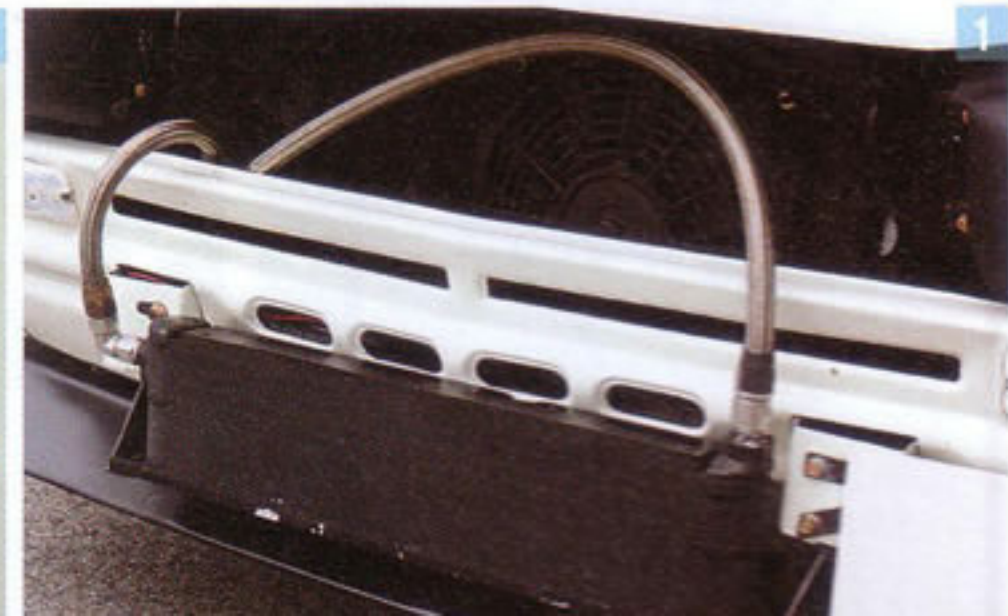


エンジンパワーに負けないだけの車体剛性を確保したハコスカ。フルワークスなのにおどろしさを感じさせない清潔感さえ感じる1台だ。

スポーツ性と快適性の両立 ワークススタイルに秘めた 大人のスーパーテイスト



1.ワークススタイルといえは不可欠なのがこの巨大なオイルクーラー。もちろん内蔵も可能だが、あえての演出だ。2.これもワークス的演出のひとつ。ピストン本まできれいに仕上がっているのが印象的だ。3.大きく張り出したワークスフェンダーに面を合わせるとなると超深リムも必須。リアタイヤは275/50-15を履く。4.フロントブレーキはタイプM4キャリパーを装着、リアはDR30のディスクブレーキを装着して強烈なストッピングパワーを確保する。



