

蘇る旧車・名車・絶版車!!

エボリューションQ

OPTION^{Two} Q

EVOLUTION Q

時代を超える旧車の世界!!

Vol.4

SCOOP!!

新世代のL型クロスフローへッド製作記



注目の新定番!! 旧車のための性能向上&快適TUNE-UP技術集

135軒掲載 絶版昭和車エキスパートショップガイド

アンチノスタル

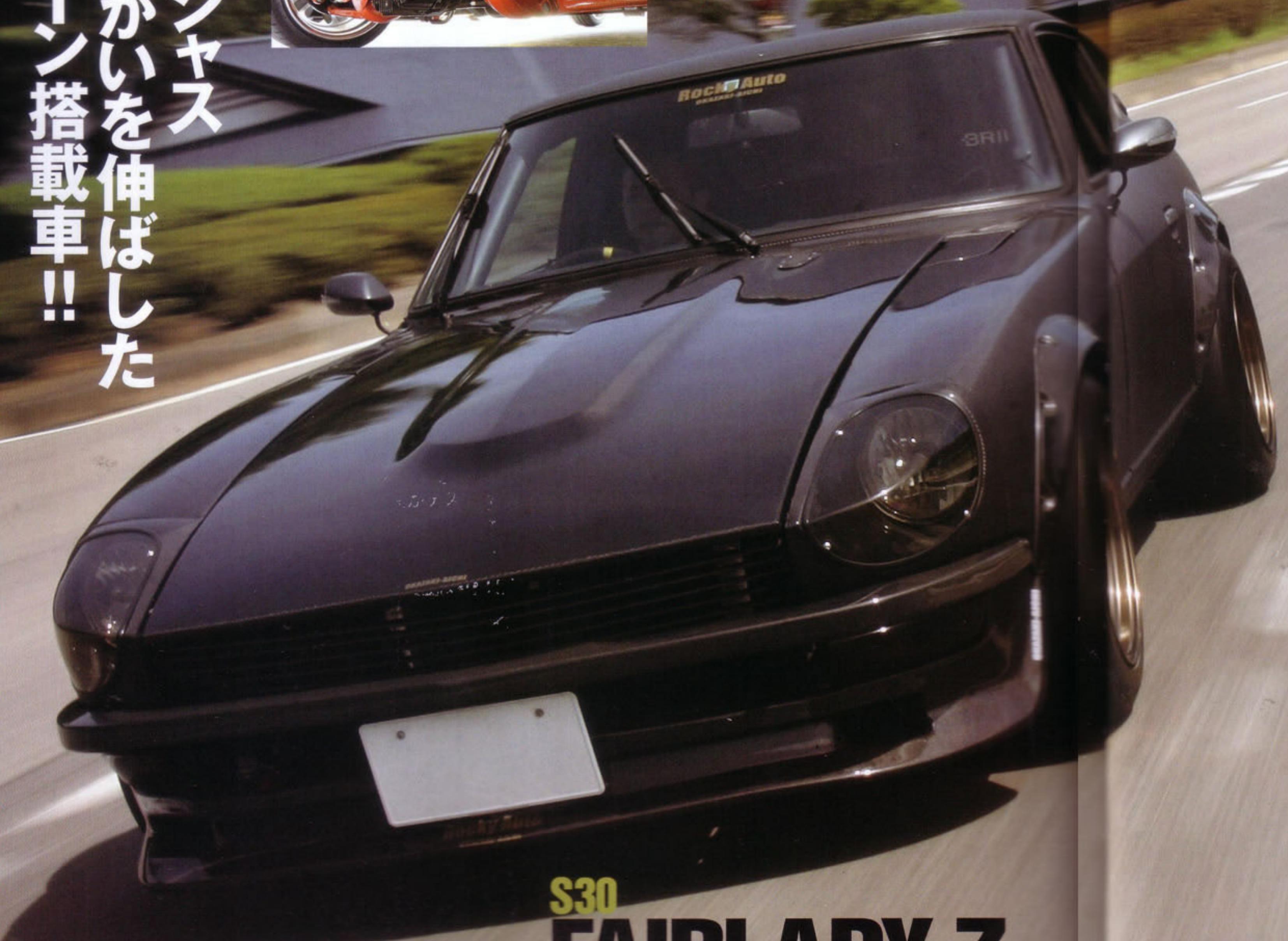
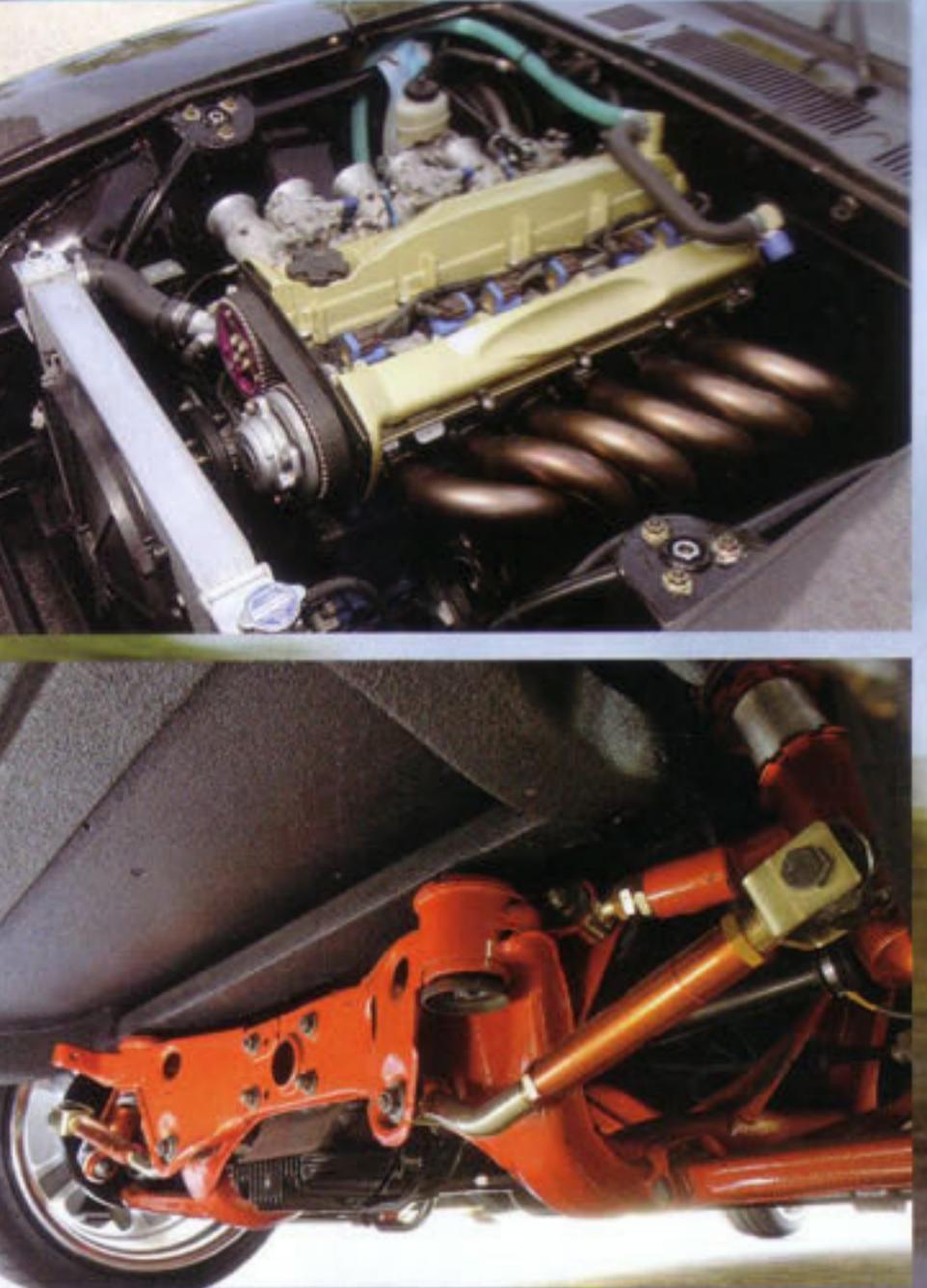
ジック宣言!!

