

フェアレディ S30



サンマルを知る！改造る！乗りこなす！

～不滅の名車を現在に、乗る～

- フェアレディ Z S30 歴代シリーズ解剖 ■ L型エンジンの違い ▶ N42/E88/P90/F54... ◀
- L型に付く全燃料供給装置 ▶ ソレックス/ウェーバーからインジェクション・MoTec/V-Pro ◀
- 目的別チューニングガイド ■ S30 車検のホント ■ S30/S31 ユーザー&ショップデモカー紹介
- 予算 & 時間別レストアの方法 ■ 今手に入る純正部品 ■ S30/S31 専用パーツガイド etc...



憧れていたサンマルが
ここにある！



HLS30Z

owner's S30 kai preview!

RB26を搭載した モンスターマシン

46年式



シート 選席: USA 製本革バケット
助手席: USA 製本革バケット

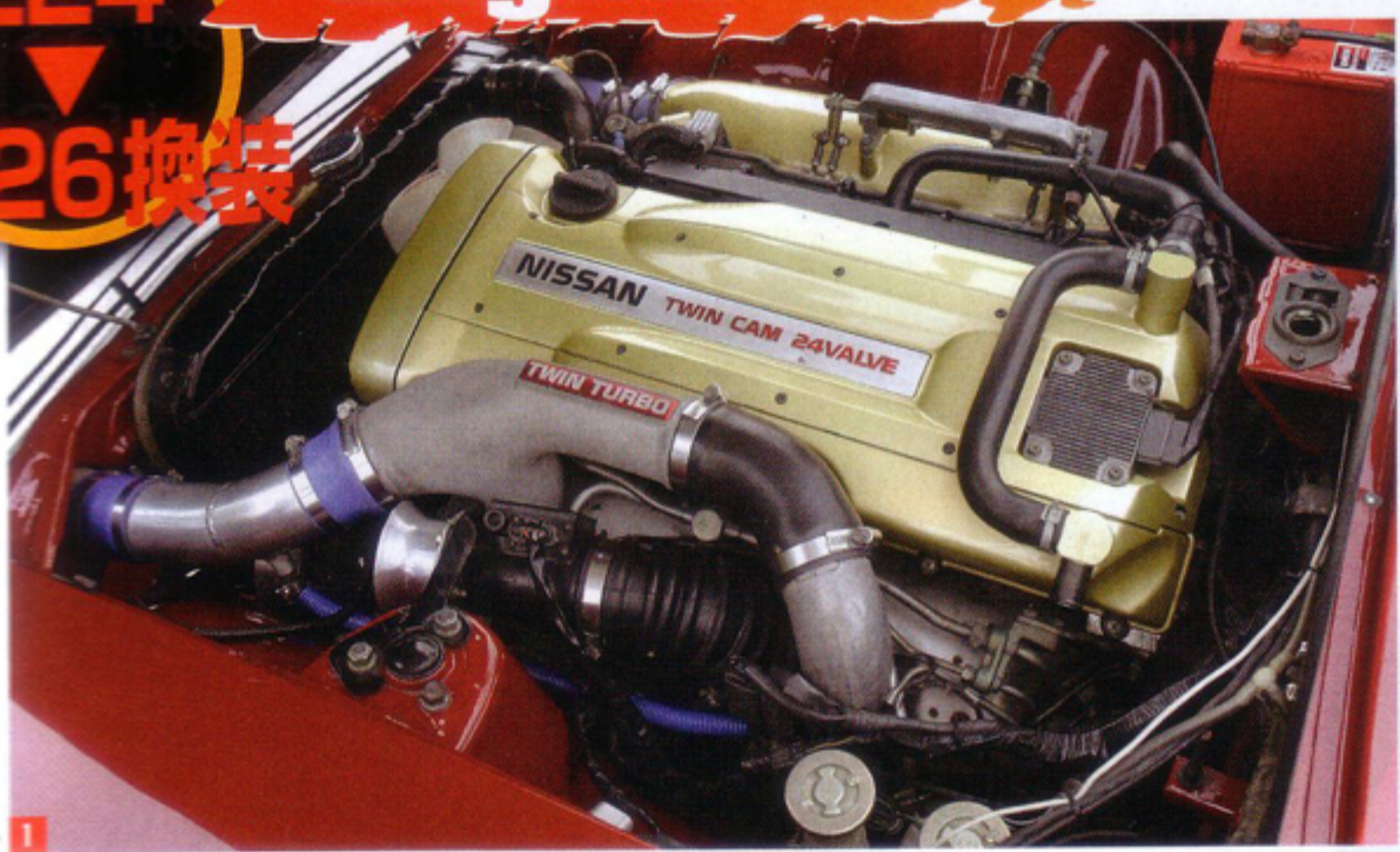
本革製の高級感溢れるシートは、逆輸入車だけにアメリカ製のリクライニングバケット。派手さがなく純正風でいてホールド性がある



