

モダナイズした旧車で走り出そう

G-ワークス 2010年12月号臨時増刊

旧

KYU-SHA-JIN

車

旧車モダナイズマガジン

人

Way of The Classic Car Style

vol.1
定価880円



特集・スカイライン 現代を走る

SKYLINE MODERNIZE

フレーム強化術 / L28搭載定番チューン / RBエンジンスワップ
深化型レストアードGT-R / ドライサンプGT-R

PICK UP MODERNIZE

クラウン2000オーナーデラックス
ホンダZ360GS / カローラ30HT1600レビン

発掘ドキュメント
車台番号000011の謎を追う

スカイライン 現代を走る

NISSAN GC10 KGC10 PGC10 KPGC10 SKYLINE MODERNIZE

あるべき姿を求めて

日本の頂点を走り続けてきたスカイライン。その宿命を自ら課したのが3代目に当たるハコスカことC10スカイラインだろう。GT-RというグレードにDOHCエンジンを搭載して国内レースで大活躍したことから、スカイラインという名前はレースファンのみならずクルマを愛するすべての人に「日本で最も速いクルマ」という称号が定着した。

だからこそ、発売から40年近くを経た現代でも、路上を走るスカイラインは速い存在であってほしい。だが、そのために純正のスタイルを大きく変えてしまうのは名車としての価値を損なう。そこでモダナイズすることで現代を走るスカイラインのあるべき姿が見えてくるかもしれない。

走りを極める モダナイズGT-R

Skyline HT2000GT-R

スカイライン HT2000GT-R

旧車のなかでも圧倒的人気を獲得しているハコスカGT-R。レースでの記録が人気の根底にあったが、今ではレースと関係なしに名車としての地位を確立している。そのGT-Rも発売から40年近い歳月を経た。名車に相応しい走りを維持するなら、やはりモダナイズしてGT-Rらしいポテンシャルを発揮させたい。ここでは、その好例となるほど手が加えられたGT-Rを紹介しよう。

文●編集部 写真●内藤敬仁
Text by KYU-SHA-JIN Photos by Takahito Naito
車両●ロッキーオート
Rocky Auto TEL0564-58-7080



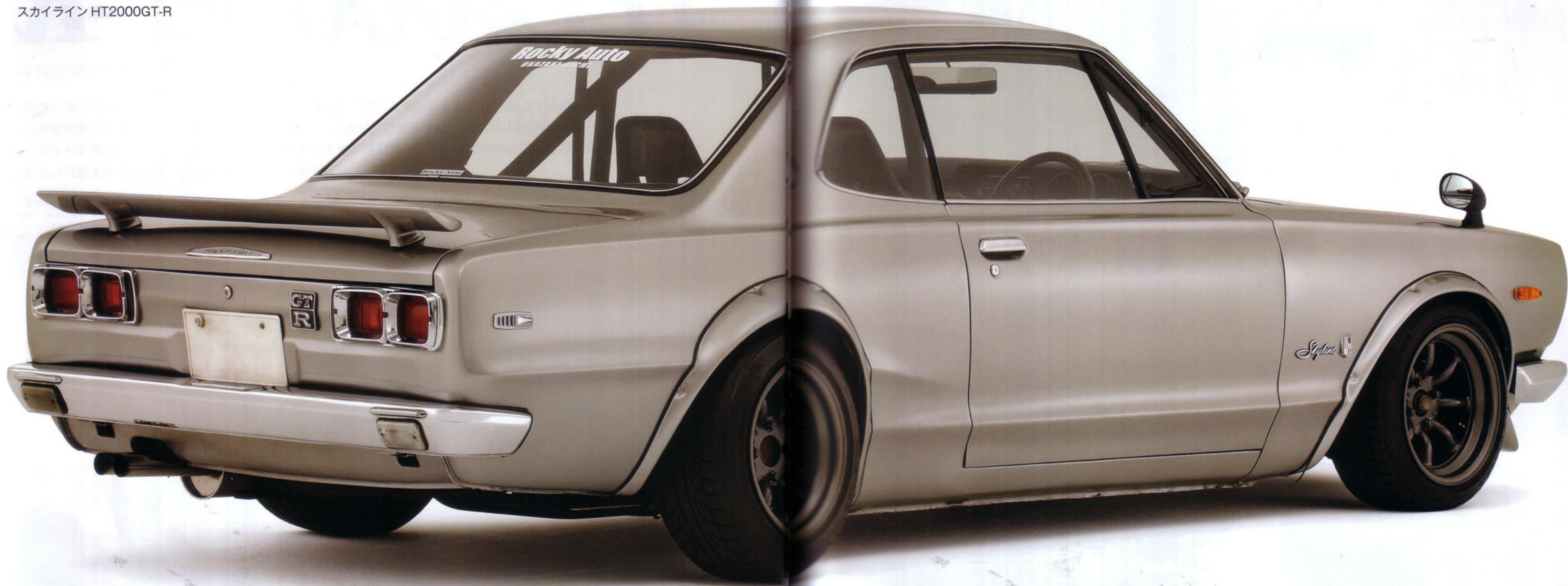
スカイライン
現代を走る

NISSAN GC10 KGC10 PGC10 NPGC10 SKYLINE MODERNIZE

目指したのは上品な外観

Skyline HT2000GT-R

スカイライン HT2000GT-R



日本が世界で一番じゃなきゃいけないんですか。こんな台詞が出てくる時代ではあるが、ハコスカが生まれた1960年代後半から70年代前半に、そんなことを言う政治家が果たしていただろうか。誰もが世界で一番なることを夢見ていたからこそ、希代の名車が生まれたことは、旧車ファンなら誰でも知っているだろう。

日本で初めて開催されたグランプリレースによって、ファンも自動車メーカーの開発者も初めて知る輸入車の迫力の走りに、ただ見入るばかり。追いつけ追い越せと開発された代名詞がスカイラインといっても過言ではない。S54に続いて2000GTという称号が与えられたGC10スカイライン。なかでも純レーシングカー、R380に搭載

されたGR8型エンジンと同じ機構によるDOHCを採用したS20型を搭載するGT-Rにいたっては、世界のクルマと勝負できる日本で一番速いクルマ、だったのだ。

このイメージは強烈で、しばらくは国産最強のクルマとして奉られる存在になった。だが、時を経て新車の性能が格段に進化すると、ハコスカGT-Rの威光は鈍るばかり。日本一速いクルマでこそなくなったが、これだけ魅力のある音・振動・回転上昇をするエンジンは、そうあるものではない。エンジンだけでいうなら、今でも世界の名機と呼んで異論はないはずだ。

