

モダナイズすれば旧車はもっと楽しい

G-ワークス 2011年3月号臨時増刊

旧

KYU-SHA-JIN

車

プレミアム旧車マガジン

人

Way of The Classic Car Style

〔特集〕 FAIRLADY Z MODERNIZE

vol.2
定価880円

理想のモダナイズが見つかる 11台のフェアレディZ

L型チューンドZG／パドルシフトZG／L型+スーパーチャージャー⁺
フルレストアード432／260ZG仕様／S31アラカルト



発表ドキュメント

Z432-Rレーシングが生き残っていた

旧車マニア登場

フェアレディZ432収集家・スバル1000のためにガレージ兼住宅を建築

PICK-UP MODERNIZE モダナイズして旧車を楽しむ3オーナー

サニー1200S／スバル360SDX

スカイラインHT2000GT



热血旧車人

~情熱を傾けるプロフェッショナル~

ロッキーオート 代表取締役 渡辺喜也さん

RB型など現代のコンピューター制御された高性能エンジンを搭載して、エアコン・パワステを普通に使えることをコンセプトにした日産旧車を送り出すロッキーオート。そのパイオニア精神と次代を見据えた旧車への熱い思いをお聞きした。

文・齋藤耕平 Text by Kouhei Saito
協力・ロッキーオート Rocky Auto TEL0564-58-7080

RBエンジンスワップのパイオニア

「ボクはもしかしたら、とてつもない保守派なのかもしれませんね」。渡辺社長の口から、まずは意外とも思える言葉が紡ぎ出された。渡辺喜也さん、いわゆるもがな「ロッキーオート」社長。Z、スカイライン等に最新のパワーパラントを組み合わせる技で業界を湧かせ続ける御仁である。保守どころか、「革新」の2文字が渡辺さんのイメージにはふさわしいのではないか。

「いや、個人的な記憶を遡れば、まず初めに手に入れたのがS30Zでした。免許取得前に納車されてしまったので、17歳の時には既にガレージに収まっていました。Zとは以来ずっとつきあい続けていますし、それこそ、Z、ハコスカ、ケンメリなどはボクの青春そのものだったんです」

17歳からZとのつきあいが始まった。まさに渡辺社長らしい豪快なクルマ人生のスタート。もちろん、まずは手に入れたZを徹底的にチューンナップし、週末となれば黎明期のゼロヨンスポットへと遠征を繰り返すという日々だったらしい。

「まあ、確かに盛り上がってましたけれど、振り返ってみれば、ほのぼのしていましたよ。まずはプライベーターの時代ですね。ただし、徐々にチューニングショップが参加しはじめて、グングンとレベルが上がっていった。もちろん負けるのは面白くない（笑）。もっと速く。ずっとそればかり考え続

けていた日々でしたね」

もちろん当時はL型の時代。渡辺社長はL型の可能性を探り続ける日々だった、とも言えるだろう。

「Z、ハコスカの魅力は、サーキットだけでなくストリートなどでの様々な伝説の多さだと思うんです。現在の感覚でいっても驚くべき数字が残っています。ただ、当事者の感覚からすれば、それらの伝説の多くは、限られたシチュエーションで生み出されたものというのが実感です。言なれば可能性の高さだけを積み上げて行く感覚。もちろん熱中しましたよ。L型のメンテやチューニングもぜひご相談いただけたいですね。でも、だからこそ、可能性の『幅』も広げたくなってきた。たとえばサーキットも街乗りも楽しくって、ごく普通の感覚だと思うんです。そういった横方向の可能性の幅、広さも追求したくなった」

そんな思いを続けるうちに自然と視野に入ってきたのがL型の次世代エンジンたるRBユニットだった。基本設計などにも共通項が多く、内容を知るほどに渡辺社長にとってRBをZやハコスカに搭載するアイデアは「ごく自然」なものと思えるようになったという。ただし、あくまでもボディはZであり、ハコスカであること。これがまさに渡辺社長をして保守派と言わしめる、強いこだわりということ。

