

Lightning vol.23

ニッポン旧車!

VINTAGE AUTO



ニッポン旧車! 1000台以上
収録! 1000台以上
収録!



5ナンバーハコスカの 最速を極める!

Rocky Auto スカイライン GT-X(KGC10) + RB20ET

コンセプトは5ナンバーハコスカ。
現代の交通社会の中で安全に速く快適に走りたい。
そして、女性でも運転を楽しみたい。
ロッキーオートのその解答のひとつが、このクルマだった。



現代のニーズに合わせてオートエアコン、パワーステ、ナビ、ETC付きの快適コックピット。クラッチも軽く、ミッションも気持ちよくスパスパ入る。



今や、半分神話化しつつあるS20エンジン。その搭載車両で一番多いのがハコスカGT-Rだ。とはいっても、その台数は限りなく少なく、めったにお目にかかれないのが現実ではないだろうか。だから、ついハコスカでリアフェンダーを大きくオーブニングしているクルマや、オーバーフェンダー車を見ると、「まず、本物のGT-Rか?」と最初から疑って見てしまう

ことも多い。さて、ここで紹介するGT-R風のGT-Xは、そのカスタムコンセプトからして異なる。わかりやすく表現すると、「単純に快適で最速の5ナンバーハコスカ」を目指したのである。エンジンは2000ccのRB20Eのターボ仕様をチョイス。サージタンクや6速スロットルはRB26のものを利用してパワーアップ。そして、

身近なレベルにおいて200km/h以上の走行が可能になるので、それに合わせて空力や足回りのセッティングを施していくという手法だ。もちろんボディの補強も、安心した強度が得られるようにと、ボディだけにした段階でしっかり施す。そして、あれやこれやとバランスを保って行こうとすると、結果的にGT-Rのイメージに近づいてしまおうということなのである。

リアの足回りもすべてリフレッシュ。補強や強化ブラッシュももちろん。ピロ化された強化スタビライザーも装備され、よりパフォーマンスが向上している。

助手席も含めレカロのバケットシートにサヘルドの4点式シートベルトを装備。長距離のハイスピードランにおける疲労を軽減する役目を忠実に果たす。



フルチョイス化された 《NEO VINTAGE》

240マインドを、 より上質に向上させた

Rocky Auto フェアレディ240ZG(HS30) +RB25E

1969年、世界的に爆発的なヒットを放ったスポーツカーが日産のフェアレディZだった。しかし、もうかれこれ37年も前の話。その間、Z自体のモデルチェンジを横目で見つつ、L型エンジンをいじくりまわして、その時代のスポーツカーに遅れを取らないと努力してきたオーナーたちは数多くいたことであろう。しかし、ここに来てRBエンジンのおかげでL型エンジン搭載車が乗りやすく生まれ変わろうとしているのである。

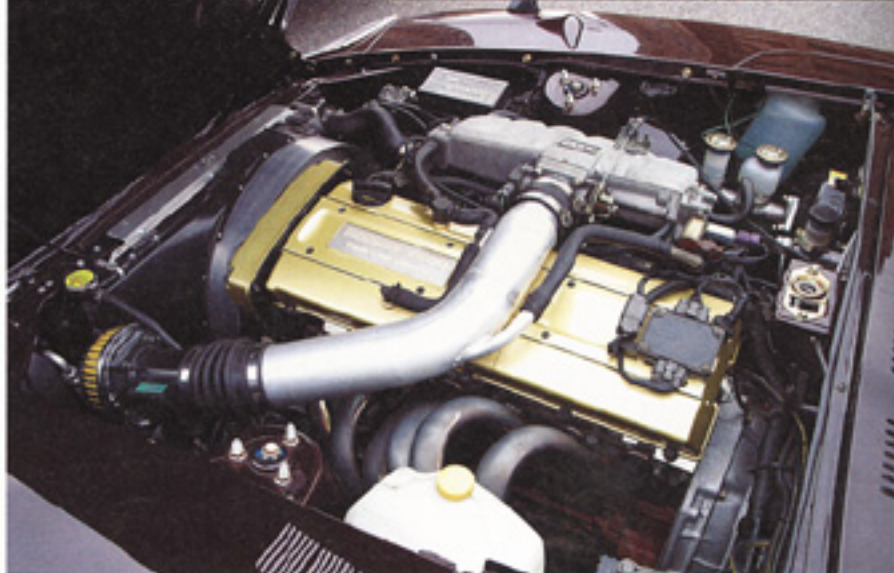
text/K.Ueda 上田憲吉
photo/H.Nihara 新原裕司
取材協力/ロッキーオート



