

SAN-EI
MOOK

サンエイムック フェアレディZ S30 G-ワークス DVD&BOOK 2011年6月3日発行

フェアレディZ DVD & BOOK

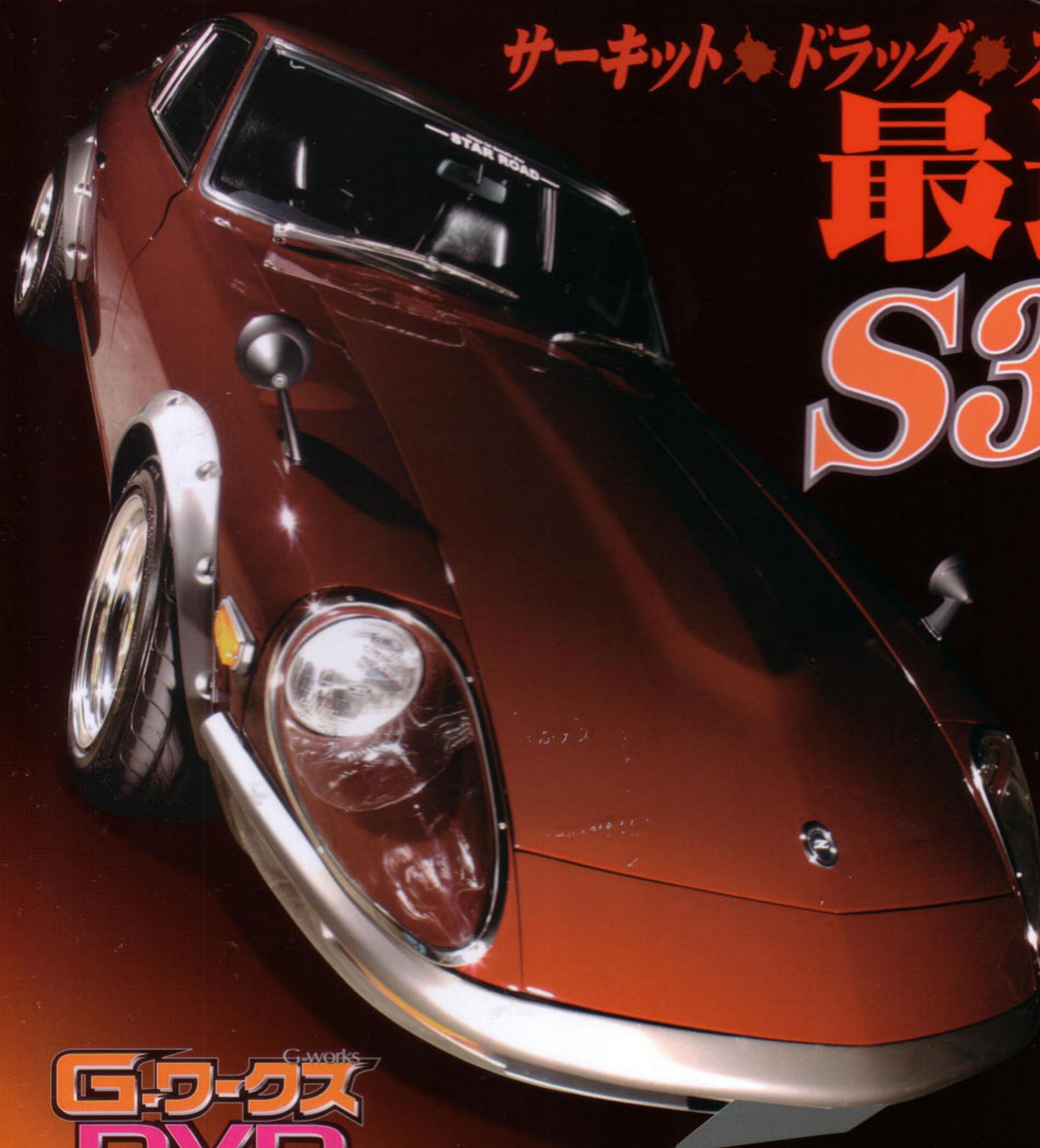
G-works

サーキット・ドラッグ・ストリート

最速

S30

が走る



G-works
DVD

遂に走り出す S30チューンドカー

589psRB26搭載の S31!!