Interior 室内

L24 Engine エンジン

L24
▼
RB26換装



インタークーラー トラスト2層改



マフラー 80φワンオフ

Wheel&Tyre ホイール&タイヤ



ワンオフの車高調はF10kg/mm/R8kg/mmの springs を組む。ブレーキはZ32用のキャリパーとローターを装着し、ストップパワーは万全

ホイール パナスポーツG7 タイヤ F・R共 ZIEX

F	9J-16 o/F :-10 mm	F	205/50-16
R	9.5J-16 o/F :-25 mm	R	225/50-16



① タツシユボードの3連メーターは純正。追加メーターはセンターコンソールにファスト、油圧、水温計が並ぶ② スピードメーターとタコメーターは輸出用の純正。ステアリングはコンペハンドル。白いシフトノブの下にはRB25ターボ用ミッションが収まる③ 現在はインジェクション仕様だがチヨウクレーパーが残る④ ラゲッジスペースはオリジナルコンディションを維持している

タービン 純正ツインターボ

ロッキーオートHLS30の見どころ

- ▶ RB26DETT 搭載
- ▶ フルピロ足で 強烈加速
- ▶ メッキ部分を ブラックオフ

渡辺社長



国産最強エンジンのRB26を軽量のS30に搭載した究極マシン

RB26を軽量のS30に搭載したら... そんな誰もが夢見るスワップを実現したのがこのHLS30。360psまでパワーアップされているため、足回りがノーマルのブッシュだと簡単にホイールスピニングしてしまうが、フルピロ化しているためロケットのような加速を味わえる。L型のメカチューンで同程度のパワーを狙うと、走る場所を限定した仕様になってしまうが、RB26だけにいつでもどこでもハイパワーを楽しめる。