時代を超える旧車の世界!!

エボリューションQ
EVOLUTION Q
Vol.4



スバルターン&ゴージャス
キヤラクターのちがいを伸ばした
RB30改メカチューン搭載車!!



S30
FAIRLADY Z
ROCKY AUTO
0554-52-7080 <http://www.rockyauto.co.jp>

KGC110
SKYLINE

念すべき巻頭企画のトップを飾るのは、1969年デビューの初代フェアレディZ(通称サンマル)こと、1972年デビューの4代目スカイライン(通称ケンメリ)。どちらも、L型エンジンの搭載車で、旧車の中でも高い人気を保っている車両の代表格だ。

S30 FAIRLADY Z



カーボンルックに仕立てられた
ハードメイクのフェアレディZ

ENGINE
①エンジン仕様はケンメリとほぼ同等のRB30改RB26ヘッド仕様。エキマニは等長のオリジナル。②あえて選ばれたソレックス最高出力50φのキャブ仕様で、出力は350ps+aと思われる。③エンジンはできる限り後方の低い位置にマウントし、第一メンバーも下げてノーズ先端部を軽量化。ウエイトバランスはほぼ50:50。



INTERIOR & EXTERIOR

④⑤⑥軽量化とドレスアップをかねて、内装&外装パーツにはカーボン製品をフル投入。また、モノコックは最新のカーボンライクシートでラッピングされている。⑦⑧インテリアで目に見えるルーフレジだけではなく、フレームの追加やスポット増して完全補強。室内は不要な装備を取り除いたスバルタン仕上げ。



FOOTWORK

アーム類の多くは試作のオリジナル。LSDAのR200デフには等速のドライブシャフトが装備されている。また、ブレーキはフロントにR32キャリパーを使い、リヤはドラム式をディスク式に変更されている。

エンジン関連の基本仕様はケンメリと同様のものだが、燃調制御はあってキャブレターを選んでアナログ

こちらでは、新しい日本車をイメージさせるコンセプトカードもある通称“カーボン”。内装外装などで脱着可能な多くのパーツは、軽量性能とドレスアップ効果を求めてカーボンアイテム化。

また、カーボンパーツにすることができないモノコックはフルレストア&ボディ補強加工を施した後に、カーボンルックマテリアルを使ってラッピングされている。

エンジン関連の基本仕様はケンメリと同様のものだが、燃調制御はあってキャブレターを選んでアナログ

快 適・快走“をコンセプトにされたケンメリは、RB30にRB26ヘッドを換装したエンジン。しかし、目的は単純なパワー・や最高速ではなく、楽しく走れるもの。ということであえてエンジンはNA。とはいえ、圧縮比が調整され、ハイカムを投入し、GTR用の6連スロットルに換装されたエンジンの出力は350psを上まわる。つまり、トラブルフリーの仕様ながら、J型フルチューン車両と遙色がない、あるいはそれ以上のボテンシャルがもたされているのだ。

もちろん、このケンメリのごだわりはエンジンだけのことではない。インテリアはダッシュボードをステアジャアのものに換装。その他の多くの部分をカスタムメイド、ウーファーなども埋めこんだ5・1チャンネルのオーディオやHDDナビもインストールされている。

さらに、ロックキー・オート仕様の真骨頂ともいえるオートエアコンやパワステも装備し、コンビニへのチョイ乗りから、遠方へのクルージングまで気軽に楽しめる仕様となっている。



ENGINE

①②パワーステアリングは油圧式を移植、ラック&ピニオン化でシャープなハンドリング。③RB30ブロックにRB26ヘッドを組み合わせ、ハイコンプレッション化されたRB30改NA仕様。チューニング度は高いが、FコンVプロ制御で全域滑らか。吸気系はRB26用6連スロットルをファンネル化。

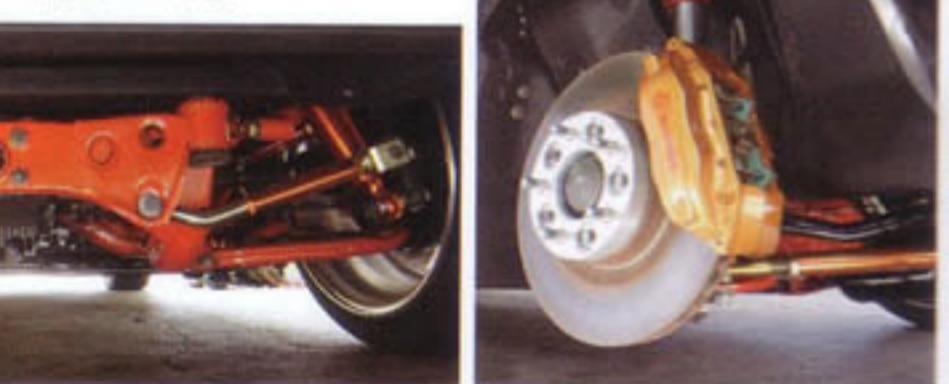


INTERIOR

④リヤシートはセンター部にウーファーをインストールしてカスタムメイド。ファブリックも全て貼り直されて新車の香りが漂うほど。⑤ダッシュボードはステアジャア用に移植され、レクサスを思わせる植毛加工で仕上げられる。⑥センターコンソールにはアルパインの、HDDナビとオートエアコン。この写真を見てケンメリを連想できるひとはないだろう。