「ボクのこだわりは可能性の高さだけ

ではなく、同時に幅も広げ続けたいということ。それこそがお客様ひとりひとりのこだわりに広く対応できることに繋がるわけです。最新のV8エンジン搭載も可能性の拡張です。逆に、いや超ノーマル主義で……というこだわりにもご満足していただける自信があります。もちろんそのためには卓越した技術が必要になってくる。正直申し上げて大変ですけれど、同時に悦びでもあるんですね」

ユーザーひとりひとりが思い描く理想のクルマのイメージはそれぞれ違う。趣味なのだから思いっきり自由に。そんなピュアな願いに卓越した技術とサービスで応え続けるのが「ロッキーオート」。あなたが夢をカタチに変えたい時には、ぜひ、ロッキーオートという存在、思い出してください。



東名高速・岡崎インターからクルマで10分ほど のロッキーオート。県道48号線沿いにある店舗には大きなハコスカの看板があるから、旧車好きならばすぐに見つけることができるだろう。住所は愛知県岡崎市明大寺町字大沢55-31。

Rocky Auto

<http://www.rockyauto.co.jp>



01/RBエンジン搭載車にばかり目がいくが、ロッキーオートではL型エンジンのチューニングにも長年の経験と実績がある。そこで生まれたのが、このスーパーチャージドL28改3.2ℓ仕様だ。

02/ハコスカやケンメリ、フェアレディZが仕上げられているワークショップ内。やはり得意なのは日産旧車だが、オーダーがあればどのような車種にも対応してくれる。

03/ショールームに展示されたRBエンジン（右）とS20エンジン。オリジナルにこだわるユーザーの気持ちも分かっている渡辺社長だから、どちらの要望にも応えられるよう、絶えず双方を在庫しているのだ。



ZG

本物のZG

Fairlady Modernize Part 3

にあえてRB+パドルシフト

[どうしてもロングノーズが欲しい！ ZGスタイルにこだわるモダナイズPart3]