Rocky Auto S31 Fairlady Z

ロッキーオート・S31

単なるレストアだけではなく、強靱に補強されたボディ、フルチューンエンジン、ワイドタイヤを収めるボディーウィンドウと、公道仕様ながらすべてが規格外のことだ!



S31



EXTERIOR



フロントフェンダーの後部には、タイヤハウスの乱流を排出するダクトを装備。リヤフェンダーの膨らみはモデルとなったポルシェ911ターボ以上の迫力

BRAKE



フロントキャリバーはブレンボ製F50用4POT。リヤは300モーテナ用4POTと共にサイドフレーキ用キャリバーを装備。ターボパワーに負けない強靱なストッピングパワーを与えている

現代のスポーツカーとは比較にならない軽量なZにこれほどのパワーともなると、強烈な加速を味わう以前に、ホイールスピニングしてまっすぐ走らない…という心配は無用。ポルシェ911ターボのように拡大されたフェンダーに収まるリヤタイヤは、295/30 18。ワイドなタイヤでトラクションを確保すると共に、前後共にブレンボ製4POTキャリパーを装備。驚異の速度域から確実に制動するストッピングパワーも確保しているのだ。

エンジンは第二世代スカイラインGT-Rの心臓であるRB26をフルチューンして、HKS製タービンのT04Zをドッキング。パワーはブースト1.7 kg/cm²で589 psという途方もない数字を発揮する。

旧車を現代のスポーツカーのように快適に扱うべく、現代のエンジンにスワップする作業を得意とするロッキーオートが、無敵のストリートマシンを目指して開発したのがこのZ。

底知れぬパワーを秘めストリートを疾走する

INTERIOR



Zの雰囲気を残しつつ、1DINインダッシュナビや現行日産車の空調スイッチが並ぶ室内。センターパネルにはHKS製ブーストコントローラーのEVCや、エンジンマネージメントのFコンバプロが取り付けられている。3連メーターは左から油圧、油温、水温で、その下にあるのがブースト計。ステアリングの右側にはオートメーター製の燃料計が取り付けられる。

Tuning Point ボディ剛性アップ



ボディ各部はスポット増しではなく、部鉄板の追加やロールケージを溶接することで大幅に剛性アップ。大パワーと強力な制動性能、ワイドタイヤによるコーナリングパフォーマンスに対して、確実に応えるホーネルに仕上げる。当然、旧車にありがちなサビなどは皆無だ。

エンジンや外装を大幅にモディファイしているため、シートはレカロ等を選択せず、あえて定番のダッサンパケット。エンジンは最新でも、旧車に乗り込む雰囲気は健在だ。



ラゲッジルーム下のスペアタイヤ装着位置を加工して、レース用の安全燃料タンクを装着。実際の性能だけではなく、バンパーの下に見える赤いタンクの存在が迫力。両サイドから出るツインマフラーは、排気効率だけではなく、後方から見た際のインパクトをさらに引き立てる効果も狙っている。