びたっと、Gノーズが収まるフロントビュー。このフォルムが240のZGに似ていたことか、これがRB25Eでイメージドライブできてしまう時代になったのは、やはり進歩というべきでしょう。

オートエアコンのインジェクション仕様だからといってダメとはいかない。オリジナルのマフラーからは静かだが、迫力あるエキゾーストノートが響きわたる。

リアガーニッシュ、ランプ周りの輝きは新車そのもの。スポイラーのコンディションも良く、これ以上の説明は不可能。もう、言葉は一見にしかず。見るだけでも価値ある。



RB25Eのインジェクションエンジンがもたらすエンジン音、冷却ファンが吹く音、排気管から出るエキゾースト音、そのすべてが、その車に個性を添えてくれる。



塗装の仕上がりの美しさは新車以上。それはボディへの色の写り込みの長さでもわかる。もうタイムスリップでもしてしまったような感覚になる。



ジャストに収まる特注品のレカロのレザーシート。一組約40万円で、ワイヤードリフトコントロールによるヒーターなどが内蔵されている。



フロントブレーキはAP ロックード4ポットキャリパーを使用。タイヤはポテンザの205/50-16になる。オーバーフェンダーの取り付けなどは完璧だ。



リアブレーキは、当時ラインナップになかったディスクブレーキが装備される。タイヤはポテンザの225/50-16でホイールは7タナベを履く。

ナルディのステアリングやレカロのレザーシートで上品にまとめられているコクピット。ひょっとして新車時より豪華かも判れない。しかも新車の香りもする。



リアウォーターパネルのところにZのエンブレム。どこをとってもデザインされている完成度の高さはさすが。

世の中のクルマは、自主規制があったとしても280馬力程度のクルマが簡単に購入できる時代になっている。ここで紹介するZは真正正統の240ZG(HS30)だった。というのも、エンジンが現代のRB25Eに載せ換えられているからである。ノーマルの24は、現役当時はインジェクション仕様でも150馬力だった。GT-Rのターボ280馬力は

ともかく、NAで200馬力も発生しているRB25Eでも、少なくとも24を凌ぎ、実用面では充分なパワーということが出来る。結果、「Zって、思い入れあるんだよねー。そう、RB25Eエンジンが載っかるの。パワーもあるし、普通に集めて壊れなさそうだからいいね。あつ、ATも選べるんだ。てな、具合でこのモデル、今や大好評だそう。外観はショートでもロングノーズ

を選ぶことが可能。エンジンはRB26も可能だが、普段の使用も考えてあえてRB25E辺りが良いだろう。ターボという選択ワザもあるが、パワーよりもフィーリングを大切にしたい目的のRB25Eなので、インジェクションが古典的なイメージのソレックスクスキャブにするか迷うくらいか。ミッションは気分を選ぶが、キャブはマニュアルがベターということである。

RBパラダイス 陶酔、ロッキーマジック!

ロッキーオートのポリシーは、
いかに旧車を現代の交通事情に合わせて快適に乗れるようにするかだ。
その素材としてのRBエンジンは、まさしくジャストフィットな存在。
基本設計が新しい分、あらゆるシーンで走行可能な
ネオヴィンテージのクルマを製作することができるのである。

NEO VINTAGE
PART 1 in JAPAN
NISSAN

RB25、NEOエンジン 搭載のS30はいかが!

RBエンジンの最終型といわれるNEOエンジン。そのパワーアップされた完成度の高いRB25NEOエンジンだが、もうすでにS30のZに搭載されていたのであった。日産の量産ラインから出てきたように完成度の高いエンジンルームの光景は、あたかも現在メーカーで制作したような自信のある仕上がり。新たな走りを入れた新作のZであることは確かだ。



上質なRBエンジンを ケンメリにコンバートする

まずはRBエンジンのドナー車を手配することからスタートする。幸い、RBエンジンは世の中に数多く存在している。特に、ロッキーオートで台数をこなすRB25や20のエンジンは、GT-RのRB26と異なり、ノーマルで程度の良いものが手に入りやすい。下の写真は、R33スカイライン4ドア車で、走行も約3万キロ程度。シートカバーも掛けられているほど、大切に使われてきたと思われるクルマだ。このRB25のエンジンを降ろして、まずはそのエンジンの入念なチェックを行う。あらかじめ、対象のクルマを探し出す時点でも十分な確認作業をするので、この段階での大きなトラブルはないらしい。そして、ロッキーオート独自の点検・オーバーホールを行ってからクルマに搭載することになる。



ここでは、そのRB25エンジンをケンメリ(右)に搭載するところだった。もちろん、事前にケンメリのレストアや補強作業を済ませておくことは、いうまでもない。



↑すでにレストア済みのケンメリのエンジンルーム。これらのノウハウは、通常のフルレストアや、L型エンジンのフルチューンなど、今までの経験も活かされた上での効率的な作業となるのである。

RB25にソレックスキャブの マッチングは素晴らしいぞ!