FOOTWORK

ゴージャスなフル装備仕様と行ても、走りに関する部分も抜かりなし。リヤにはマルチリンクが移植され、その他各部のアームもビロ&調整式にして強化。ブレーキはR34用のブレンボだ。



機関系の進化と快適装備の充実で
軽快にストリートを楽しめるケンメリ!!



KGC110
SKYLINE

RB25改ニッパチの快感!!
キャブ仕様のNAメカチューンで
ハコスカの持ち味を120%引き出す



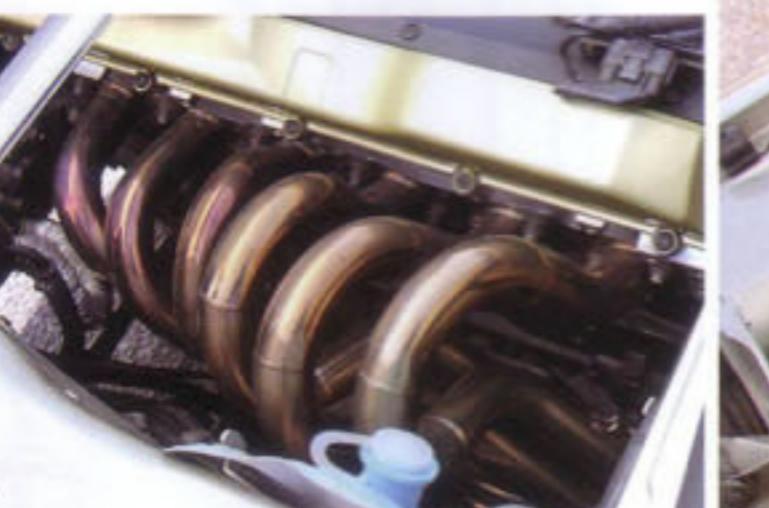
INTERIOR & EXTERIOR

⑧雰囲気をそこねることなく、各種装備を盛り込んでいる。ステアリング機構はラック&ピニオン式のパワーステアリング仕様だ。⑨パイオニアのHDDナビ&オーディオを装備。逃出のイベントやミーティングには必須装備。⑩よく見ると、シートベルトは巻き上げ式に、安全性を高めるためにR33用が移植されている。当時、自動巻きあわせ式のシートベルトはオプション装備であったため、装着車はほとんど見られない。⑪ヘッドライトはHID化。好みによってハイビーム、ロービームの色温度を変えるなんてことも可能だ。

果て、高回転までストレスなく吹けあがるのも醍醐味といえる。しかし吸気はあえでソレックス44ψのキャブチューン。この選択により、いかにも旧車らしい豪快なフィーリングを得ることができるのだ。とはいえ、点火系はコンピューターで緻密な制御がなされているため、始動性の不安や、回転域によるフイーリングのムラなどの心配はご無用。