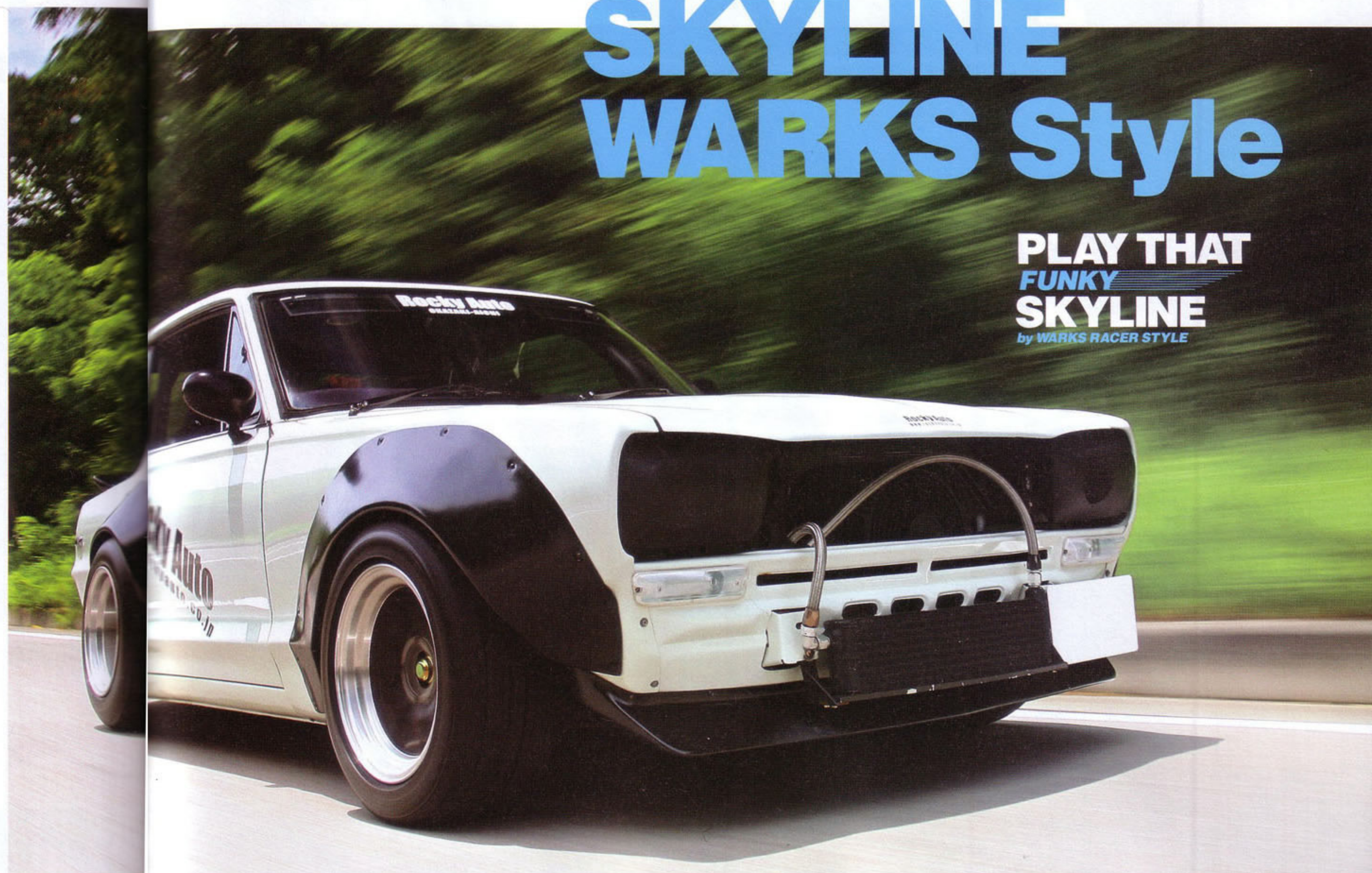
ハコスカのハードトップをベースにワークススタイルに仕上げられたこのクルマは、並み居る旧車カスタムスカイラインの中にあつて、明らかに一線を画すスペシャルワケンメイクと言っても過言ではない。

高級エキゾチックスポーツカーを含めた経験豊かなオーナーが、あえてスカイラインを選んで抱いたコンセプトはズバリ、フルワークスタイルのエキステリアとNAで速い新しいパワープラントの融合。さらにドライバートとって走りはもちろん目に入るものは全てカッコよく快適であること、というのだ。この前代未聞のコンセプトにロッキーオートが応え、豊かな経験に基づいて仕上げたのがこの1台なのだ。

エンジンはRB26をベースにハイコンプ仕様とし、6連スロットル、ワンオフのヘダース、Vプロといったお約束のフルコースが奢られている。強烈なエンジンパワーにバランスさせるべくボディ全体にはフレーム補強が入り、外観が発する迫力に負けないだけの高いポテンシャルを秘めているのだ。サスペンションはフロント、リア共にアラゴスタの特注車高調整式を組み、アンチロールバーも前後にレース用の中空が装着されている。