一気筒に、ひとつの気化機を配置する考えで生まれた高性能キャブレターのソレックスやウェーバーはセッティングが難しいとされていた。しかし、それも今や昔のハナシに成りつつあるようだ。特にロッキーオートのメニューにもあるように、RB25エンジンとソレックスのマッチングは目を見張るものがあった。L型に比べると、RB型の許容範囲は広いという事だが、その技術はやはりL型チューンで蓄積したものと思われる。これを試んだ読者のみなさんも、ぜひ、一度その調子のよさを体験してみては?



←同時にエンジン始動は一発、もちろん鋭いビップや強力な吸気音も健在。ミスファイヤーなしセッティングのすばらしさ。

↓1972年式のフェアレディ240ZはRB25にソレックスの50mmφ仕様。こちらもステンレスのタコ足とマフラーがセットで使用される。

←まるでインジェクションのようにスムーズに回り、アイドリング時もファミリーカーのエンジンが回っているような安定の良さ。



↓1971年式のスカイラインはRB25にソレックスのφ44mm仕様。ステンレスのタコ足とマフラーを装着する。



本物ハコスカGT-Rに550馬力のRB26DETTを載せちゃった……

ここにあり一台のハコスカ4ドアGT-R。でも、慣れのS20エンジンは降ろされて、代わりにHKSタービンなどで550馬力にチューンされたGT-RのRB26DETTエンジンが搭載されている。さて、このクルマの評価は……。それは実際にこのクルマのオーナーになった人のみぞ知るところか。



HKS D104タービン、HKS S20インジェクター、R34 N1ピストン、HKS S20フェンダーカム、IN-OUT、HKS スプリング、HKS ロールオーバー防止、HKS ステアリングアッセンブリ



↑1970年式の4ドアGT-Rですが、RB26搭載フル公開車両。エアコン付き、マジックペダル、R200デフ、ファイナル3・9、ワタナベ特注10インチ、フロント6・5J・リア8J。



180km/hフルスケールのスピードメーターなどから、保存状態のよいノーマルのコクピットかと思いがちだが、タコメーターは一回転しそうなスケールになっているのだ。

最速のS30として RB26DETTは ベストパートナー

ZにRB26DETTのセット。当然のように、カッ飛びマシンであることは容易に想像がつく。後の興味は4型のGT-Rと空力的に優位なZ。その限界でのフィーリングの差を感じ取れるもんなら、取ってみたいけど……。

AT、オートAC、PSで 武装するRB25Eハコスカ

ロッキーオートのRB25Eのハコスカのオプションメニューとして、オートマ、オートエアコン、パワーステアリングなどが存在している。これらのオプションにより、周囲のクルマが心配するのをよそに、真夏の渋滞でも楽々ドライブが可能になる。冷静に考えれば、これは大きな出来事かも知れない。



1971年式のスカイラインRB25Eのオートエアコン、パワーステアリング、5速ロックアップ付きオートマチック仕様。最新の乗用車のごとく扱いも楽チン。35年以上も前の名車がストレスなしに運転できるって一種の感動だ。

専用のATコンソール、グローブボックス内のオートエアコンパネルとその下がエアコンのユニット本体。



実用的な「NEO VINTAGE」 を心掛けるロッキーオート

「誰でも乗れる、買える。毎日使える快適な旧車。RBエンジン&エアコン・パワステを搭載!」がポリシーのロッキーオート。今回紹介したクルマ以外にも、ショールームにはフルレストアされたGT-R、432なども含め、日産車を中心に多数展示。工場も併設されているので、その作業工程もすぐ確認することも可能だ。



「年齢層の高い方が、5・6台目のクルマとして、思い出のある車種を購入するのも目立ちます」と、語るのは代表の渡辺高也さん。

ロッキーオート。
〒444-0965
愛知県岡崎市明大寺町字大丸55番地31
TEL.0564-58-7000
FAX.0564-58-7000
http://www.rockyauto.co.jp
rockyauto@rockyauto.co.jp