Rocky Auto '71 H

1976年式 HS30H

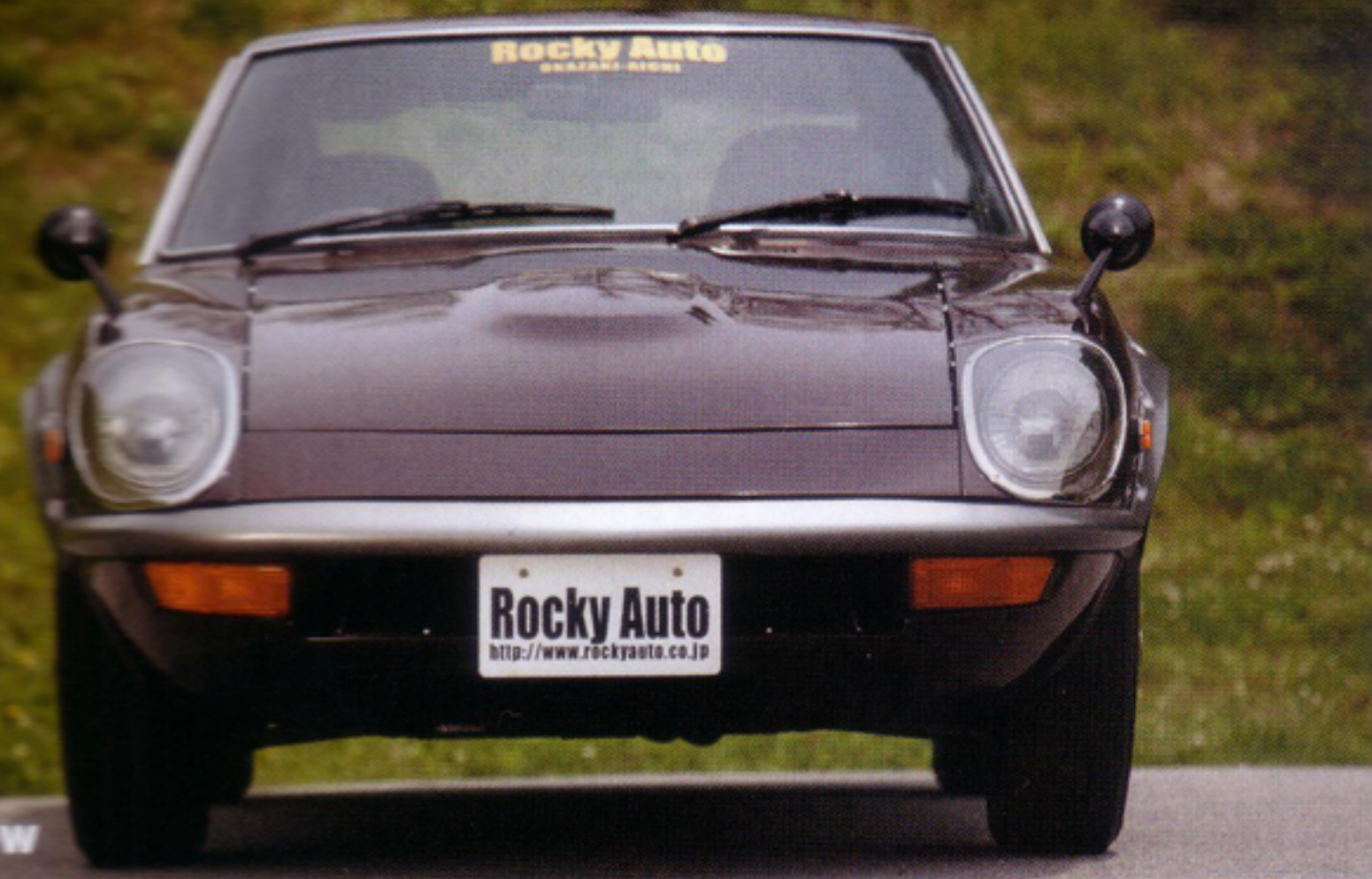


オリジナルのGノーズが特徴のHS30H。全長はGノーズのおかげで18cm長い

石川編集長の
乗ってみなきゃ
わかんねーぞ



Front view



当時の実力は
どんなものだったのか?

フルオリジナルに乗る Vol.01

フェアレディ240Zの実力

1976(昭和47年)式
NISSANフェアレディZ HS30H

カッコ良く、速くはならないチューニングカー。その姿、見ればカッコ良さはすぐに分かるけど、速さはエンジンの作りやパーツ選択、スペックで想像するしかないのはオリジナル=ノーマルカーも同じ。それだけでは納得できない貴方のためのコーナー“石川編集長の乗って見なきゃわかんねーぞ”、Vol.1第一回目は憧れの240Zだ



Front Wheel

標準タイヤサイズは240Zの場合、175HR-14となる。現在ではトラック系タイヤでしかこのサイズは手に入れないと言ったこともあり、試乗車は185/70-14サイズのタイヤ(B/Sレグノ)を履く



ロッキーオートの渡辺社長

今回貴重な240Z、HS30Hのオリジナルカーを貸し出してくれたのはロッキーオートの渡辺社長。他のページで紹介しているB26、HS30のイメージが強いが、オリジナルカーも強い。この他にもハコやケンメリのGT-Rも同台が在庫がある。今回の240Zもその内の一台。まだ仕上げ途中状態で撮影させてもらったが、その仕上げは見事。ノーマルの240Zも雰囲気が出ていいでしょ」と渡辺社長。様々な仕立を準備し、必要であれば試乗も可能なというロッキーオートのクルマたちはやはり今後も目が離せない。ちなみに今回の240Zは、れっきとした売物。気に入った人はすぐにでも連絡を入れてみよう