1972 NISSAN SKYLINE WARKS Style

PLAY THAT
FUNKY
SKYLINE
by WARKS RACER STYLE



エキゾチックスーパーカーに乗り込む雰囲気、と言っても過言ではないワケオリティだ。



更に驚くのはインテリアだ。シートに座ってグルリと見渡すと、これがスカイライン? と感じるほど高級カスタムメイドの雰囲気伝わってくる。その最も大きな要素はワンオフで製作されたフルアルカンタラ仕上げのダッシュボードとセンターコンソールの造形だ。そのシックなダッシュとパワー感みなぎるホイットメーターの組み合わせが、スカイラインという枠から抜け出した新しい雰囲気醸成している。メカ好き、モノ好きな人なら必ず見てとれるダッシュ周りのちよつとしたスイッチの配列や、新たな造形物の帳じり合わせの部分に、プロのフィニッシュとしてのクオリティを感じる。



1.このクルマの素晴らしいところはダッシュ周りはもちろん、コンソールに至るまできっちりと作りこまれていることだ。2.オイルフィルターはフェンダー内にリロケートされていた。

1.マフラーはφ50のステンデュアルタイプ、ロッキーオートのオリジナルだ。2.パワフルなエンジンもしっかりとした足周りがなければ楽しむことはできない。サスは前後共アラゴスタの特注を装備するほか、調整式のテンションロッドやレース用の中空ARCスタビライザーなどによって強化されている。3.ゴージャスなGTカーに相応しいレカロがよく似合う。

3

1972 NISSAN SKYLINE WARKS Style

PLAY THAT FUNKY SKYLINE

by WARKS RACER STYLE



NAらしい下からモリモリと立ち上がるエンジンが気持ちいい。どこまで踏んでも不安のない車体剛性と、強力かつコントロールラブルなブレーキも頼もしい味方だ。



1.メーター類はオートメーターとブリッツのホワイトパネルで統一するというセンスのよさ。ダッシュ周りに新しい風が吹いている。2.アルカンタラを全面に貼りめぐらしたダッシュ周りコンソールに、HDDナビが自然に納まっている。高級感タップリの仕上げだ。

速い、曲がる、涼しい!

ドッドドッドとリズムミカルに脈打つアイドリングは、軽くアクセルを踏み込むだけでタコメーターが元気に踊る。全てをフルオーダーで仕上げたスカイラインは何もかもが新鮮だ。さらに一旦走りだすとその驚きはさらに広がる。シフトアップする度に背中に感じる加速Gのなんとジエントルなことか! 確かに強烈な加速ではあるのだが、けて荒々しくはない、不思議なくらいソフィステイケートされた乗り味なのだ。さらに、ちよつと汗ばんだのでスイッチに触れば、ダッシュボードからは涼しい風がそよそよと吹き出してきた。ステアリングを握りながら外観を想像して思わずほくそえんでしまった。なんとも楽しい。

国産旧車を大人の遊び道具として考えたとき、当時のスタイルを今の感覚で乗りたいというユーザーも多いはず。そんなリベラルな発想の持ち主にピッタリの1台だ。

市販車をベースに、サーキットでいかに速く走るかを追求することで生まれたGTレディシグカー。そこに登場したメーカーならではのオリジナルパーツを盛り込んだ大胆なモデルを、工場レーサーの意からワークスと呼ぶようになった。ワークスレーサーは多くのクルマ好きから羨望の眼差しが向けられ、やがてそのスタイルはストリートカスタムにも反映されるようになった。

メーカーのレースに対する情熱を模したワークススタイルは、やがてマニアックなユーティリティによって人歩きを始めた。そのスタイルはより過激なものとなり、さらにプロシヨップの高度な技術がもたらされ、今では堂々と公道を走れる公道車両として存在するに至っている。このスタイルで遊ぶ上でのセオリーはただひとつ。かつてメーカーが燃やしたレースに向けた情熱に対してリスベクトすることである。

