

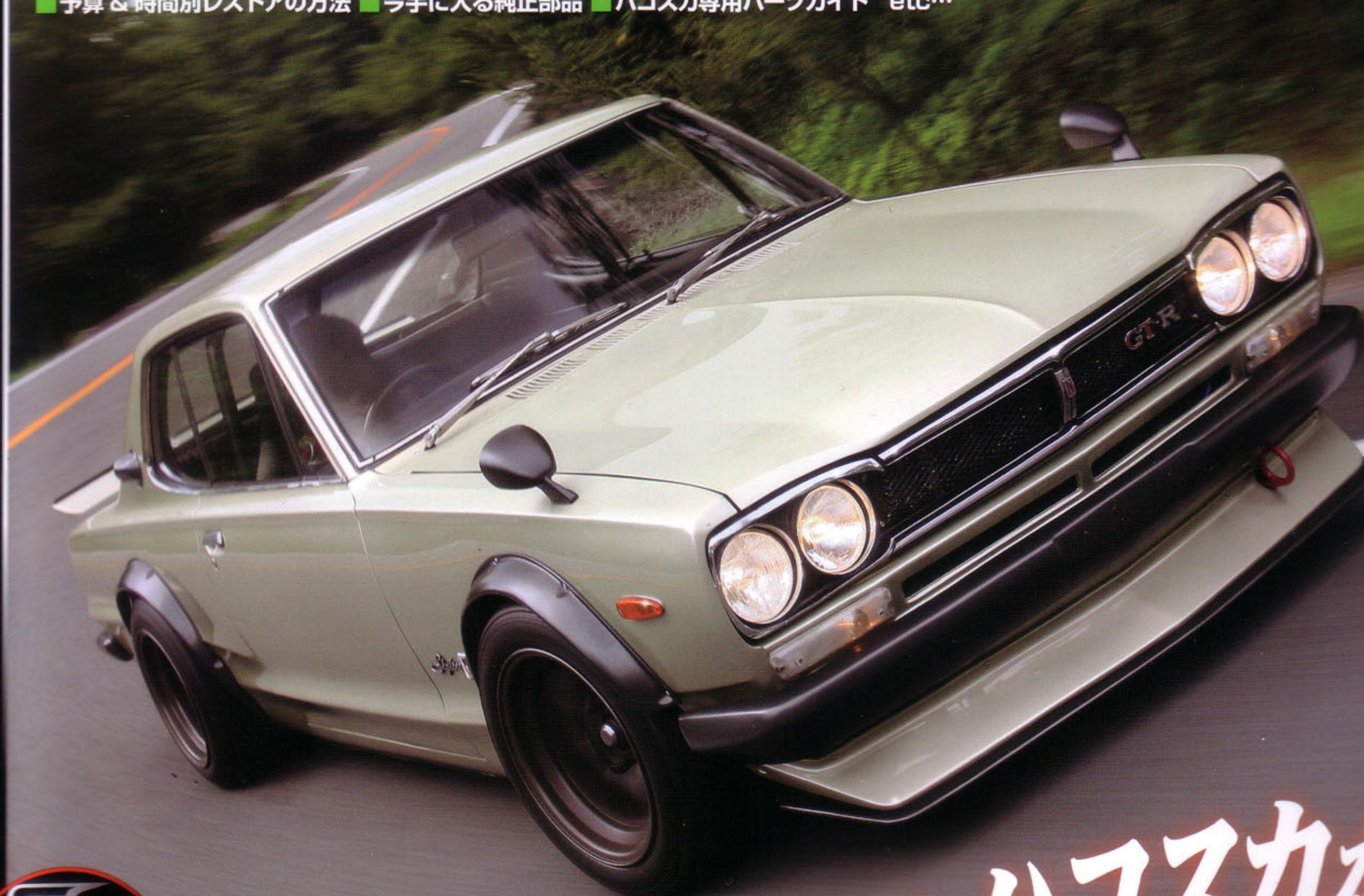
スカイライン KGC10 変身 スカ

□GC10 □KPGC10 □PGC10

ハコスカを知る！改造る！乗りこなす！

～不滅の名車を現在に、乗る～

- ハコスカシリーズ大研究 ■L型エンジンの違い ブロック・クランク ▶N42/P30/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◀
- レースカー大解剖 ■ハコスカ車検のホント ■ハコスカユーザー&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 ■ハコスカ専用パーツガイド etc…



憧れていたハコスカがここにあり！

L3.10改インジェクションin KGC10



RB25 6スロットルin KGC10

性格の違?台に乗る

初期型の性能は分かった、じゃL型はどという声が聞こえてきたので(幻聴!?)、ここからはL型3.1リッターの紹介。その比較になんとRB25も登場!!