RBエンジンスワップを定番にしてしまったロッキーオートが驚きのZを作り上げた。

それがこの240ZGをベースにしたRBターボ+パドルシフト仕様。

本物のZGをベースにしてしまうなんて、と思いがちだが、

そこには深いこだわりがあった。

文・編集部 Text by KYU-SHA-JIN

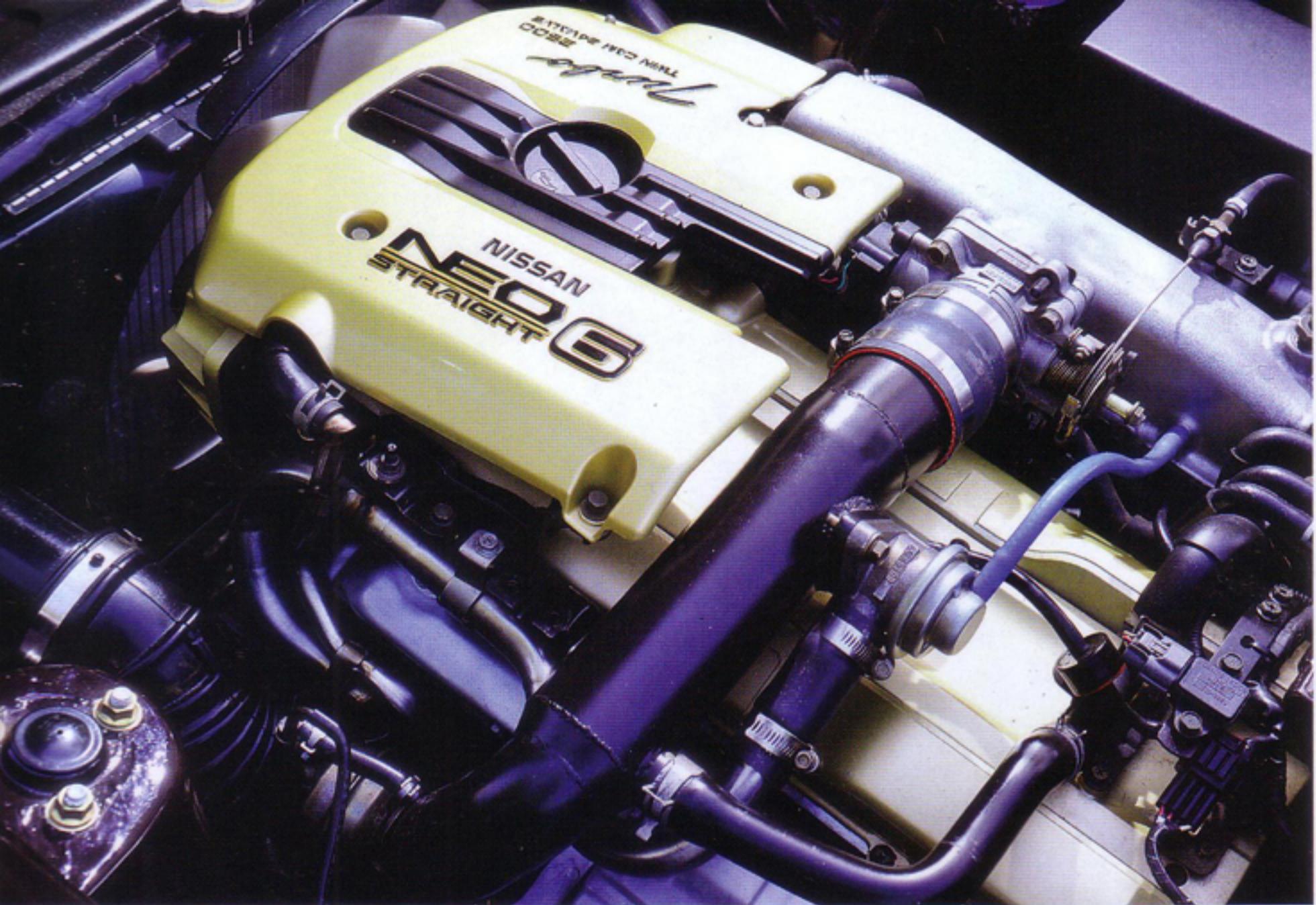
協力・ロッキーオート ROCKY AUTO TEL0564-58-7080



Fairlady 240ZG

RB25 TURBO PADDLE SHIFT

フェアレディ240ZG RB25ターボ・パドルシフト



C34ステージア用のRB25ターボをスワップしたエンジンルーム。搭載にあたりチューニングなどは避けタイミングベルトやウォーターポンプなどの消耗品を交換している。

Fairlady 240ZG RB25 TURBO PADDLE SHIFT

フェアレディ 240ZG RB25ターボ・パドルシフト

ZGのステイタスと最新の走り

類 別による240ZやZ-LとZGの見分け方は12ページで解説した通り。車検証を見れば、本物かどうかはすぐに判明する。その本物のZGをあえてベースに、エンジンスワップと快適な操作系を与えててしまうのがロッキーオートの神髄といえよう。

正直なところ「もったいない」という声も聞こえてきそうだが、ZGのステイタスと実質的な速さ+快適性を求める向には最適な選択かもしれない。L28に載せ替えるのとは訳が違うかもしれないが、エンジンを載せ替えることに変わりはないのだから。

何度もロッキーオートの車両に接したことがあれば分かることなのだが、キーをひねって10mも走れば分かるのが格段に上がっているボディ剛性。エンジンスワップにばかり注目しがちだが、大幅なパワーアップは旧車にとって非常に厳しい。古いシャシーに高性能エンジンを積めば真っ直ぐ走るところから困難になる。そこでロッキーオートは、前後に走る左右のメインフレームを追加加工して補強している。

具体的には、より太く強度のある鋼管をフレーム部分にそっくりかぶせるようにして溶接。さらに左右のメイン

フレームを連結するかのように横方向の補強フレームを前後に追加して、いわばラダーフレームのような形状にしている。そしてドアやフロントフェンダー内側にパイプフレームを通して、メインフレームを補うのだ。

ここまですれば、ベースとは比較にならない剛性なのは誰の目にも明らか。そして面白いのが、強固なボディには柔らかいくらいの足回りがいいというが、ストリートに主眼を置くロッキーオートならではの考え方。オリジナルの車高調はスプリングを柔らかくダンパーで締め上げるセッティングになっている。これが快適な乗り心地と、安心感のある頼れる操縦性を両立しているわけなのだ。