Right view

実際はフェンダー下にFairlady 240Zのエンブレムが付くが、その他はオリジナル状態の右サイドビュー



Rear view

この位置からだとやはりラリー車バリの車高とアームの角度。バンパーはフロントがウレタンでリヤが塗装となる



Rear Suspension



Rear Wheel

前後共にオリジナルのホイール、ホイールキャップを備えている。今となっては下ホイルキャップよりも純正ホイールとホイールキャップの方が貴重。タイヤサイズは70扁平あり(70扁平)タイヤとホイールハウスの隙間が多少広く感じる



Left view

左サイドビューもFairlady 240Zのエンブレムがない状態で、マフラーもオリジナルではないが240のオリジナルマフラーが付く

日本仕様はとて希少車

240Z、L24を積んだHS30系Zの多くは輸出され、1割に満たない数が国内仕様とされているから日本では珍しい存在。今回試乗するのは、Gノーズが特徴的な240Z(HS30H)だ。発売された時期は1971(昭和46年)3月から1973(昭和48)年9月で生産台数は15万台弱。そのバリエーションは当時のL20を積むS30と同じで、HS30の廉価バージョン・ショートノーズ。HS30は豪華仕様・ショートノーズ。そして一般的認知の高いHS30Hはロングノーズ仕様となっている。

L24は数字が示すとおり2393cc、当時は今と違って3ナンバーの税金がべらぼうに高く、気軽に乗れるような排気量ではないけれども、2シーターのS30も憧れの存在なのにその上のグレードとなると...という具合に日本ではあまり売れなかった。今となるとともった話だけども、そんな境遇だった240Z、日本仕様は今となればかなりの希少車。実際に輸出仕様との差はそれほど無いんだけど、果たしてその実力のほどは?当時の性能というものはどういったものだったのだろうか?

まずはまわりを眺めてみる。車高が低い240Zを見慣れているせいか、あまりの車高の高さは笑ってしまうほど。しかも静止状態だと前後ともポジティブキャンバーが付いているという恐ろしさ。が、慣れてくるとやっぱり240Z、カッコいいんだなあ。これがこの悪そうな雰囲気。これはいいよ。エンジン始動だ。アクセルを何度かあり、セルと連動させるい

座った瞬間、次元が変わる

まあなんとと言っても運転席に座った印象は、ウインドウの位置が高くこれぞスポーツカー。でもこのハンドルの細さはどうなの?って感じ。昔の人はドライブインググロブを良くしていたものだけれど、なるほどね、グロブでもしないと力が入れないほど細い。言うまでもないけど、パワステは付いてないから重いけど、据え切りをしなればそれほど気にならないものではない。(女性はきついでしょ)

クラッチを踏み込むと、マスターバック付きのアシストが付いたものになっている身にとっては多少の重さを感じるけど、所詮ノーマルのシングルなので全く問題ない。アクセルもいかにもリンケージで繋いでいる感があるけど、これも慣れればまあ大丈夫。そのままクラッチを繋いでスタートだ。

走り出すと景色が70年代に

432マフラーの排気音がエンジン回転数が上昇する都度心地よく伝わってくるが、やはりこのトルク

フェアレディ240Zの実力

可能性を秘めた240Z
 確かにL型エンジンはチューニングの可能性を秘めているエンジンだし、車体だって軽さを武器に、かなりの線まで行けるのはこの本の他のコーナーを読んでもらえば良く分かるだろう。ただ、オリジナルでもこれだけ魅力溢れるクルマはそうはないと言うのを運転席

感してしまいが慣れてくるとその楽しさも倍増。240Zは忘れかけていたクルマの基本、ブレーキを踏みコーナーに入り、パーシタル、そしてアクセルを踏み加速など基本操作を要求され、きちんと操作してやればしっかりと走る。いや、勉強になると言うか、操作法を変えるクルマがガラッと特性を変えてくれるので、面白くなってきた！

ブレーキは…ちょっと疑問
 だけどブレーキにはもの申したい。当時のものだし、マスターバツクも、ブレンチというサイズ(47年9月生産車から)になってはいないけど、やはりタッチは硬く、踏み力も結構いるしキャリパーの性能もたかがしれている。現在のクルマから乗り換えてしまうとそのフィーリングの違いに戸惑うくらいで、そのままブレーキを踏み込むと前車におつかってしまおうではないかと冷や汗をかいてしまうほど。実際は強く踏めば止まるんだけどね。