石川編集長の
乗ってみなきゃ
わかんねーゾ
番外編

Rocky Auto
OKAZAKI-AICHI



こちらはダッシュボードを付けて雰囲気もがらりと違う。こちらのダッシュボード下と見比べれば、右の車両にいろいろ電気仕掛けが付いているのがお分かりだろう。微妙に違うだけでこれだけ違うという証拠だ

こちらの仕様(右ページ)はRB25にRB26・6連スロットルのV-Proスポーツインジェクション仕様。ロッキオオートが作るこのクルマはただの換装だけでなく、エアコンはもちろん、パワステやパワーウィンドウ、AUTOLAITなどをR33系ボディから移植。言ってみればガワはハコスカ、中身は現在のクルマだ。内装もシートやエバポなどを工夫して取り付けているから快適そのもの。室内に入るとエアコンの効いた車内で、フツフとアイドリングして止まっているという何とも不思議な(ハコスカらしくない)空間。一方、L3.1仕様は、正に荒々しい感じが漂うハコスカ。キーを捻るとL型独特の排気音+バルタイを振ったハイカムのアイドリングがいかにもチューニングカー。このクルマはエアコン無し(インジェクションだから要望により簡単に取り付けられる)けど、それを許してしまふ雰囲気。ちなみに両車に取り付けているマフラーは全く同じモノだけどエンジンによりこれほど違うのか...と思うほど音色が違うのだ。

前ページの初期型から、いきなりフルチューンに近いハードトップのハコスカ。ただのフルチューンという言葉ではなく、1台は正統派系L型3.1リッター、スロットルボディを付け、V-Pro制御したハコスカ。見た目はホイールの色の違いだけ?と見えるもう一台のハコスカは、RB25を積み、カムや6連スロットル(スポーツインジェクション)にエアコン、パワステetc言葉では簡単にフルチューンと言えるけど、まんま性格の違う二台を同じ日の同じ場所でも乗り比べる事が出来ることに。これだけはっきりと比べられる機会もないので、どれだけ違うかを伝えていくこと。フルチューン「L」のハコスカ

排気量の違いだけではなく性格も全く異なる

落ち着いた雰囲気の室内は、追加メーターなどの装備もなくノーマル然としている。が、細かい箇所をよく見るとオリジナルとは全く異なっている



Interior 室内



パワーウィンドウはR33から流用取り付け。もちろん全て作動するので、ここからリアウィンドウも開けられる



Interior 室内

1 左右のシートにはリクライニング式のレカロLSを取り付けている
2 タコメーターが交換されるだけでもこれだけの迫力。しかしこの風景も似合ってしまうハコスカらしいところ
3 フェンダー内部を覗くと補強のバーが入る。その他にもスポット増し等などフル補強されているが、RB25を積んだ右の車両も同様に補強が入る



Side view



Side view

1 左右のシートはR32GT-R用。ハコスカにマッチ
2 ハーネス類は全てR33を使用するので電気系に不安は全くない。コラム下にキレいに納められる。ステアリング系は様々な車種のを流用し、スマートに取り付けている
3 リアシートはオリジナル生地で貼り替えている

AUTOライトも使用可能だ



ロッキオオート渡辺社長



Rear Wheel

Front Wheel

こちらは定番色のワタナベ。タイヤはフロントがグランプリM7R 195-55-14、リヤRE-01 225/50-15を履く



Rear view



Rear view



Rear Wheel



Front Wheel

ホイールはワタナベにリム回りを赤メタリックに塗装してワンポイント。タイヤはフロントRE-71 195/50-15、リヤはポテンザGIII 225/50-15を履く。フロントキャリアはTYPE-Mに、リヤもディスク化されている