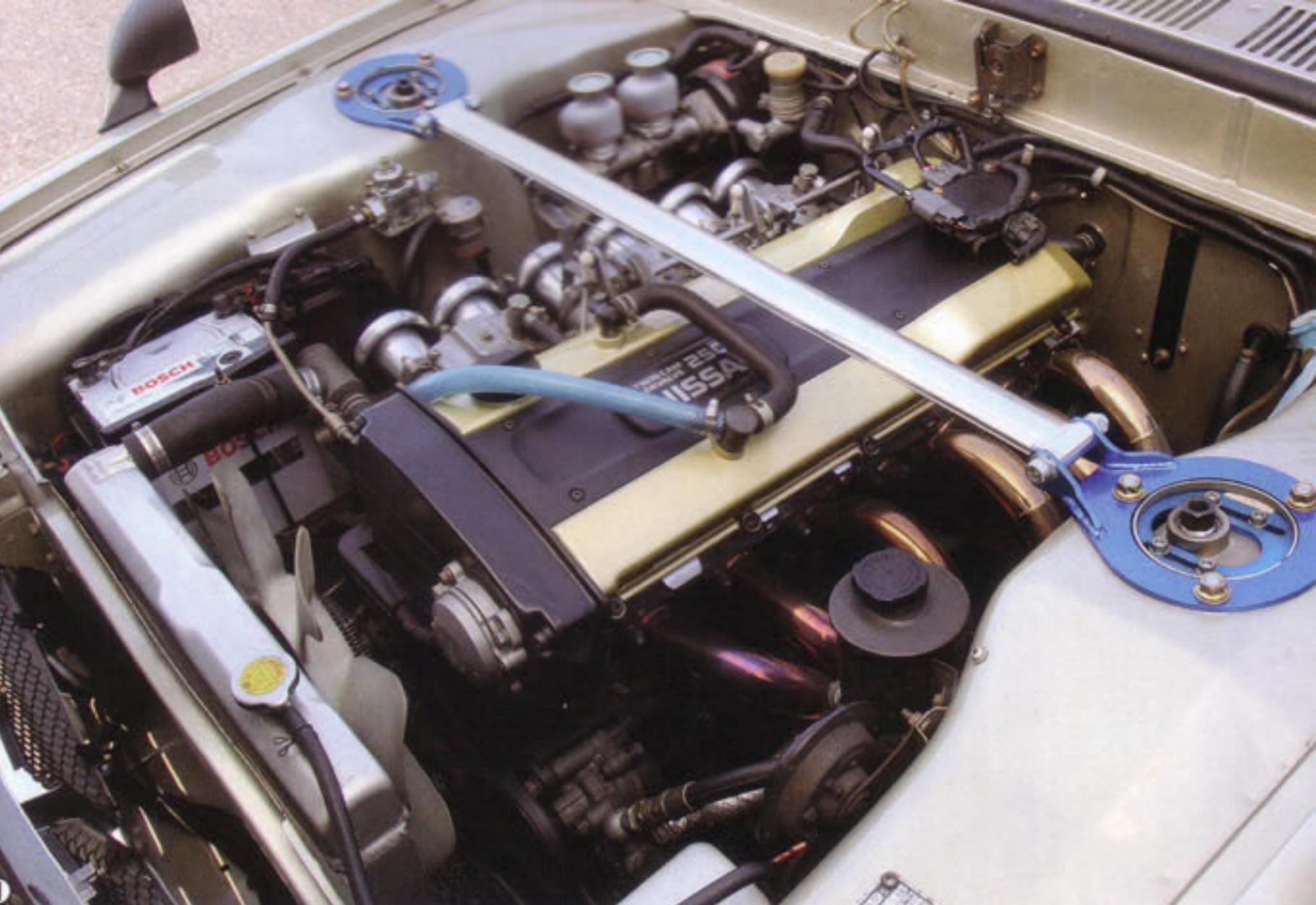
排気系も、オリジナルの等長工キマニに加え、デュアルマフラーにより高音の効いたサウンドを奏でるチューニングとなっている。

というわけで、L型フルチューンの味わいを知っているオーナーにも、自信を持つてオススメできる仕様に仕上げられている。



ENGINE

①搭載されたエンジンはRB25DEをベースに、東名パワードのバージョンで2.8リッター化。さらに、ハイカムを組み付けることで出力は約300ps。L型フルチューンに匹敵するパフォーマンスと、安定性を持ち合わせる。②エキマニはロッキーオートオリジナルの等長タイプ。③あえてキャブレター制御とすることで、旧車の味を引き出す。



KGC10 SKYLINE

ROCKY AUTO

0564-58-7080 http://www.rockyauto.co.jp



ここで、紹介する車両もそのルックスは定番のGTR仕様。その内容は、製作したのがロッキー。もちろん、この車両に関しては、走り屋ユーチャーでも感動できるレベルまで仕上げたという自慢の機関系を持たせた1台だ。

機関系が自慢といっても、その性能を発揮させる大前提となるのが、そのボディ。そのためベース車には徹底したレストアに加え、フレームからの完全補強がなされている。

そんなボディに搭載されたエンジンは、排気量がアップされるなどハイペック化されたRB25DE改。ターボチューンを加えた徹底的なハイパワー仕様を狙うならば、RB26DETという選択肢もあるが、ハコスカらしいフィーリングを狙い、あえて手間のかかるNAチューンがされているのがポイント。