さらにスタイル。この撮影をしている間、内藤カメラマンが「ハコスカってR34に似ているよね」とつぶやく。「いえ、R34

がハコスカから脱しきれていないんです」と返したくらいだが、それほど美しい造形美を誇る。だからこそ、今でも超一流の走りを与えることに情熱を燃やすファンが多いのだろう。

さて、このGT-Rには、そんな情熱をもつファンでも納得できる内容が与えられている。走りやスタイルの質を変えることなく、GT-Rだけが持つエッセンスを見事に生かしたチューニングが施されているのだ。

外装はオーバーフェンダーやフロントスポイラーをハコスカチューニングで定評あるRSスタートのものに変更しているが、これもセンスのいいものでGT-Rの雰囲気を壊すことなく、より迫力ある外観を手に入れている。またタイヤも当然のように太

いものが装着できるわけで、フロントには195、リアにも225サイズのブリヂストンGⅢを入れている。しかもRSワタナベのエイツポークホイールはアルミではなくマグネシウム。徹底したクルマにこそ相応しい装備といえるだろう。

ベタベタに見える車高だが、走りにこだわるという意味では程よい低さ。日常的に使うクルマではないという割り切りがあればこそできる低さだが、決して乗り心地が悪いわけでないのがポイント。それはオーリンズのダンパーによる部分も大きい。不快にならない程度で引き締まった足になるので、オススメできる足だ。

エンジンは四国のS20チューナーの大御所、シライシエンジニアリングによる

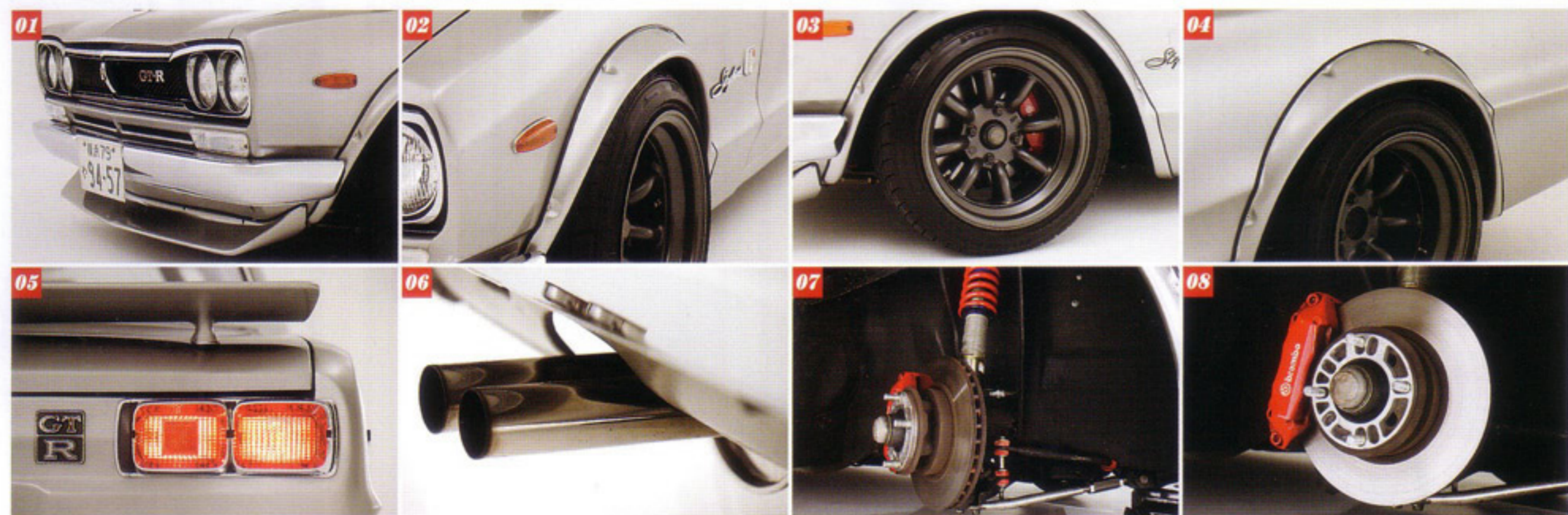
チューニングが施されているので、そのままサーキットに行きたくなる仕様となっている。そこに装着されたプロテック製のタコ足とマフラーは、爆音にならずストリートからサーキットまで使える特性になる。ナンバーを付けたまま時にはサーキットも走りたい、という要望に応じてくれるチューニングとなっているのだ。

このGT-Rは愛知県岡崎市の、RBエンジンスワップでお馴染みのロッキーオートが在庫している車両。RBチューンばかりが話題になるロッキーオートだが、実はGT-Rに関しても日本でも有数の在庫を誇っている。だからこそ、フルノーマルで流通することが多いGT-Rにあって、こうしたモダンな車両が見つけることができるのだ。