足回りはメンバーを加工し、ロアアーム等はR33やローレルの部品を使う。車高調整はS13用で、コレのおかげでフロントの足がかなり良く動く。ステアリングもラック&ピニオンに交換

RB25 6スロットル in KGC10



1 RB25エンジン。基本はノーマルだが、TWM6スロットル+タコ足などのおかげで下からトルクを発揮。エアコンONでも気持ちよく回る 2 V-Proで制御された6スロは、どんなときでも簡単にエンジンが目を覚ますのも魅力 3 RB用のAACバルブを取り付けているおかげで、アイドリング時にエアコンが入っていても、アイドルアップしてストールを防いでくれる



1 デフはR200に交換し、LSDを組み込む 2 マスターシリンダーも前後ブレーキの容量UPに合わせてR33マスターシリンダー & マスターバックに交換し、ブレーキタッチも良好



燃料タンクはラバーソウル製のステンレスに交換。バッテリーはトランクに移動、燃料ポンプももちろんインジェクション用に交換している。なにげにトランクランプが付いているのが分かるだろうか？

排気量の違いだけでなく
性格も全く異なる

まずRB25ハコスカに乗ってみることに。ステアリングがラック&ピニオンに交換されているのがすぐに分かるほど、操作に対する反応が早く、正しく平成生まれのクルマのハンドリング。ステアリングも重くもないので、思ったような走りが出来るし違和感もない。

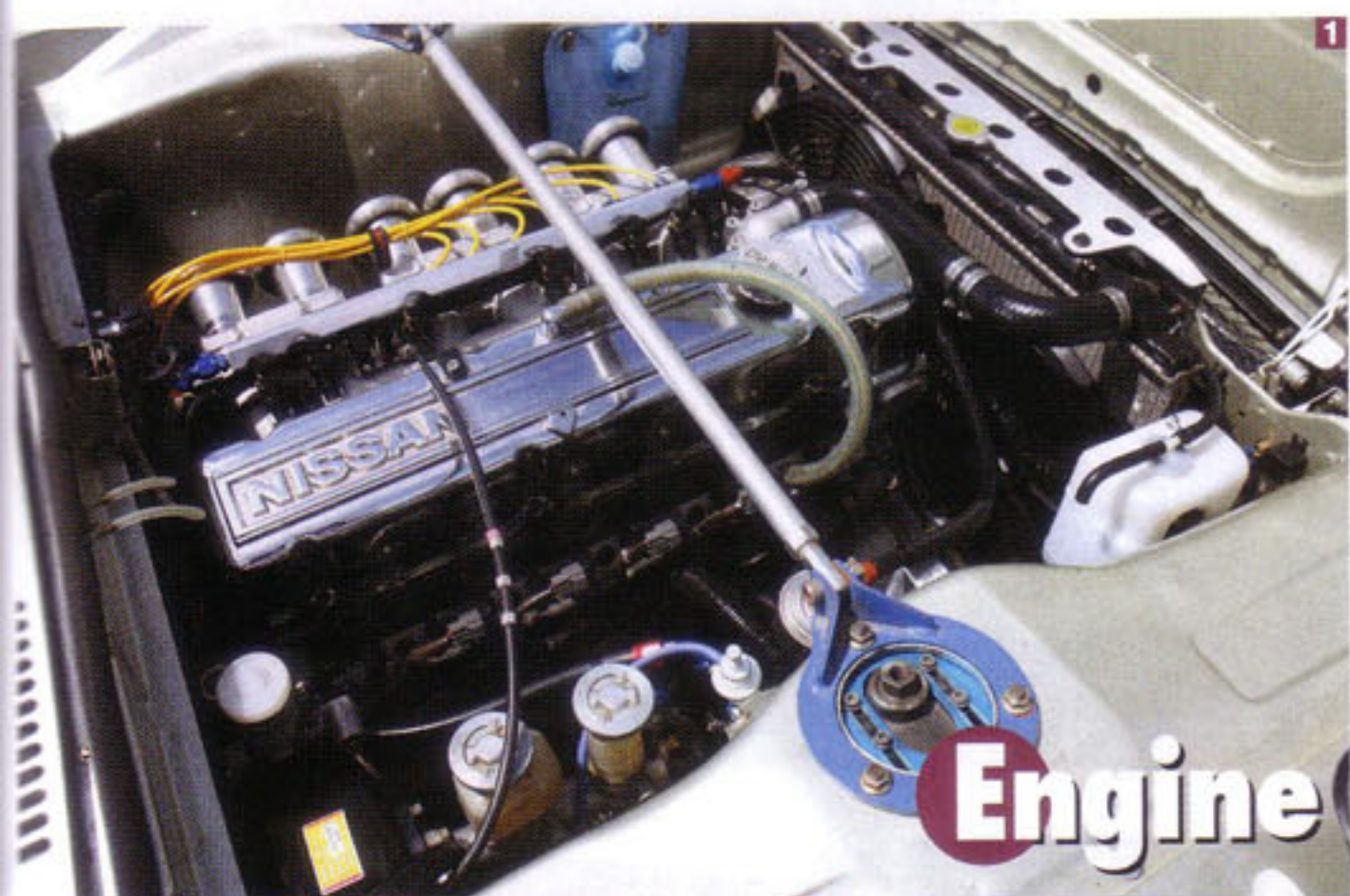
エンジンも吸排気交換のおかげでRB25が元気に感じ、結構な坂道をガンガンと上っていく!! しかもエアコン付き。ハコスカに乗ったことのある人ならかなりびっくりするだろうし、乗ったことがない人は平成のスポーツカーと変わらぬ乗り味とハンドリングに驚くのは間違いなし!! しかもフロントサスペンションの追従性も明らかにいいから、思い切った運転も可能。これらはしっかりとボディを作っている、ボディ補強しているのとなり効いている印象。