大人をもう一度ときめかせる
 もっと速いクルマはいくらでもあるし、快適なクルマだって星の数ほどある。そんな事言わなくてもみんな知っている。では、何故この240Zにもう崇拝の眼差しに近い眼光でとくと眺めているのだろうか？

確かに速く走る、サーキットで…となるという役割不足な部分があるにはある。ボディ剛性はとにかく言わないまでも足回りはこのままの状態ではつらい。特にタイヤ。この部分を変えるだけでも峠での走りは汗かいて操る感がさらに誇張されとつてもよらしい。エンジンの仕様は上を見たらきりがないけど、この仕様でも十分楽しめる。例えばこれをベースにパワーに慣れたきたら、キャブを直し、そしてカムを交換…なんてステップを踏んでも楽しい。そういった楽しみが出来るのもL型チューニングの楽しみである。ドライブと共にステップアップしていく感覚がね。

室内も良くこれだけの状態が保たれていたかのよう、状態は○。細かいところを見ていくと、ダッシュボード、センターコンソールはS30と同様、昭和46年3月生産からのものと同様、シートもそうだ。ちなみにちらっと見えるワイパーアーム、HS30系は黒塗装が正解だ。トランクルームもキレイな状態のまま保たれていた。この年式のゲートダンパーは写真の1本が正解

Engine エンジン
 L20系のエンジンを使用しボアを78mmから83mmに拡大、クランクもストローク69.7mmから71mmに延長し排気量を2393ccとしている。ピストンは510系ブルーパールのSSSのL4から赤田田、細かいところではファンもL20よりも大型化されたSUキャブも38φから46φにサイズアップ、マニホールドも合わせてサイズアップされた。写真はスタックヤード、オリジナルの車

Interior 室内
 室内も良くこれだけの状態が保たれていたかのよう、状態は○。細かいところを見ていくと、ダッシュボード、センターコンソールはS30と同様、昭和46年3月生産からのものと同様、シートもそうだ。ちなみにちらっと見えるワイパーアーム、HS30系は黒塗装が正解だ。トランクルームもキレイな状態のまま保たれていた。この年式のゲートダンパーは写真の1本が正解



現在のクルマにはない緊張感がハンドルを握ると伝わってやっぱりL24はベストバランスエンジンだと実感…



室内も良くこれだけの状態が保たれていたかのよう、状態は○。細かいところを見ていくと、ダッシュボード、センターコンソールはS30と同様、昭和46年3月生産からのものと同様、シートもそうだ。ちなみにちらっと見えるワイパーアーム、HS30系は黒塗装が正解だ。トランクルームもキレイな状態のまま保たれていた。この年式のゲートダンパーは写真の1本が正解