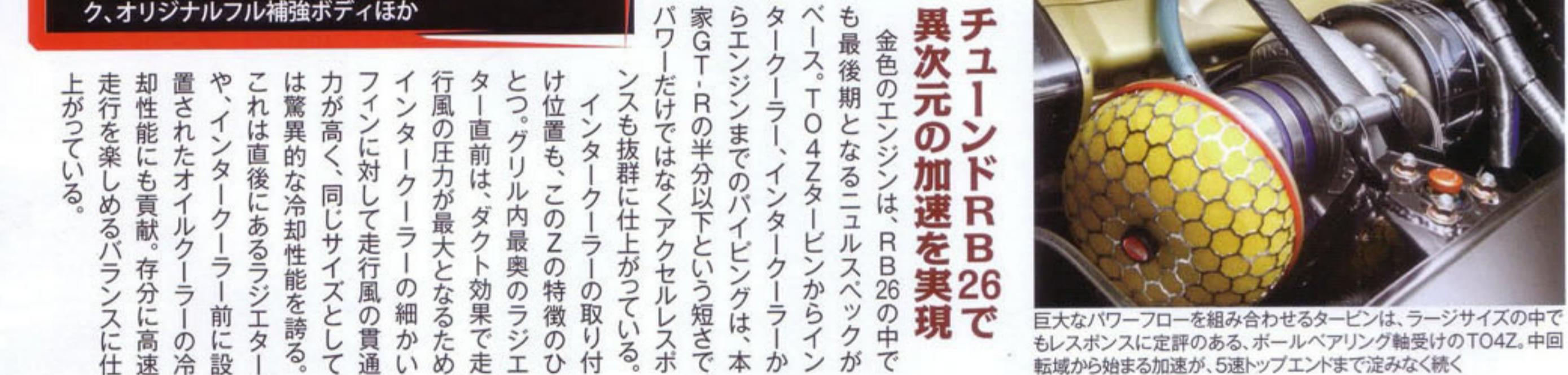
RB26スワップ × TO4R ENGINE

ロッキーオート S31のスペック! 昭和53年式

エンジン
RB26改スワップ、HKS・TO4Z、GTウェストゲート、EVC、FconVpro、ロッキーオートオリジナル・インタークーラー、ラジエター、オイルクーラーほか