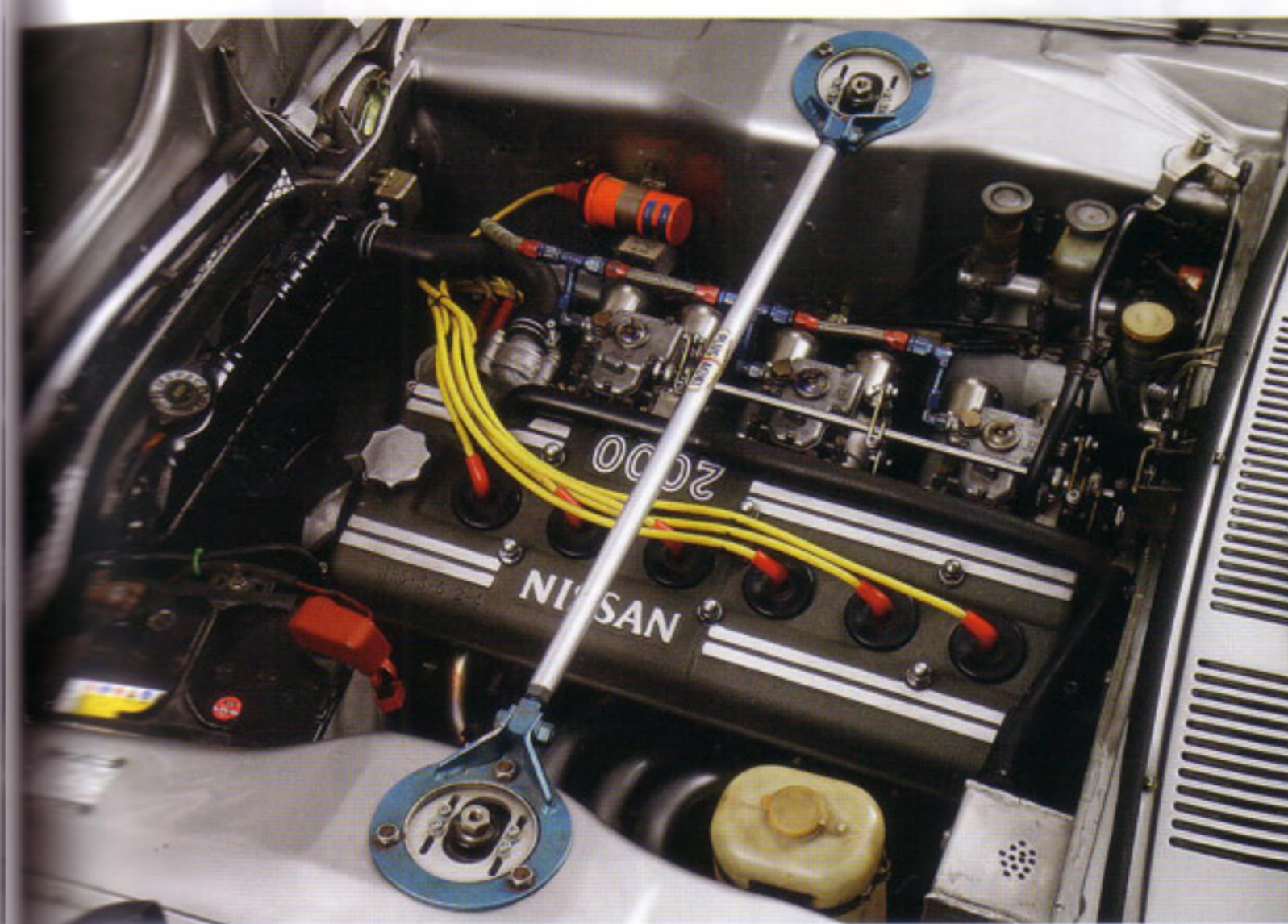
スカイライン
現代を走る
NISSAN GC10 KSC10 PSC10 RPS10 SKYLINE MODERNEZ

Specification (HT GT-R参考諸元)

全長×全幅×全高	4330×1665×1370mm
ホイールベース	2570mm
トレッド前/後	1370/1365mm
車両重量	1100kg
最小回転半径	5.2m
エンジン型式/種類	S20型/水冷6気筒DOHC
総排気量	1989cc
ボア×ストローク	82.0×62.8mm
最高出力	160ps/7000rpm
最大トルク	18.0kgm/5600rpm
変速機	前進5段/後退1段
ステアリング形式	リサーキュレーティング・ボール式
サスペンション前/後	ストラット/セミトレーリングアーム
ブレーキ前/後	ディスク/ドラム
タイヤ	6.45-14-4PR
発売当時価格	154万円



01/外装パーツはRSスタート製で固めている。フロントリップスポイラーはFRP製のいわゆるワークスタイプ。02/フロントにも装着されたオーバーフェンダー。RSスタート製のFRPパーツで大きすぎず小さすぎず、絶妙な張り出し具合。03/ホイールは前後とも定番のRSワタナベの8スポークだが、アルミではなくマグネシウムを選んでいるのがポイント。フロントは8.5J、リアに10Jを装着する。04/純正より若干大きめなリアのオーバーフェンダー。FRP製だがボディ同様に塗装してしまうことで一体感ある仕上がりになる。05/テールレンズやレンズ枠のメッキはいい状態を保ちたいもの。これだけで印象が違う。リアウイングはメーカー不明。06/プロテック製のステンレスマフラーは50φのデュアルタイプ。純正と同じ姿ながら排気効率は数段アップする。07/フロントの足回りはオーリンズベースの全長車高調、ピロテンションロッド、強化ブッシュなどでノーマルの特性を生かしたチューン。08/フロントブレーキにはブレンボの4ポットキャリパーとベンチローターが組み合わされている。車重の軽いハコスカには十分な利き。リアはケンメリR用だ。



シライシエンジニアリングでオーバーホール&チューニングされたS20型。オリジナルのカムシャフト、ノーマルサイズ鍛造ピストン、ノーマル加工コンロッドが使われ、クランクシャフトは精密バランス取りされている。クロモリフライホイールの組み込み済み。

Skyline HT2000GT-R

スカイライン HT2000GT-R

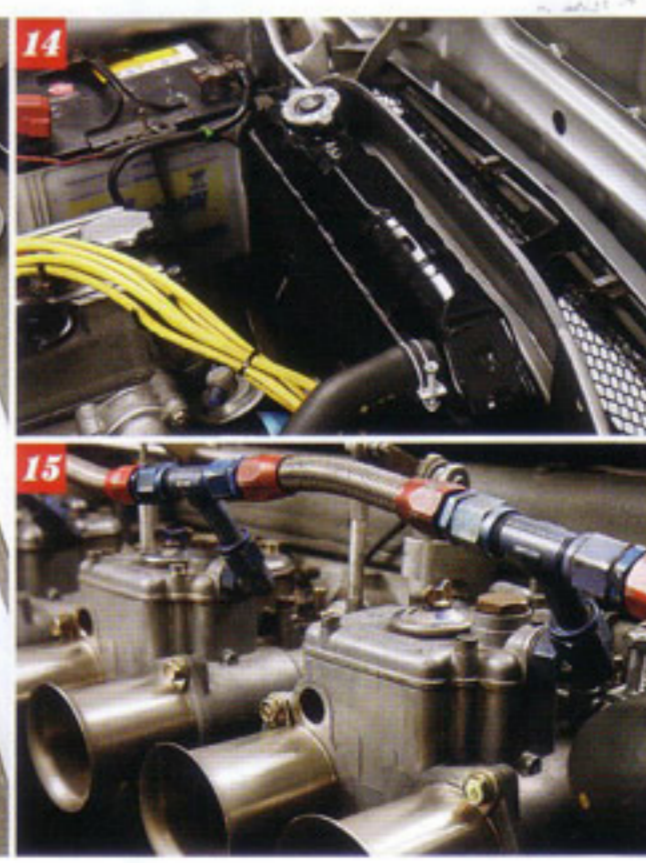
Modernize Spec

エンジン/シライシエンジニアリング製カム+鍛造ピストン・精密バランス取りクランク
 吸排気/ウエーバー45DCOE・プロテック製ステンタコ足+同デュアルマフラー
 サスペンション/F+R=オーリンズ車高調キット
 ブレーキ/F=ブレンボ4ポットキャリパー/ケンメリR用ディスク