では、L型3.1ℓ改に乗りかえてみる。エンジンをかけた瞬間、もうこちらはLの世界。しかも不安定なアイドリングはいかにもチューニングカーらしい。クラッチを繋ぐ(これもRB25よりやはり重い...)と、排気量の差もあるけどかなりトルクフルで、アクセルをそのまま開けていくとグイグイ、クルマを引っ張っていく!! 正しく3.1ℓの加速!! やっぱ楽しい!! これは速度を上げて同じで、アクセルに付いてくる感覚は「やっぱ、L型改NA恐るべし!!」と、正直に思う。

しかしステアリングはやっぱ重いし、リサークユレディンクポール式(長いので以下ポール式)は、ステアリングの遊びも多く感じるし、路面のショックもダイレクタに手に伝わってくる。ま、ハコス

じゃじゃ馬と良く調教された馬。どちらを選ぶかはあなた次第

L3.1ℓ改インジェクション in KGC10



こちらのトランクはスペアタイヤ部を大胆にカットしているのが分かる。バッテリーはこちらも後方に移動している。この中を見てもこのハコスカのボディの仕上げの美しさが良く分かるだろう

こちらはL28改31ℓフルチューン。扱いやすさを重視し、低回転域のトルク特性を大事にセッティングしているのも特徴 2 スロットルはRB26用を加工し、マニホールドなどもワンオフ製作。クランク角(カム角)センサーなどもRB26用を利用し、L型ながら最新の技術を利用して制御も完璧になっている 3 こちらもデフはR200にLSD。インジェクションはこれもRB26用を流用。ステアリングはスマートに取り付ける



カ独特のこの感覚がたまらない人もいるし、慣れてしまえばいいことでもないんだけど、ポール式とS30等に付くラック&ピニオンと比べると、やはりラック&ピニオンの方が好みの人が多いのは事実。簡単にまとめるとRB25ハコスカは何処でも走れる快適仕様、いつでもハコスカと一緒にいたい人向き、L型31ℓハコスカは週末や自分の時間など、こごとと言うときに乗る仕様、クルマを操っているぞ!! という感覚を味わいたい人向き!! どちらがいいかは好み次第、どちらを選んでも決して後悔はしないだろうな、と取材帰りのクルマの中でこの2台を購入し、クルマライフを楽しんでいる夢を見ていた石川でした。