エンジンはC34ステージアのRB25DET型を搭載している。カタログスペックとはいえ、280psの出力を発生するのだから、その走りは楽しいのひとことだ。

ここまでなら従来からのロッキーオートのクルマと変わりない。さらに運転する楽しみとして与えられたのがパドルシフトによるATだ。普段は通常のATモードで安楽な運転ができるが、いざその気になったときはマニュアル



01／前後のオーバーフェンダーを有効に生かすためフェンダーのツメは折り曲げられ、極太タイヤを収めている。ボディの塗装も極上のレベルに仕上がる。02／ホイールはRSワナベでフロントが9J、リアが9.5J。エンジンパワーに対応すべくフロントブレーキはタイプMキャリパーにスリットローターを組み合わせる。



03／ヘッドライトは純正のままで車検にすら合格しないのでアップデート。本物の240ZGだけに純正Gノーズが装着されている。04／外装はノーマルを維持しているのがこのクルマの美点。リアスピイラーやガーニッシュ、ワンテールともに純正のままキレイに仕上げている。



3連メーターを入れ替えてステアリング、メーター、スイッチ類を変更。大きく異なるのがシフトゲートとステアリング裏のパドルシフトといえる。

Modernize Specification	
エンジン	/ RB25DET (C34ステージア用)
吸排気	/ オリジナルエアクリーナー・ステンレスマフラー
サスペンション	/ F=フルタップ車高調キット、中空式スタビライザー
ブレーキ	/ F=タイプMキャリパー+300mmスリットローター・C34ステージア用マスター

ZG
ZG STYLE Modernize Part3



Tuning Modernaize

FAIRLADY Z TUNING STYLE



Datsun 240Z 5.7V8

ダットサン 240Z 5.7V8

アメリカで爆発的な売れ行きを記録したS30フェアレディZ。当然エンジンは日本仕様では物足りないため240でスタート。本格的スポーツカーとしてはそれでも足りず排気量アップを繰り返していくことになるのだが、気の短いアメリカ人が待っているはずもない。アメリカンV8にスワップするのが、ある種一般的にさえなっていった。開発デザイナーだった松尾良彦さんも語っているように、当初からV8エンジンが載せられるくらいのエンジルームならではの世界。これに電動パワステを追加しているから、巨大なV8エンジンを鼻先に積んでいることなど全く気にならない。

そんなアメリカンZを日本で再現しようとロッキーオートが新たに生み出したのが、このクルマ。搭載したのはトランザムに載っていたLT-1エンジン。5.7ℓの大排気量から280psの最高出力を発生する、新世代V8を載せてしまったのだ。しかもただ載せるだけではなく搭載位置を低く、運転席寄りに変更しているから、良くある

V8スワップ車のようにボンネットが加工されていたりということもなく、スマートな外観を保っている。

ミッションはコルベット用6速MTを組み合わせているのだが、正直なところ大トルクエンジンだから街中では1速が不要。2速発進した後は3速のままATのように走ってしまう。刺激的な音質を奏でるオリジナルマフラーの音を聞きながらのドライブは、高性能V8ならではの世界。これに電動パワステを追加しているから、巨大なV8エンジンを鼻先に積んでいることなど全く気にならない。

ボディはアメリカの240Zをベースにしているので、国内のようなサビや腐りがない程度の良いもの。そこにサイドモールやオーバーライダー、ドアミラーを装着して、アメリカらしい雰囲気をしている。これだけのスタートダッシュをするのだから、街中最速のS30といえるだろう。