GT-Rらしく走りレベルアップする技

スカイライン
現代を走る

NISSAN GC10 KC10 PC10 KP10 RPS10 SKYLINE MODERNIZE



09/室内、特に運転中絶えず視線を向けるインパネは、できるだけノーマルを保ちたい。時計用だがGT-Rではフタをさしてしまふメーターパネル左上には油温計を追加して、ダットサンコンベスタアリングを装着したのが純正と異なる点。ホーンボタンのみGT-R用にしているのがポイント。また、足下にはフットレストを追加している。10/フロントシートは左右ともダットサンコンベ風の表皮が張られたフルバケットに変更されている。見た目には浮かずホールド性能も高いため、アフターパーツを選ぶ時の参考にしてほしい。メーカー不明ながら最近ではインターネットオークションでも見受けられるようだ。11/時にはサーキットで走行会やレースに参加したいという場合の必需品でもあるロールケージ。4点式を選べば間違いないだろう。12/トランクにはJAF公認の燃料安全タンクがスペアタイヤ置き場に配置。燃料ポンプやコレクタータンクを追加してサーキット走行に対応している。

13/プロテック製の手曲げエキゾーストマニホールド。等長にこだわることも多いが低中速でのトルクアップを狙っての形状になっている。14/チューニングエンジンにとって熱管理は重要課題。ラジエターはノーマル加工の3層コア増しとなっている。15/キャブはウエーバー45DCOE。ジェットング次第で特性が変わるが、同調を含め素人は手を出さないほうが無難。調整はプロに頼りたい。16/熱管理と同様、電気系の安定・強化も重要。ICオルタネーターで効率アップを図っている。キャブの下にはカートリッジ式オイルエレメントがあり、その取り出しからオイルクーラーへとパイプが繋がっている。17/室内の助手席側足下には消化器とともにウルトラ製MDIユニットが装着されている。熱の影響を受けやすいエンジンルームよりも室内に装着するほうが耐久性も上がる。18/定番位置でもあるコアサポート前に配置されたオイルクーラーはHKS製となっている。

NAにこだわるRBエンジン新世代



Skyline HT2000GT RB25MODIFY SPORT INJECTION

スカイライン HT2000GT RB25改スポーツインジェクション

ハコスカやケンメリ、S30フェアレディZにRB型エンジンをスワップしたコンプリート車両で有名なロッキーオート。これまでRBターボ仕様がメインだったが、NAの素直な吹け上がりを好むマニアのためにスポーツインジェクション装備のバリエーションも製作している。その実力やいかに？

文●編集部 写真●澤田優樹
Text by KYU-SHA-JIN Photos by Yuki Sawada
車両●ロッキーオート
Rocky Auto TEL0564-58-7080



RSワタナベホイールはリムだけをアルマイトレッドで塗装。ヘッドランプはオート&HIDに変更して最新装備を意識した作りになっている。

Modernize Spec

エンジン/RB25DE改2.6ℓ・RB26ピストン・同クランクシャフト・コンロッド・東名270度カムシャフト・FコンVプロ
 吸排気/TWMS0 φ6連スロットルバルブスポーツインジェクション・特注等長ステンタコ足・50φステンデュアルマフラー
 サスペンション/F=S14シルビア用ティン車高調キット・R=エナベタルショートダンパー・前後arc中空スタビ・調整式ピローテンションロッド
 ブレーキ/F=R32タイプM用4ポットキャリパー+ローター・R=S13シルビア用ディスク

RB型エンジンに載せ換える手法を確率したバイオニアとして、旧車好きなら知らない人はいないほど有名になった、愛知県のロッキーオート。正直「またか」という声も聞こえてきそうだが、あえて紹介したいのがNAの味にこだわったRB25改2.6仕様。完成してから時間が経つが、簡単にパワーとトルク特性がリンクしないNAだけに、その後もロッキーオートでは調整作業に余念がなかった。その甲斐あって、今ではどこから踏んでもエンジンが付いてくる理想的なNAエンジンに仕上がっているという。

筆者もこの車両ができてすぐのタイミングで触れており、今回の取材で改めて感じたことが、やはりエンジンのピックアップの良さ。それほど回したわけでもないのだが、3000rpmくらいでポンポンとシフトアップしても痛痒ない加速が得られる。それに軽い踏力で操作できるクラッチとあまって、操縦している感覚はちょっと高性能な普通のクルマ。迫力の吸排気音のせい

で普通のクルマなどとは本来呼べないのだが、あえて言うなら誰にでも乗れる高性能なハコスカ、という感じだ。これは大げさでもなんでもなく、実際女性でも扱えるフレンドリーさを備えている。

そのエンジンはRB25をベースに2.6ℓへ若干の排気量アップを施し、ノーマルのインジェクションとコンピューターを捨て去って、新たにスポーツインジェクションを組み合わせている。ヘッドチューンとスポーツインジェクションの組み合わせが軽い吹け上がりでトルクアップを果たしており、乗りやすいのに刺激的な高回転を両立するという、ベストRBともいえる仕上がりのようだ。

確かに完成当時は低回転でのトルク不足もあったのだろう。それはヘッドチューンにより高回転へと振った性格にどうしてもなりがちだから。そこでコンピューターのマッピングを見直し燃調をいく通りもテストすることによって現在の乗りやすさを手に入れた