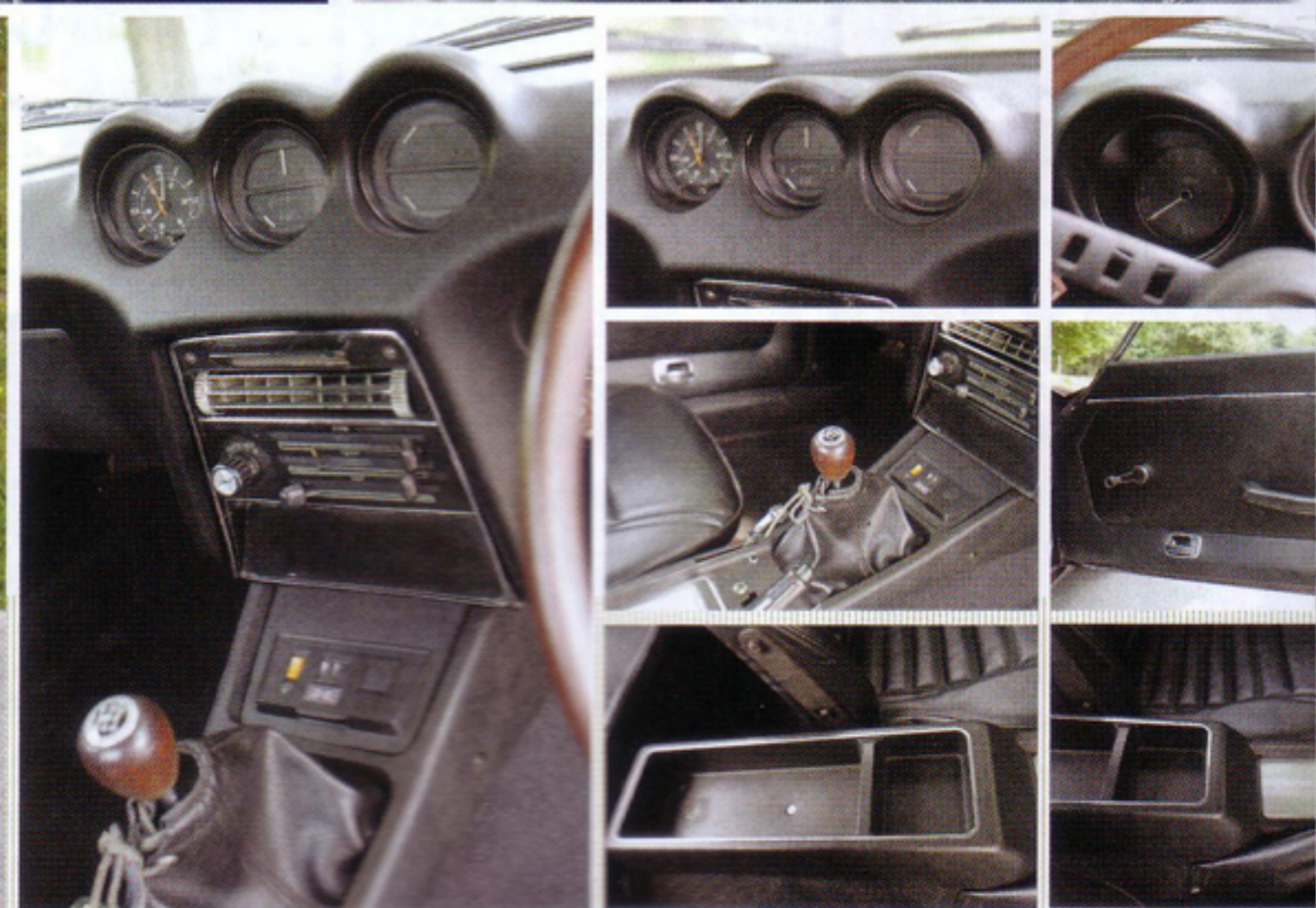
Interior 室内



Engine エンジン



L24+SU ツインキャブ



感はL24独特。走り出しての第一印象は「面白い」のひとこと。チューニング用語にもなった240Z独自のギアレシオを持つミッション、240クロスはギアチェンジする度に、エンジン回転数が気持ちよく繋がるし、程よくトルクがありしかも高回転まで気持ちよく回るL24はやはり名機だ。
 巷ではL20のトルクの無さ、L28のもつさりとした回転の鈍さなどを言う人が多いけど、実際は排気量から来るトルク感L20でも十分、L28はグロリア/セドリック系からそのまま積み替えたエンジンが多く、ポート形状やセッティングなどが合ってなく調子いいものは少ない。オリジナル系ですら調子を保たれているエンジンは少ないからね。プラス、チューニングしてやればL28は別物に変わる。ことからもそれは分かるよ。
 そんなことを考えつつ乗っていると、ちょっととした峠の上り坂に差しかかった、ギアは4速。試みにそのままアクセルを踏んでいくと回転が上がっていく。なかなか力持ち。しかし長い上り坂が続くとさすがに回転の上昇が遅くなってきたので、クラッチを切り3速にシフトダウンし再加速。こういう、シチュエーションはクルマを操っている感覚がとて強い。例えば今どきのコンパクトカーは、アクセルを踏み込んでいけばこの程度の坂道をキックダウンしながら加速していくし、ある程度の速度も出る。だけど、それがどうした？って感覚になる。特にこの240Zは我が道をゆくって言う雰囲気にも包まれ、クルマは速ければいいというものではないと教えてくれる。雰囲気あってこそこのクルマ、操縦感覚が