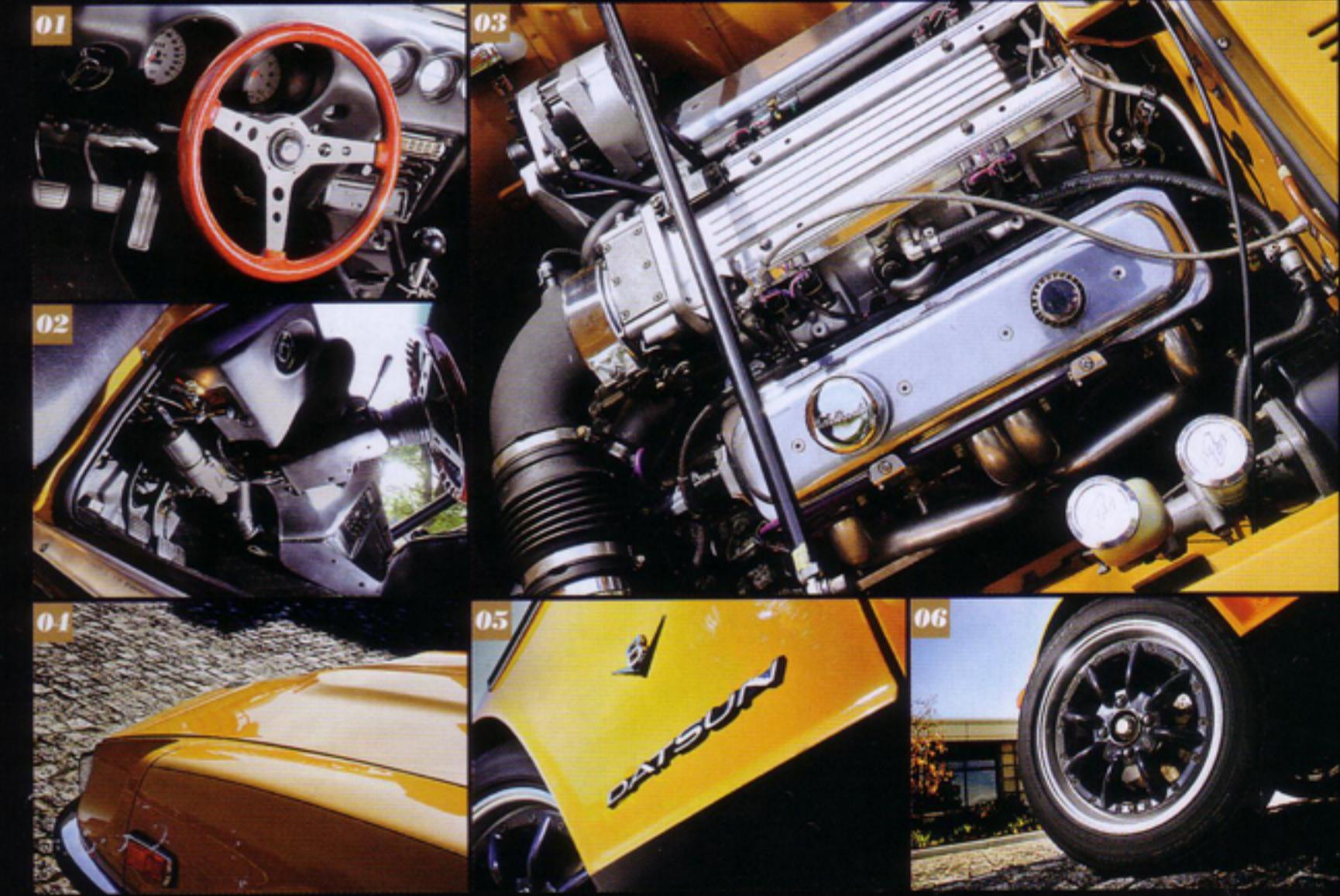
アメリカ流スワップを楽しむ

[乗るなら絶対チューニングマシン！ 走りを極めるモダナイズPart1]

ロッキーオートの新たな試みとして登場したのがアメリカならではの大排気量V8エンジンを搭載したS30。以前からアメリカでは楽しめていた仕様だが、それを現代の日本で快適に楽しめる仕上がりを目指したのだ。