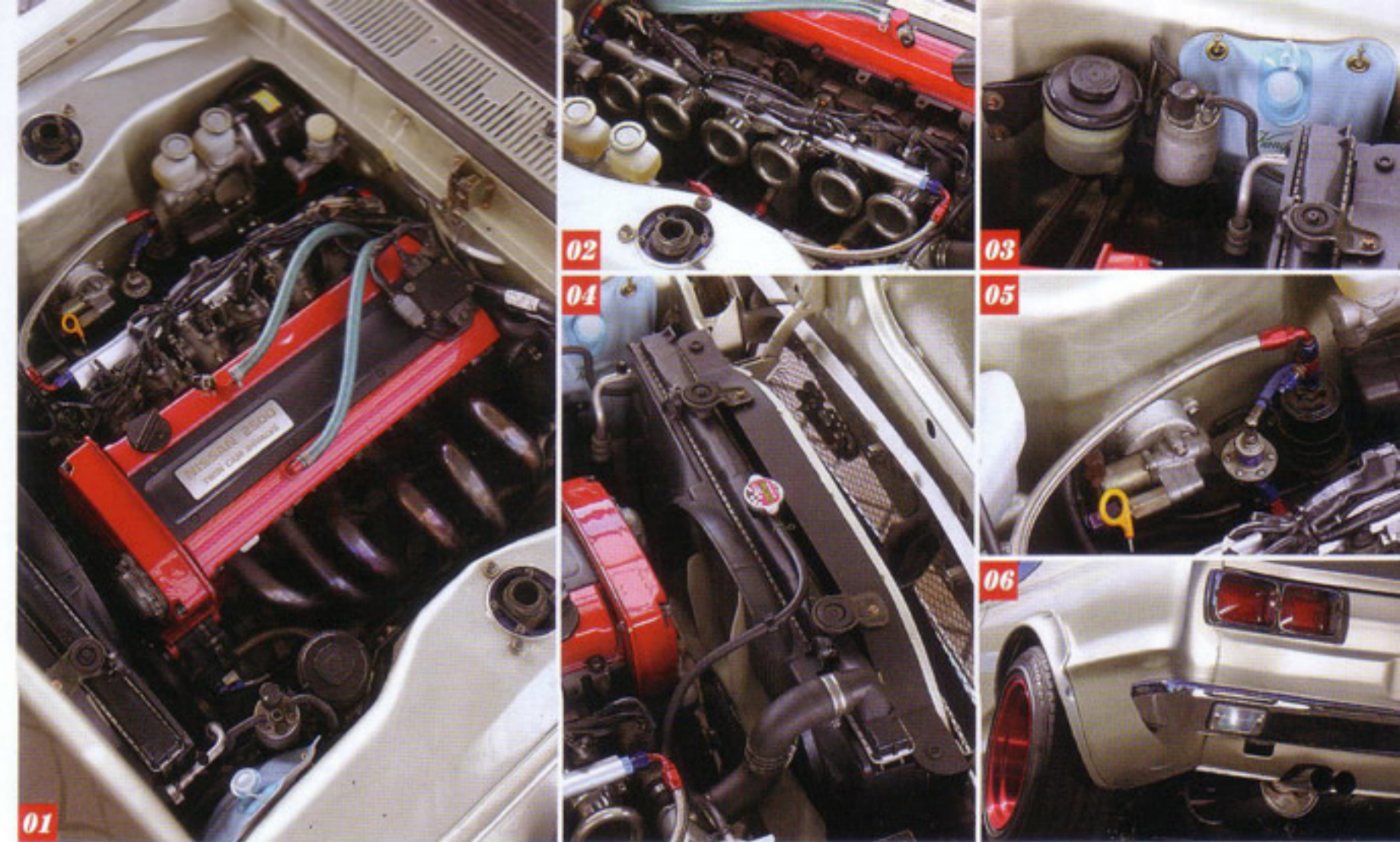
のだ。キャブ車に乗り馴れている人なら、回っていない状態でアクセルペダルをガバッと踏まないだろう。そうした乗り方を心得ている人なら呆気ないくらいに乗りやすい。旧車は所有したことがないが憧れ続けたという人でも、乗りづらくは感じないだろう。軽いクラッチと息付きしないエンジンは親しみやすいくらいなのだから。

その気軽さはエンジン特性だけのものでは、もちろんない。C33ローレルのパワーアシスト式ラック&ピニオンステアリングをそっくり移植して、軽い操舵力を得ているからだ。このパワステは速度感応式だから、低速では軽く高速では重くなる。300ps前後ものエンジン性能をフルに楽しむなら、軽いままのパワステでは不安になるだろう。だからといって、車庫入れは楽なまうがいいという要望が増えているのも事実。

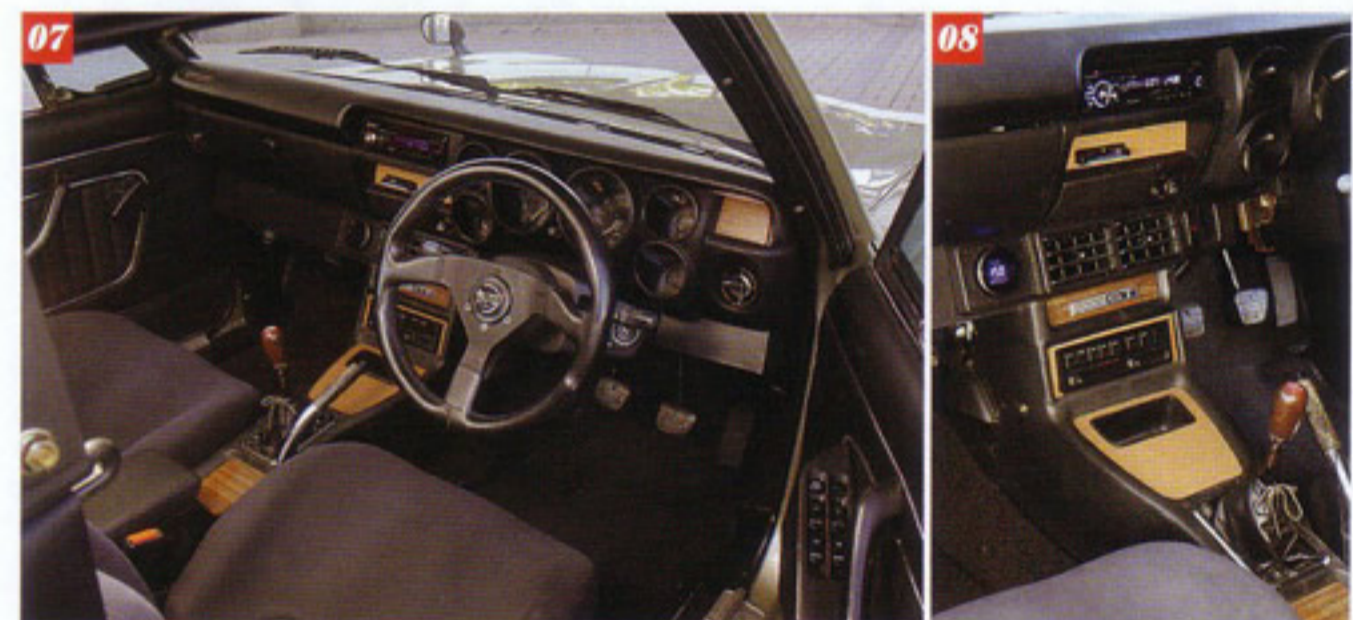
足回りは快適なもので、ティンの車高調キットとピローテンションロッドをフロントに、エナベタルのダンパーとarc中空スタビでリアを引き締めて固さを感じさせないしなやかさと、抜けることのない接地性を与えた。これにはロッキーオート得意のボディ補強も効果を発揮しているのだろう。鋼管をフレーム部に追加溶接している手法はお馴染みで、これによりノーマルのボディとは比較にならない剛性を得ている。軋まないボディに最新の足回りなのだから、快適に、スポーティに走れて当たり前、ともいえるのだが。