1977 NISSAN SKYLINE WARKS Style



あくまでも大人の道具
いかに好きモノであるかを
アピールすることがポイント



1.先出のハコスカ同様、このクルマにもダミーのヘッドライトカバーが装着されている。実車ではグリル自体が巨大なエアスクープとなり、ラジエターに直にフレッシュエアを導入するようになっていた。2.ファストバックテールにはやはりこの大きなスポイラーがなければ締まらない。歴代スカイラインで最も話題を呼んだ丸型のテールランプユニットはあえてノーマル。



1.少しだけハの字切ってフェンダーに納まるリアホイールはスピードスターのマークⅢはなんと12J! 2.ここまで張り出したオーバーフェンダーに極太のタイヤを面いちで装着すれば十分に本気度が伝わってくる。3.デザインワークは第19回東京モーターショーに出品されたときのデザインを再現している。4.フェンダーを留めるリベットの頭がなんと生々しい。



**PLAY THAT
FUNKY
SKYLINE**
by WARKS RACER STYLE

**1977 NISSAN
SKYLINE
WARKS Style**



ケンメリには以前のハコスカや後のジャパンにはない独特のボリューム感がある。それを象徴しているのはリアクォーター部分であり、そこを思いっきり使って張り出したワークスフェンダーは物凄い迫力を演出している。あくまでもレースシーンにおいて、レースカーに他車に向けて威圧的なイメージを持たせる必要があるならば、このワークススタイルはかなり高いレベルでクリアしていると言える。

**もちろん全て公認済
堂々と遊べる迫力満点スタイル**

KPGC110、つまりケンメリのGT-Rは、1973年に1977台のみが生産されたとされる希少なクルマだ。ニッサンは当時、その中から2台だけを生粋のレーシングカーとして製作したのである。最終的にグリッドに並ぶことはなかったが、それでも第19回東京モーターショーに出品されたスカイラインハードトップ2000GT-Rレーシング仕様は、レースファンに限らず多くのクルマ好きから注目を集めた。

ここに紹介するのは当時の文字通りのワークスレーサーを目指してモディファイされた1台だ。ベースは1977年のケンメリ。前後の巨大なフェンダーやチンスポイラーなどを可能な限り忠実に再現している。このクルマが公認を取って堂々と走れることに驚く方がいるかもしれないが、本当に驚くポイントはそこではない。なんと、実際にハンドルを握ってみるとこのクルマ、すごぶるイージードライブが可能となっているのである。エンジンとクラッチ周りのセッティングもさることながら、なんととってもパワステの効果は大! こんなクルマを女の子が涼しい顔して乗ってたらブッ飛んでしまいうのだが、この1台ならば十分に可能な話。よく調教された2・8リッターは懐かしいサウンドと独特のバイブレーションを室内に響かせる。明るく健全に、ワークススタイルをひとつのモディファイプランとして楽しむのもカッコいい!



スカイラインをワークススタイルで遊ぶ。そんな大胆なコンセプトも、きつちりと細部まで仕上げることで高級な1分の1モデルとなる。

純正パワーステアリングとパワーウィンドウで快適ドライブが可能。メーターパネルにはシンプルなアルミのGT-Rスタイルを装着して雰囲気を盛り上げている。





1.2.3.テールレンズ、オーバーフェンダー、フェンダーミラーといった部品ももちろん新品。非の打ち所のない素晴らしいコンディションだ。4.純正ライトカバーの透明度にも注目したい。5.マフラーはZ432縦型デュアルが装着されている。6.希少なノーマルのホイールキャップの状態も素晴らしい。7.内装パーツのコンディションも悪くない。8.9.エンジンルームも素晴らしいコンディションに仕上がっている。光るゴム類などはまるでカタログ写真を見ているような美しさだ。