文・編集部 Text by KYU-SHA-JIN

協力・ロッキーオート ROCKY AUTO TEL0564-58-7080



● / アメリカ仕様のため、もちろん左ハンドル。スピードメーターがマイル表示なことからもアメリカ気分を満喫できるだろう。● / 運転席を下から見れば、パワーステアリングユニットが装着されていることが確認できる。電動モーターで操作もラクラク。● / トランザム用LT-1エンジン。OHVとはいえ5.7ℓの排気量が生み出す迫力は国産チューニングエンジンに真似できない領域に達する。● / 大きなV8エンジンを収めるが搭載位置を低く変更しているためボンネットフレンは純正のまま。あくまでさりげないのがロッキー流。● / ボディサイドのメッキモールとともにV8エンブレムなど、アメリカンな小物で雰囲気を出している。● / ホイールはRSワタナベながら3ピースにしてクルマの性格に合わせている。タイヤはフロントが205、リアは225サイズのダンロップ・ルマンを履いている。

Modernaize Specification

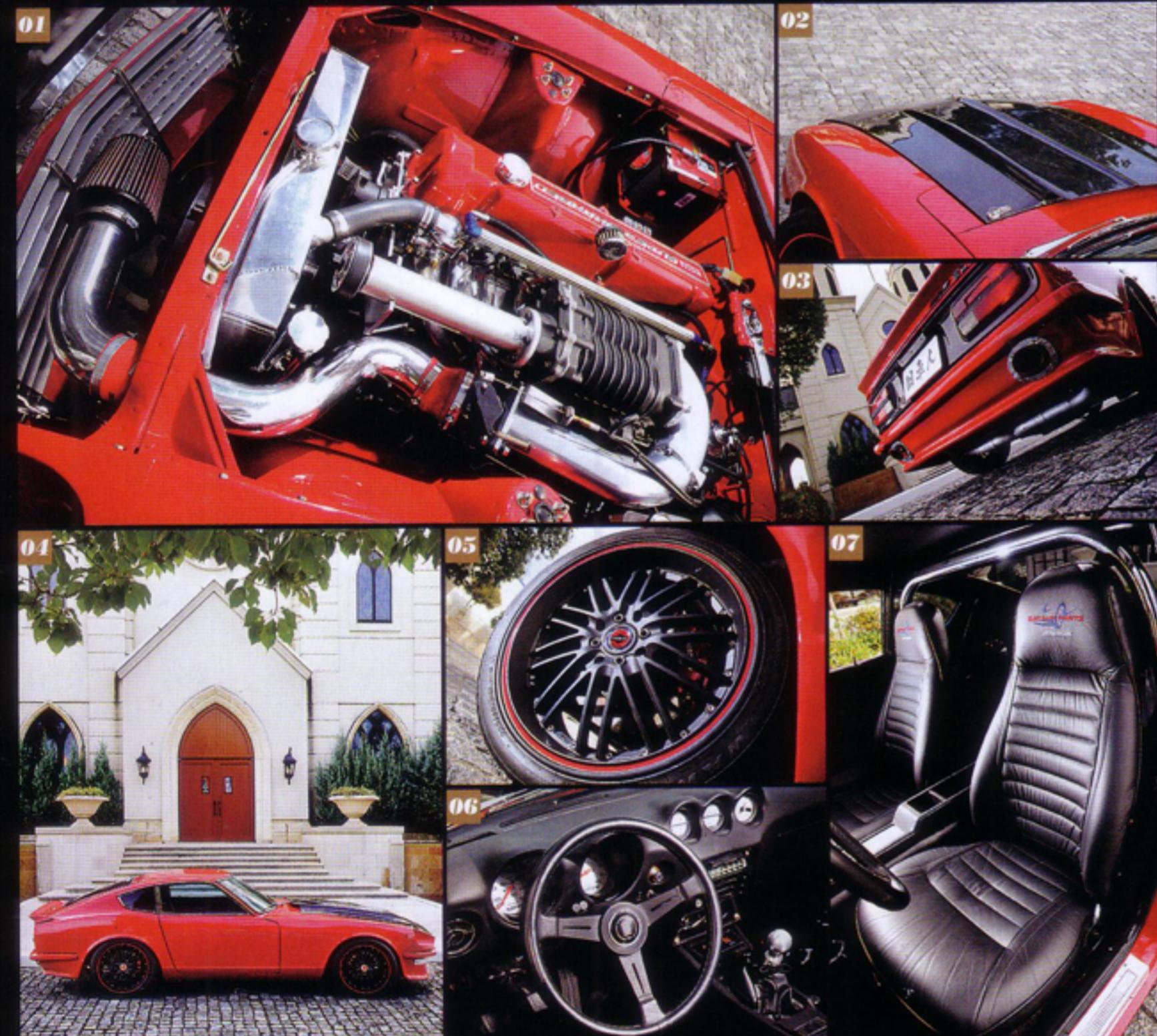
エンジン / トランザム用 LT-1 OHV 5.7ℓ
排氣 / オリジナルステンレスエキマニ+マフラー
サスペンション / ノーマル改車高ダウン
ホイール / RSワタナベ3ピース8J/7.5J×16