ブレーキも性能に見合った内容で価格は966万円。作業内容と走りを考えれば、決して高くはない。

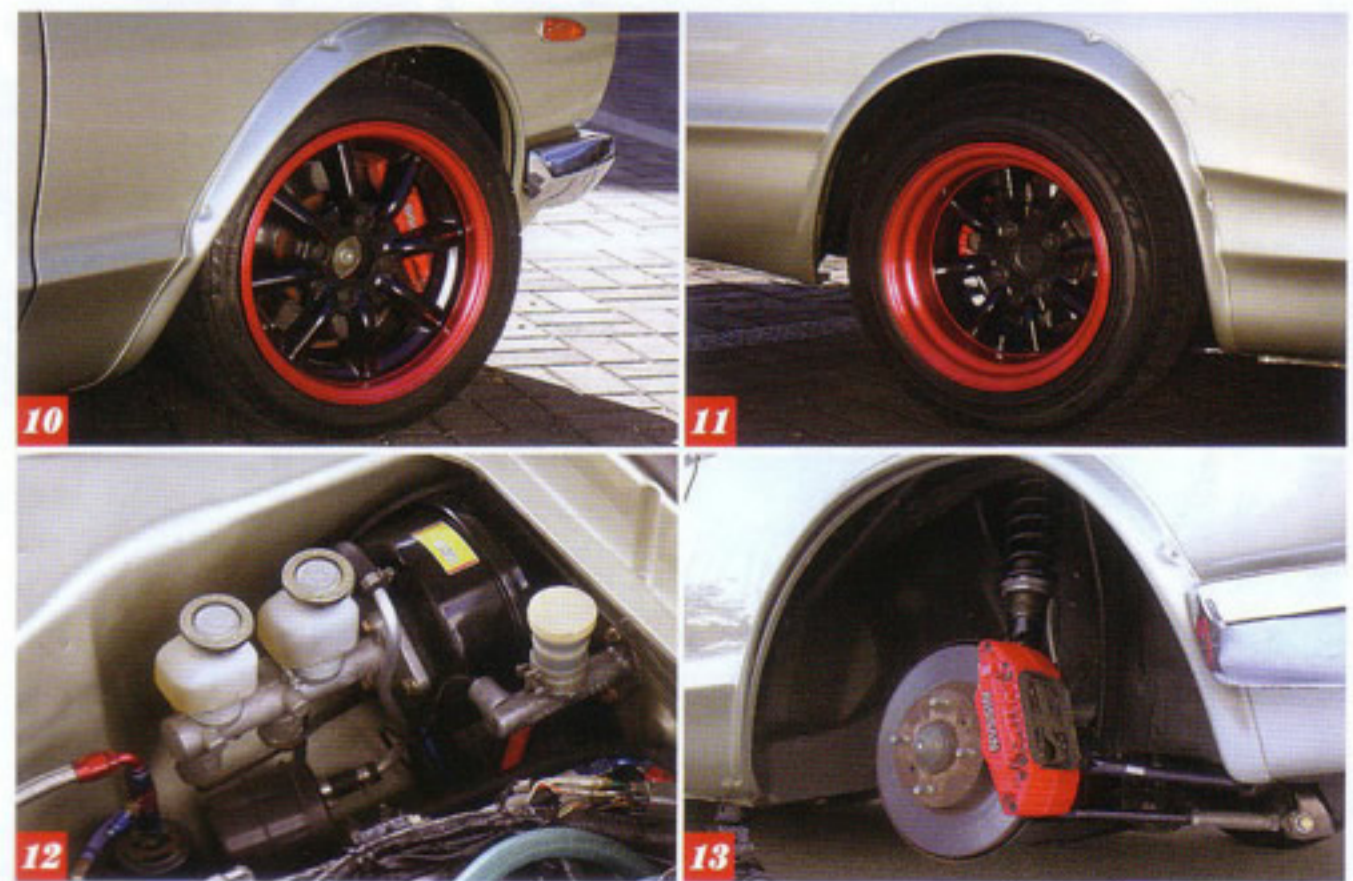
10/RSワタナベのアルミホイールのスポークからは、フロントのR32スカイラインタイプM用ディスクブレーキが見える。これももはや定番の流用チューニングといえるだろう。タイヤはFEDERALの195/45R15。11/リアブレーキはS13シルビア用のディスクキャリパーとローターに変更されている。これまでの定番はDR30用だったが、今後はS13用などが増えていくことだろう。タイヤはBSのPOTENZA GⅢの225/50R15。12/ブレーキはキャリパーやローターをいいものに換えてもマスターやパイパスなどをしっかりメンテナンスの意味がない。このクルマにはサーボ付きマスターバックを装着。13/R33のメンバーを使ってティンの車高調、調整式ピローテンションロッド、ラック&ピニオン式パワステアリングを組み合わせた。フェンダー内側にはロッキーオートの得意技でもあるフレーム強化パイプが走っている。



01/RBエンジンが取ったハコスカのエンジンルーム。L型エンジンと共通性の高いRB型エンジンだから、搭載しても違和感のない仕上がりになる。ただ載せただけでないのがポイント。02/ファンベルトが6個並ぶ眺めはソレックスやウエーバーを見慣れた目に馴染むもの。インマニをワンオフ製作した苦勞作だ。燃調制御や空燃費を調整すればただエンジン特性が変わるところがインジェクションの醍醐味だという。03/エンジンルームの助手席側前方にはエアコンのリキッドタンクとパワーステアリングのフルードタンクが並んで装着されるのがロッキーオート製スカイラインらしい。04/ラジエターと並んで装着されるエアコンのコンデンサー。エアコンを装着するにはエンジンの熱対策が最も大事なポイントで、3層コアなどに強化することは必須メニュー。05/運転席側のインナーフェンダーにはエアコンやパワステの操作時にアイドル回転が落ち込むことを防ぐAACバルブが装着されている。熱対策と同時にアイドル回転制御も快適なハコスカには肝心だ。06/RB型はL型とボアピッチ(シリンダー中心線同士の距離)がほぼ同じなので排気音が似ているとロッキーオートの渡辺社長は語る。ステンレスデュアルマフラーからはスカイラインらしいサウンドが響く。