1.スラリと伸びたノーズがなんともお洒落なクルマ。あえて車高もノーマルのままだが、これはこれで気品のようなものを感じる。2.ここまで仕上がっていると乗る方も思わず背筋を伸ばしてしまう。静かなアイドリングからシルキーに吹け上がる感覚が最高！整ったエンジンとはこのことだ。3.4.今の感覚で見ると、車高を下げてワイドリムを履かせてくださいと、メーカーがユーザーに訴えているのかもしれないタイヤとフェンダーの関係も、現車をじっくり見ているとこれはこれでアリとも思えてくるから不思議だ。



今となってはかなり入手困難とされるインテリアパーツ、たとえばスイッチやノブ類、ランプやレンズといった部分に、惜しみなく新しいものを投入しただけあって、その仕上がりは素晴らしい。ノーマル絶対主義のファンにとっては、文字通り垂涎の1台だ。



1971年、それまで輸出専用モデルだったL2・4型を搭載したフェアレディ240Z、240ZLがそれぞれ右ハンドルで国内販売された。そしてこの時、ファンを唸らせたスポーツバージョン、240Z・Gが同時にデビューしたのだ。Zに続くGの称号はグラッドノーズの略。そう、Z・Gにはこれまでのボディにはなかったフロントバンパー一体型のFRP製Gノーズと、レーシングカーを彷彿させる過激なパーツ、オーバーフェンダーが前後のホイールアーチに装着されたのであった。この強烈なインパクトを放つZ・Gは1973年、他の240Zや432と共に姿を消して以降もずっと、Z好きの間では憧れの存在となっている。とにかく固体の少ない240Z・Gは、2リッターのZや他の240シリーズをベースにレプリカも数多く登場してきたが、そういった類が増えれば増えるほど、本物のZ・Gの希少価値をより上げているのもまた事実である。

ヴィンテージオートバイヤーズガイド

V.A. BUYER'S GUIDE

ヴィンテージオートが選んだ、買って乗れる極上旧車を紹介するこのコーナー。

今回はZ好きならたまらない、一段と美しいフェアレディの登場だ。

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 phone0564-58-7080

1972 NISSAN FAIRLADY 240ZG

Gノーズならではの 精悍なイメージがウリ 希少な固体が蘇った



今では国産旧車のクイーン、フェアレディZが発売されたのは1969年、先代のオープンカーだったダツン・フェアレディに代わったの登場であった。高性能スポーツカーながらヨーロッパカーよりもリーズナブルということで、北米で大ヒットしたことは周知の事実だ。同年、日本国内でもL20型を搭載した4速ミッションを搭載したモデル、フェアレディZと、5速ミッションを搭載し装備を充実させたフェアレディZ・L、さらに憧れのDOHC、S20エンジンを搭載したフェアレディZ432がそれぞれラインナップされた。後にこのZ432が希少なコレクターズアイテムとして超レアな存在になっていったことも広く知られている事実である。

さて、そんなニッサンの歴史的名車のデビューは、当然ながら多くのクルマ好きにとって衝撃的なものであった。しかし、Zの歴史を語る上で忘れてはならないのが国内における2・4リッターの登場だ。



室内も新品のダッシュで仕上げるという徹底ぶり。まるで新車のような雰囲気なんとも不思議な魅力となっている。

V.A.BUYER'S GUIDE

1972 NISSAN FAIRLADY 240ZG



名車をドライブする気分は最高。より軽快なスポーツカーとして楽しいクルージングが可能となっている。手足に触れるもの全てが優しい感触に包まれているようだ。



PRICE BOARD

1972 NISSAN FAIRLADY 240ZG	形式 HS30-12147
類別区分番号 0070	L24 エンジンフルOH
SUツインキャブ	内外装総仕上げ済み
純正ホイールキャップ	純正Gノーズ
純正ライトカバー	新品ダッシュボード
リア縦熱線ウィンドウ	

本体価格 **627万9000円**

納車諸費用 25万円~35万円 (納車方法、場所による)