L型を極める最終兵器

[乗るなら絶対チューニングマシン！ 走りを極めるモダナイズPart2]

RBエンジンばかりではなくL型にも造詣が深いロッキーオートが、誰もやらなかったL28改3.1をさらにパワーアップさせるためスーパーチャージャーを追加してしまった！ 一体どんな走りをするのか、期待は高まる。

文・編集部 Text by KYU-SHA-JIN
協力・ロッキーオート ROCKY AUTO TEL0564-58-7080



01 前代未聞のスーパーチャージドL28改3.1ℓ。配管がラジエーター同様メッキとされ、見た目にも美しいエンジルームに仕上がっている。現状でのパワーは350psくらいとのこと。**02** 熱対策もスーパーチャージャーの性能をフルに発揮させるため万全だ。ボンネットはカーボン製で後方から熱気が抜けるようにデザインされている。**03** マフラーは迫力の左右出しでアンダースポイラーから突き出るようにされている。SCエンブレムが装着されクルマの内容を暗示している。**04** 純正よりも鮮やかなレッドで塗装されたボディ。ドアハンドルを省略して電動オープナーに変更した。**05** ホイールはアメリカ製の16インチ。ブレーキもアメリカ製でフロントが4ポット、リアはブレンボ2ポットキャリパー。**06** 室内のデザインは大きく変わることなくステアリングやメーターを変更。アルミ削りだしのシフトノブがスペシャルなZであることを示す。**07** シートはアメリカ製の表皮に張り替えられている。これだけでも見た目の印象はグッと良くなる。

Modernize Specification

エンジン/L28改3.1ℓ+スーパーチャージャー
吸排気/オリジナルステンレスエキマニ+マフラー
サスペンション/ノーマル改車高ダウン
ホイール/アメリカ製アルミ 7.5J×16



Datsun 240Z SUPERCHARGED 3.1

ダットサン240Z スーパーチャージド3.1



誰が、それをさらにチューニングしようと思ったらう。あえて限界にチャレンジするのがロッキーオートらしいところ。3.1ℓでフルチューンしたうえに、スーパーチャージャーを追加するという暴挙ともいえることをしてしまうのだから。

だが、暴挙で終わらないところもまたさすがだ。しっかり普通に走れるよう調教されたエンジンは、まだ出力まで計測していないそうだが、330psから350psくらいは出ているとのこと。これはロッキーオートの「基本はストリートで扱いやすく」というコンセプトに基づき、馬力よりもトルクを重視してセッティングするからだ。エンジンは最終的にモーテックで制御され、ブースト圧は今のところ1.3~1.5kgにして、誰でも乗れるように調整している。

組み合わされたミッションは耐久性を考えて、Z31の3ℓ用ボル

グワーナー製5速MT。ATSのクラッチとLSDで軽い操作性と確実な接地性を確保している。ここで走り出すと、といきたいところだが、実はまだ出来上がったばかりのクルマゆえ、正確なインプレッションを紹介できないのが残念。だが確実にいえるのは、扱いにくくない面が一切なく、とてつもなく速いということ。その速さの質も、今回紹介しているRB25ターボや5.7ℓのV8とは全く違う。スーパーチャージドとはいえ、そこはやはりL型。チューニングしたL型のトルクを太らせた感覚、というのが一番近い表現だろう。

パワステ装備のほか、面白いのはリモコン式ドアオープナー。ドアにはハンドルがなく、アクセスするにはリモコン操作が必須。ハンドルがないだけで、S30のオリジナルのボディラインがさらに際立っている。これもアメリカ仕様がベースだからアイデアだろう。