07/室内もエンジンルーム同様に最新スベックがちりばめられている。ドア内張りにはパワーウィンドスイッチを装着。だが、見た目が大きく変わらないところもポイント。08/センターコンソール部分も変更されている。上からCDオーディオユニット、ETCユニット、エアコン吹き出し口の横には空燃費計、オートエアコンユニットと続く。09/R33GT-Rのフロントシートをそっくりそのまま移植した室内。リアシートはハコスカ純正だが、表皮張り替え+スポンジ交換されて快適な座り心地を実現している。



10/RSワタナベのアルミホイールのスポークからは、フロントのR32スカイラインタイプM用ディスクブレーキが見える。これももはや定番の流用チューニングといえるだろう。タイヤはFEDERALの195/45R15。11/リアブレーキはS13シルビア用のディスクキャリパーとローターに変更されている。これまでの定番はDR30用だったが、今後はS13用などが増えていくことだろう。タイヤはBSのPOTENZA GⅢの225/50R15。12/ブレーキはキャリパーやローターをいいものに換えてもマスターやパイパスなどをしっかりメンテナンスの意味がない。このクルマにはサーボ付きマスターバックを装着。13/R33のメンバーを使ってティンの車高調、調整式ピローテンションロッド、ラック&ピニオン式パワステアリングを組み合わせた。フェンダー内側にはロッキーオートの得意技でもあるフレーム強化パイプが走っている。

スカイライン 現代を走る

NISSAN GC10 KGC10 PGC10 KPGC10 SKYLINE MODERNIZE

NAにこだわる本物志向の人に最適なRB25改

Skyline HT2000GT RB25 MODIFY SPORT INJECTION
 スカイライン HT2000GT RB25改スポーツインジェクション



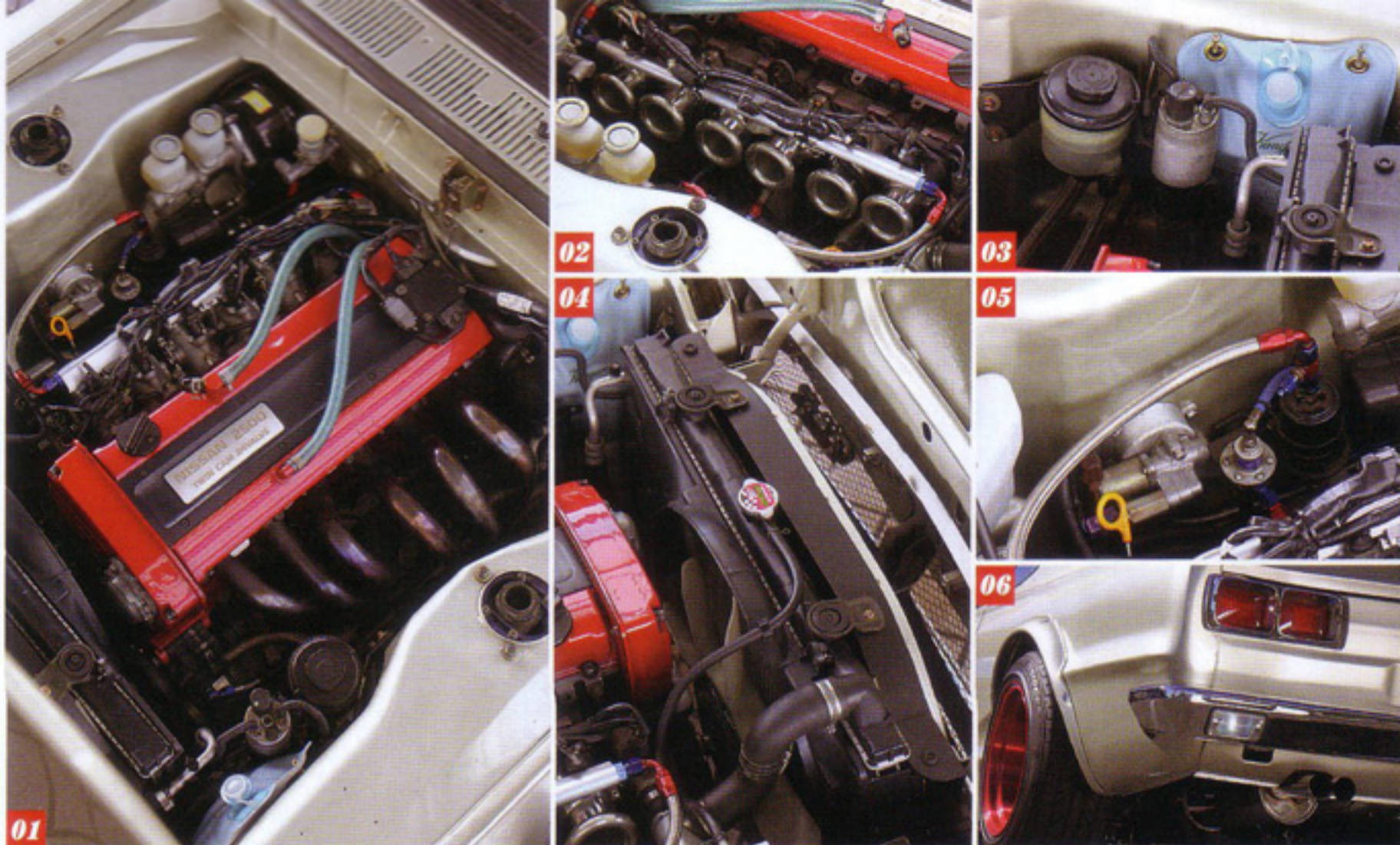
日の光によって微妙に表情を変える塗装も、ロッキーオート製スカイラインの特徴。リアウィングは純正ではなく、より軽量のオリジナルパーツ。

のだ。キャブ車に乗り馴れている人なら、回っていない状態でアクセルペダルをガバツとは踏まないだろう。そうした乗り方を心得ている人なら呆気ないくらいに乗りやすい。旧車は所有したことがないが憧れ続けたという人でも、乗りづらくは感じないだろう。軽いクラッチと息付きしないエンジンは親しみやすいくらいなのだから。