踏めばわかる極上フィールはワンランク上のZテイスト

これまでに数え切れないほどのZに試乗してきたが、今回のそれはいつもと違っていた。というのもエンジンはもちろん、足周りに至るまでドノーマルの240Z・Gにはこれまで乗ったことがなかったからだ。もちろん1970年代にリッチな友達がいきなり乗ってきたZのハンドルを握ったことはあったが、それとてせいぜいZ・L。240Z・Gなんてのは雲の上の存在で、ただただ羨望の眼差しを向けるしかなかった。実際にハンドルを握ってみて正直に感じたこと、それは驚きに値する何かがあるわけではないのに、不思議なほどにジェントルで趣のある独特のフィーリングを全身に受けたことであった。エンジンコンバートやメカチューンを施したZは、それはそれで楽しいのだが、あえてノーマルに乗ってみると、そこにはまさに淑女の名を誇るに足るだけの独特の空気感と、スムーズに吹け上がるシルキー6には粋なパワーウエイトレシオが存在していた。

なるほど、あの頃に新車で買った羨ましい連中はこのフィーリングを堪能していたのか、と納得しきり。「ノーマルを好んで乗っておられる旧車ファンの間では、最近ではS30よりも本物の240シリーズをベースに贅沢なフルレストアを施した方がワンランク上に見られるんですよ」というシヨップのコメントにも頷けるような気がした。もし真剣に240Z・Gが欲しいと思っっているのなら、なにはともあれ、まずはこのクルマに一度乗ってみてから悩んでみてはいかがだろう。

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は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