東名パワードの2.8リッターキットなどを使い排気量を拡大、同時にハイコンプレッション化することで、驚くほどレスポンスと、トルクの向上を達成している。もちろん、ハイカムの効

1

968年にデビューした、3世

代目のスカイラインがこのハ

コスカ。1500ccのセダンやバン、そして6気筒のL型エンジンを搭載して続いたGTR系、ツインカムのS20エンジンを続けたことで、スカイラインII走りというイメージも浸透した。

ここで紹介する車両もそのルックスは定番のGTR仕様。その内容は、製作したのがロッキー。

もちろん、この車両に関しては、走り屋ユーチャーでも感動できるレベルまで仕上げたとい

う自慢の機関系を持たせた1台だ。



ソレ・タコ・デュアルの現代版 貴重な本物240ZGを 涼しい顔で乗れる「ノンブリートカー」に!!

S 30系、初代フェアレディZ(1969年)の象徴ともいえるモデルが240ZG。当初輸出仕様のみに設定されていた2.4l仕様のV型エンジン(国内仕様は2.0l)を、国内向けに仕様変更して搭載、1971年から追加ラインナップされたものだ。

この240ZGが、フェアレディZの象徴のひとつとなつた理由は、なんと言つても、240ZGに装備されたグランドノーズ(通称Gノーズ)とオーバーフェンダー。特に空力性能をアップするためのグランドノーズは、サンマルクのワイド&ローを強調。その後、同様の形状をもつた社外品のGノーズも多く

発売されたほどの人気ぶりだ。

ここで紹介する車両のベースは貴重な本物の240ZG。プレミアムモデルとなつてある240ZGのため、そのスタイルは王道的な形で残しつつ、中味は、サンマルクーンのイメージを損なわない方向性で進化させたコンブリートカーだ。

搭載されたエンジンは、ロッキーオートのお約束(?)のRBエンジン(RB25DET)で、Fコンバーブルによる制御。そして、6速スロットル+エキマニデュアルマフラーによる仕上げは、まさに「ソレ・タコ・デュアル」の延長線上にあり、それでいて2歩も3歩も前に行くもののツインカムエンジンの滑らかなフィールと、荒々しい多連

スロットルの交じり合ったフィールは、乗る人間の期待を裏切らない仕上がりだ。

シャーシも、フレームなど見えない部分でしっかりと補強され、パフォーマンスの上がったエンジンにしっかりと対応。もともと、ボディ剛性の低い車両だけに、補強するかしないかで、走行時の安定感はまったく違うものになるということだ。

さらに、FD3S用のバーツを使用した油圧式のパワーステアリングや、オートエアコン、リモコンドアロック、セキュリティシステム、レーダー探知器やHDDナビまで備え、至れりつくせりの快適性も盛り込まれている。

乗る味をしっかりともつた旧車で

ありながら、あくせくせずに、涼しい

顔で乗りまわすことができるのは、

ロッキーオートが作り続けているコン

ブリート車両の一貫したスタイルだ。

HS30 FAIRLADYZ
ROCKY AUTO
0564-58-7080 http://www.rockyauto.co.jp

COMFORT SYSTEM
④ミオートエアコンはもちろん、パワーステアリングはFD3Sのラックを使い油圧式で実現。⑤アイパック式のセキュリティシステム(バイパー)を装備。オートドアロックも組み込まれている。

ENGINE
⑦⑧⑨ソレ・タコ・デュアルではないが、多連スロットル(ロフィット)+エキマニ+デュアルマフラーにより、チューンドアラームサウンドとフィーリングを実現。NAのため、重量増を嫌いあえてB20用ミッションを使っている。⑩換装されたRB25は基本志向ノーマル、制御はFコンバーブルで行われる。

FOOTWORK
ホイールは定番のRSワタナベ、16インチ。サスペンションの車高調整化は当然。ブレーキはフロントがAPRレーシングの4ポットキャリパーに、ドリルドベンチローターの組み合わせとなっている。リヤもディスク化されている。

INTERIOR & EXTERIOR
①②シートは革張りのレカロに変更されているが、きわめてオーソドックスな仕上げ。割れ無しダッシュ、新品のドアパネルのため古さは皆無。HDDナビゲーションや最新型レーダー探知器なども装備しているので、遠出も安心。③Gノーズは貴重な本物。ライトに関しては、しっかりとした光量と境界の確保を求めて、クリアカットレンズ+HIDの組み合わせ。シールドビームとは段違いの明るさ。