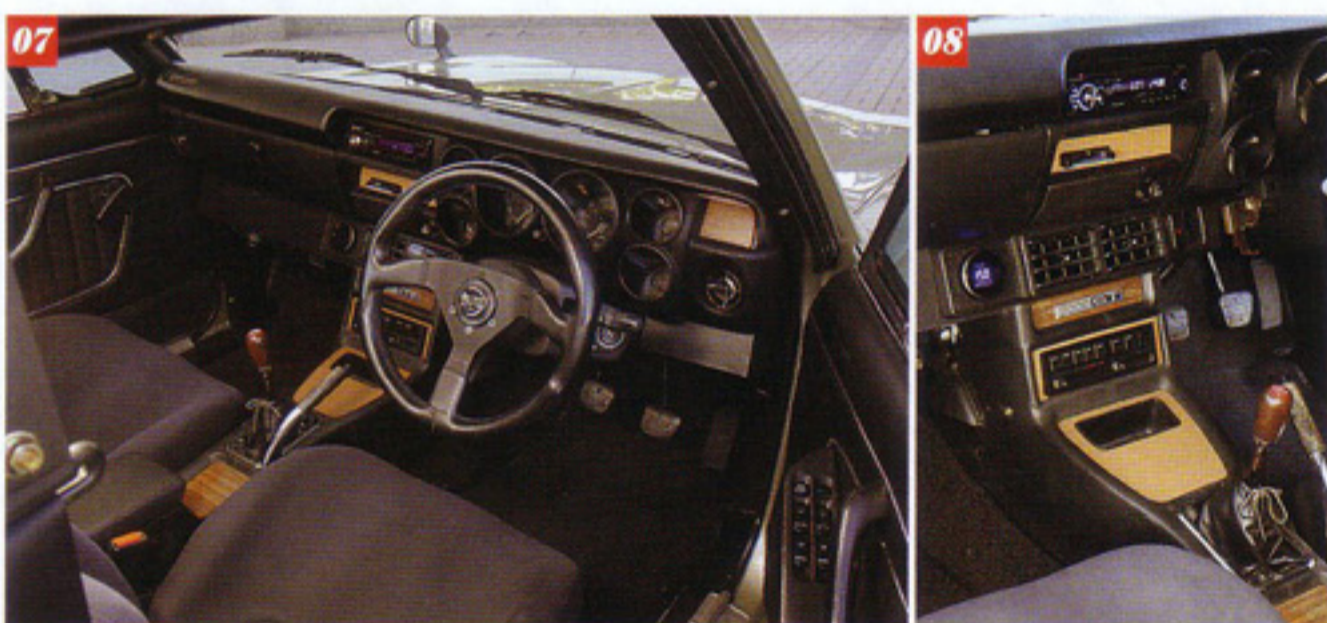
その気軽さはエンジン特性だけのものでは、もちろんない。C33ローレルのパワーアシスト式ラック&ピニオンステアリングをそっくり移植して、軽い操舵力を得ているからだ。このパワステは速度感応式だから、低速では軽く高速では重くなる。300ps前後ものエンジン性能をフルに楽しむなら、軽いままのパワステでは不安になるだろう。だからといって、車庫入れは楽なほうがいいという要望が増えているのも事実。

足回りは快適なもので、テインの車高調キットとピローテンションロッドをフロントに、エナペタルのダンパーとarc中空スタビでリアを引き締めて固さを感じさせないしなやかさと、抜けることのない接地性を与えた。これにはロッキーオート得意のボディ補強も効果を発揮しているのだろう。鋼管をフレーム部に追加溶接している手法はお馴染みで、これによりノーマルのボディとは比較にならない剛性を得ている。軋まないボディに最新の足回りなのだから、快適に、スポーティに走って当たり前、ともいえるのだが。

ブレーキも性能に見合った内容で価格は966万円。作業内容と走りを考えれば、決して高くはない。



01/RBエンジンが収まったハコスカのエンジンルーム。L型エンジンと共通性の高いRB型エンジンだから、搭載しても違和感のない仕上がりになる。ただ載せただけでないのがポイント。02/ファンベルトが6個並ぶ眺めはソレックスやウエーバーを見慣れた目に馴染むもの。インマニをワンオフ製作した苦労作だ。燃調制御や空燃費を調整すればただでさえエンジン特性が変わるところがインジェクションの醍醐味だという。03/エンジンルームの助手席側前方にはエアコンのリキッドタンクとパワーステアリングのフルードタンクが並んで装着されるのがロッキーオート製スカイラインらしい。04/ラジエターと並んで装着されるエアコンのコンデンサー。エアコンを装着するにはエンジンの熱対策が最も大事なポイントで、3層コアなどに強化することは必須メニュー。05/運転席側のインナーフェンダーにはエアコンやパワステの操作時にアイドル回転が落ち込むことを防ぐAACバルブが装着されている。熱対策と同時にアイドル回転制御も快適なハコスカには肝心だ。06/RB型はL型とボアピッチ(シリンダー中心線同士の距離)がほぼ同じなので排気音が似ているとロッキーオートの渡辺社長は語る。ステンレスデュアルマフラーからはスカイラインらしいサウンドが響く。



07/室内もエンジンルーム同様に最新スベックがちりばめられている。ドア内張りにはパワーウィンドスイッチを装着。だが、見た目が大きく変わらないところもポイント。08/センターコンソール部分が最も変更されている。上からCDオーディオユニット、ETCユニット、エアコン吹き出し口の横には空燃費計、オートエアコンユニットと続く。09/R33GT-Rのフロントシートをそっくりそのまま移植した室内。リアシートはハコスカ純正だが、表皮張り替え+スポンジ交換されて快適な座り心地を実現している。

10/RSワタナベのアルミホイールのスポークからは、フロントのR32スカイラインタイプM用ディスクブレーキが見える。これももはや定番の流用チューニングといえるだろう。タイヤはFEDERALの195/45R15。11/リアブレーキはS13シルビア用のディスクキャリパーとローターに変更されている。これまでの定番はDR30用だったが、今後はS13用などが増えていくことだろう。タイヤはBSのPOTENZA GⅢの225/50R15。12/ブレーキはキャリパーやローターをいものに換えてもマスターやバイパスなどをしっかりメンテしないと意味がない。このクルマにはサーボ付きマスターバックを装着。13/R33のメンバーを使ってテインの車高調、調整式ピローテンションロッド、ラック&ピニオン式パワーステアリングを組み合わせた。フェンダー内側にはロッキーオートの得意技でもあるフレーム強化パイプが走っている。