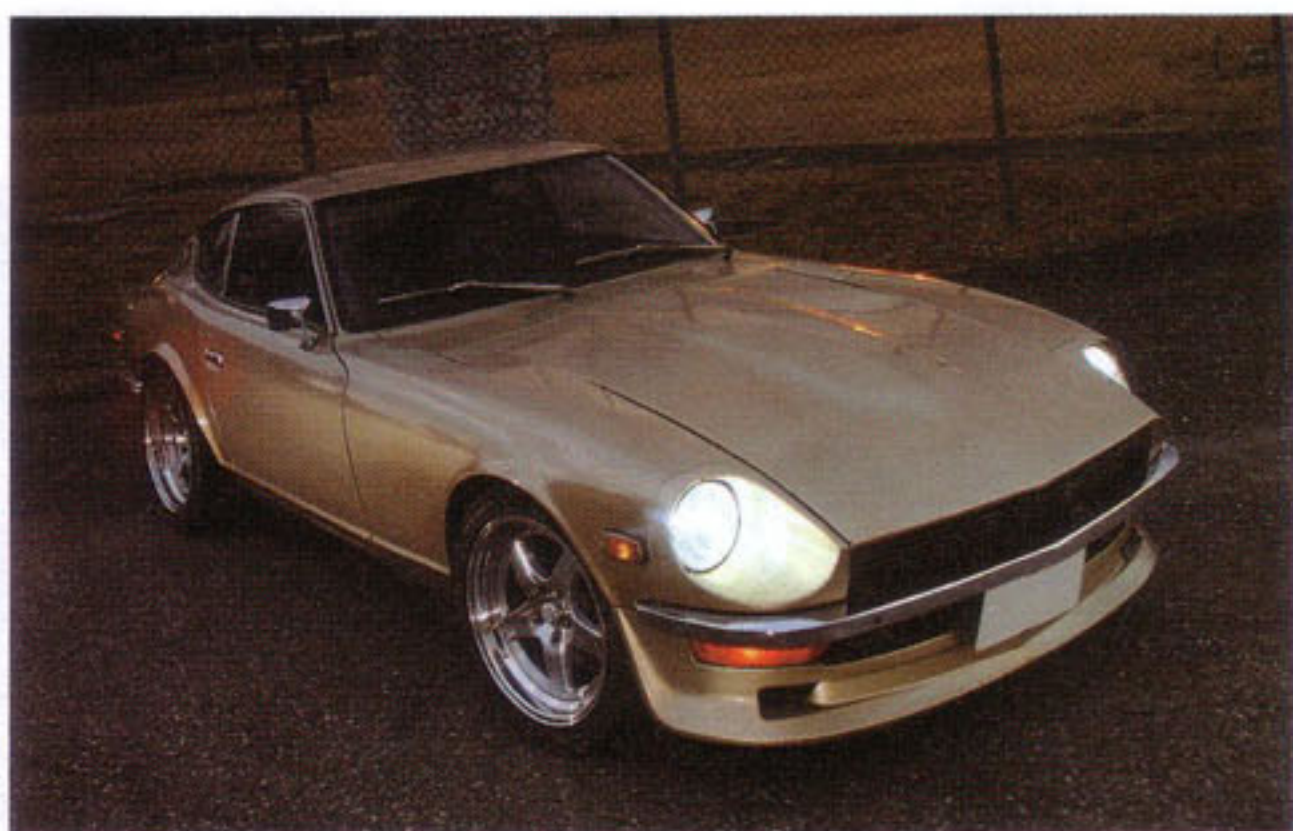
1



公道最強!
NAで380馬力!?

ROCKY“Z”Top Project

第9回
レーシングドライバーに聞く
ネオヴィンテージのテイスト



SCENE

2



俺のZは
どんどん進化する!

1973 DATSUN 240Z

第12回
チョーシ良いんじゃないの
このクルマ!?



ひとしきり走ってから意見交換をすると、話はよりレベルの高いシチュエーションでのテストへと発展。近い将来サーキットでのインプレッションをとってもらおうべく、スケジュールとマシンの調整をすることとなった。いよいよZトッププロジェクトも佳境に入る!

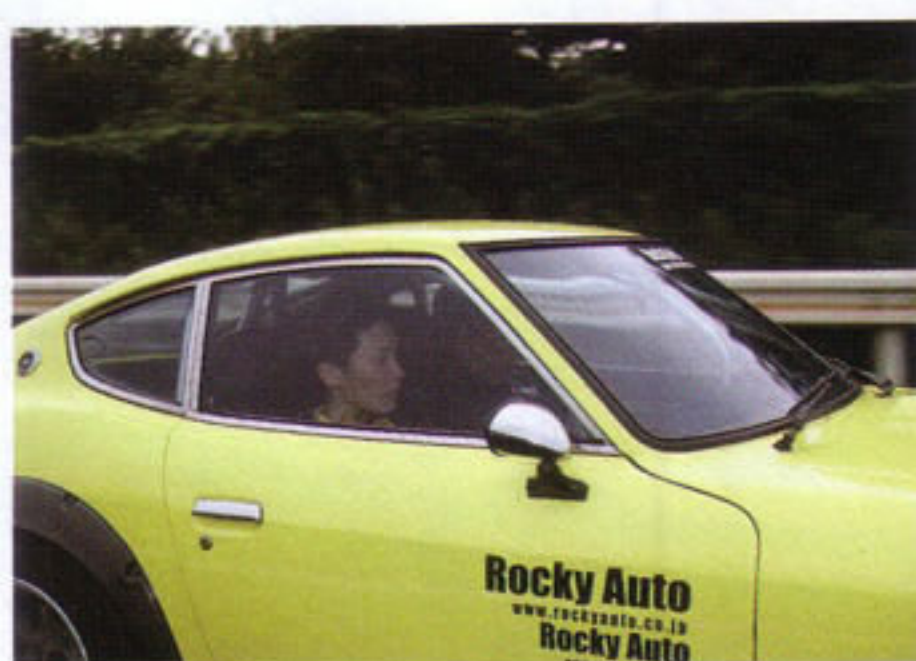


「うわぁ、こんなにきれいに納まるんだ」と関心しきりのコボちゃんと、かつて「いろんなZ」に乗った頃を思い出して話が弾む。ターボではなくあえてNAの気持ちよさを追求するコンセプトに「ヤマちゃん昔と同じだね!」

「Lが高度に進化した感じが最高! サーキットを走ってみたいくなるね!!」



「レストアして旧車に乗るのもいいけど、やっぱりチューンドカーってのが我々の真骨頂でしょ!」と改めて意気投合。



「このどこまでも回っていきそうな吹け上がりがたまらないね!」とご機嫌なコボちゃん。走り出してすぐに手足のように乗りこなす様子はさすがのプロドライバー。



意外なまでの乗り心地の良さと、ワイドトレッドながら高い直進安定性を示すところも高く評価してくれた。プロジェクトのテーマが実証されて私もご機嫌!



SCENE 1

公道最強! NAで380馬力!?

ROCKY "Z" Top Project

第9回

レーシングドライバーに聞くネオヴィンテージのテイスト

今回このコーナーに登場していただくのはコボちゃんのお愛称で知られるレーシングドライバーの桂伸一さん。実は彼と私はかつてオプション誌創刊時に共に徹夜して原稿を書いていた仲間なのであります。

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



クルマに乗り込むとすぐさま各部をチェック。プロドライバーとしての目が光った!

さて、今回のこの企画に二つ返事で快諾してくれた桂伸一さん(以下コボちゃん)と私は、ド早朝の横浜に集合。まるであの頃のオプションのロケだな……と、私は早朝の副都心をラインロックしたクルマで煙草クモクにしたことを思い出してニンマリしながらクルマを走らせた。

5月にニユルブルリンクをアストンマーティンで走って2位入賞という素晴らしい成績を修めたばかりのコボちゃんは、黄色いVAZZを見るなり「今見るとZってホントにカッコいいんだよね」と、嬉しう一言を投げかけてくれた。

説明もどかしく、というかプロのレーサーにはスペックとシフトパターンを告げれば特に伝えることもなく、アツサリとテストランはスタートした。

「ねえ、ヤマちゃん、これってL20の延長戦上にあるよね、ニッサンってすごいね、いやこれを味付けしたシヨップが凄いわ」というのが、一気に2速で7000rpmまで回した時のコボちゃんの第一声であった。RBベースでとんでもないパワーを絞り出しているのは百も承知、でもその特別なパワー感というかテイストがまったくの別物ではなく、あの頃(オプションの取材で二人して全国のチューンドLに乗っていた頃デス)にいつも言っていた「直6にこだわった頂点」を思い出させるというのだ。

「きつとあの頃多くのチューナーが目指していた夢の直6はこれだったんだね、あの頃は不可能だったけど今なら実現するんだね」と、コボちゃんは何度も加速フィールを楽しみながら語ってくれた。

また、アライメントや足回りに関して、「これだけ幅のあるタイヤを履いているのにストリートで真つ直ぐ走るのが凄いわ」と、これまた高く評価してくれたのであった。

車体剛性やブレーキのポテンシャルといった、もつと試してみたいメニューは沢山あったのだが、あくまでもストリートでのテストだったのでおあずけ。「機会があったらサーキットで走ってみて、またいろいろ教えてくれないか?」という私のわがままをお願いに快く頷いてくれた。というわけでオプション同窓会的Zトッププロジェクト試乗会は終了。サーキットインプレッションという新たなテーマに向けて、さらに細部を煮詰めるべく、クルマはロッキーオートに戻った。

今回のゲスト

桂伸一さん

編集者を経てモータージャーナリス&レーシングドライバーとして活躍。N1耐久レースをGT-Rで駆って優勝経験あり。最近ではニユルブルリンクをアストンマーティンで走り、昨年は優勝今年も2位に入るといふ快挙を成し遂げている。愛車はニユアプリウスとメルセデスのエヴォIIでラジコンもプロ級!