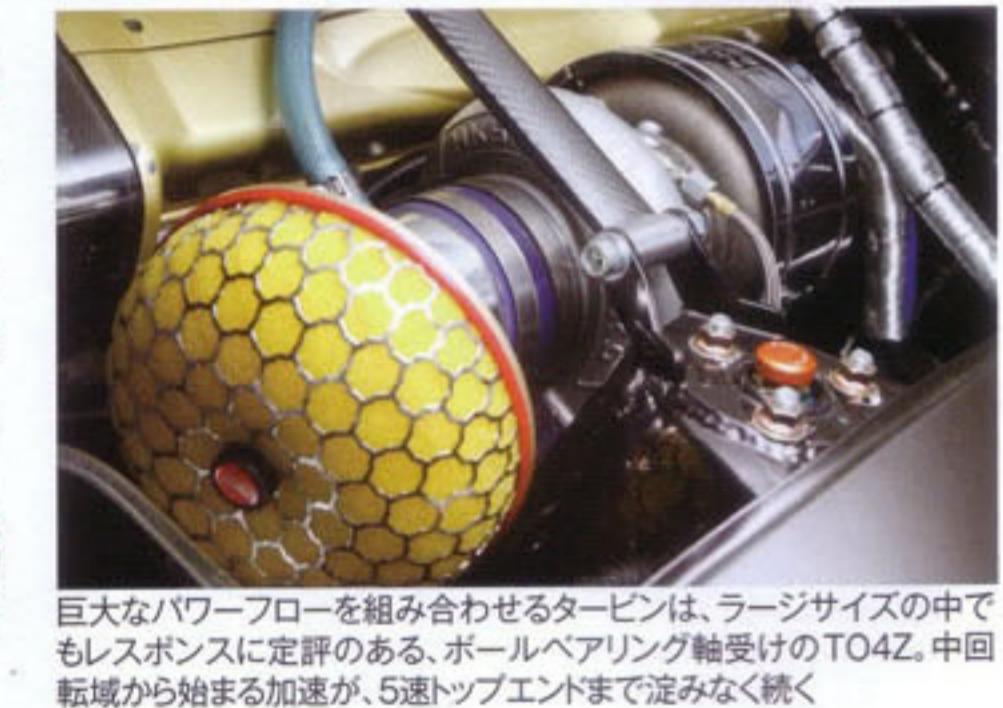
足回り&ブレーキ&駆動系

アラゴスタ改車高調整、調整式ピロアーム、ブレンボ4 POTキャリパー、328φローター、レーシングタンク、オリジナルフル補強ボディほか



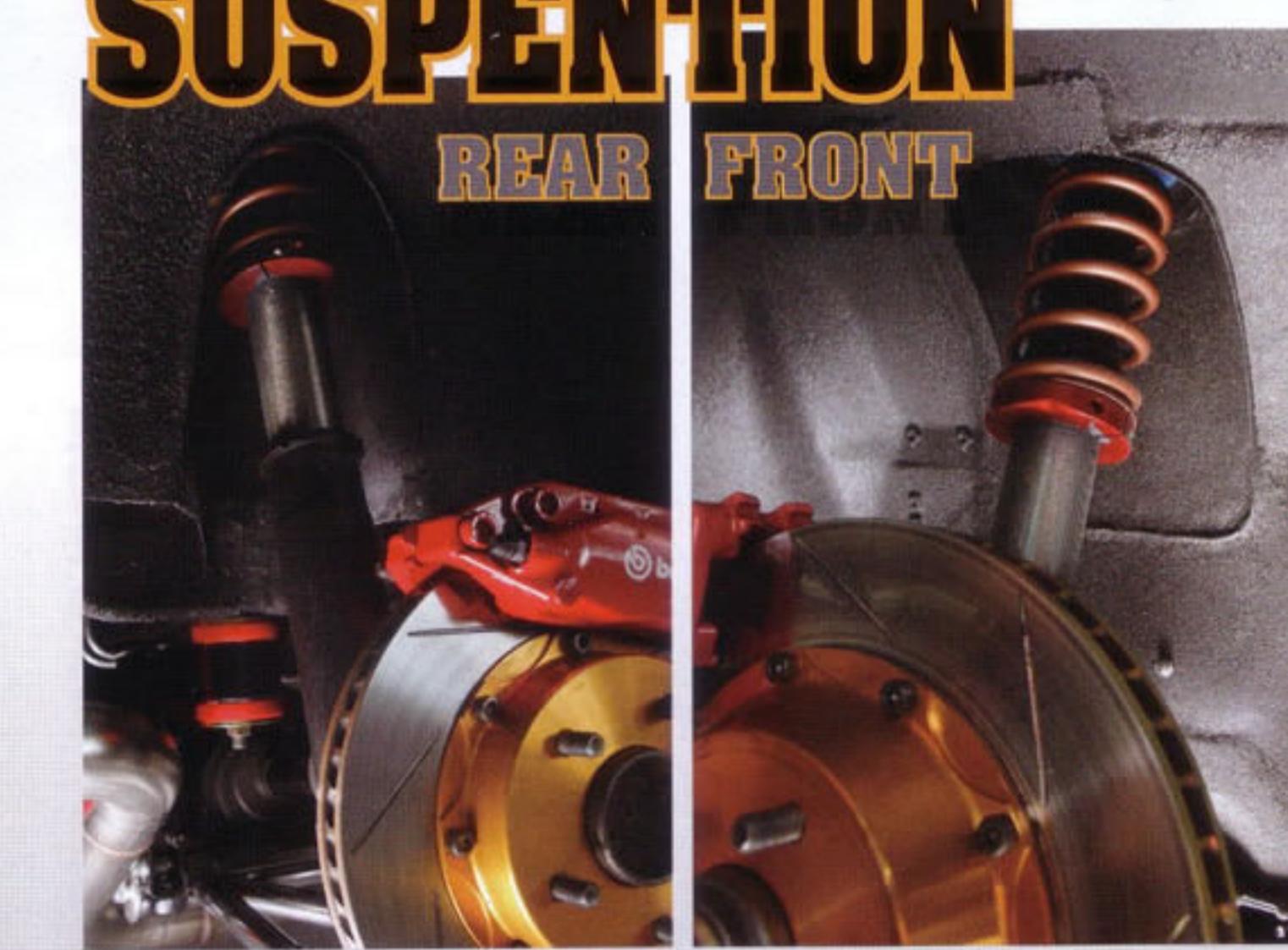
金色のエンジンは、RB26の中で最も最後期となるニユルスヘックがベース。TO4Zタービンからインタークーラー、インタークーラーからエンジンまでのバイピングは、自家GT-Rの半分以下という短さで、パワーだけではなくアクセルレスポンスも抜群に仕上がっている。

インタークーラーの取り付け位置も、このZの特徴のひとつ。グリル内最奥のラジエーター直前は、ダクト効果で走行風の圧力が最大となるため、インタークーラーの細かいフィンに対しても走行風の貫通力が高く、同じサイズとして驚異的な冷却性能を誇る。これは直後にあるラジエーターや、インタークーラー前に設置されたオイルクーラーの冷却性能にも貢献。存分に高速走行を楽しめるバランスに仕上がっている。



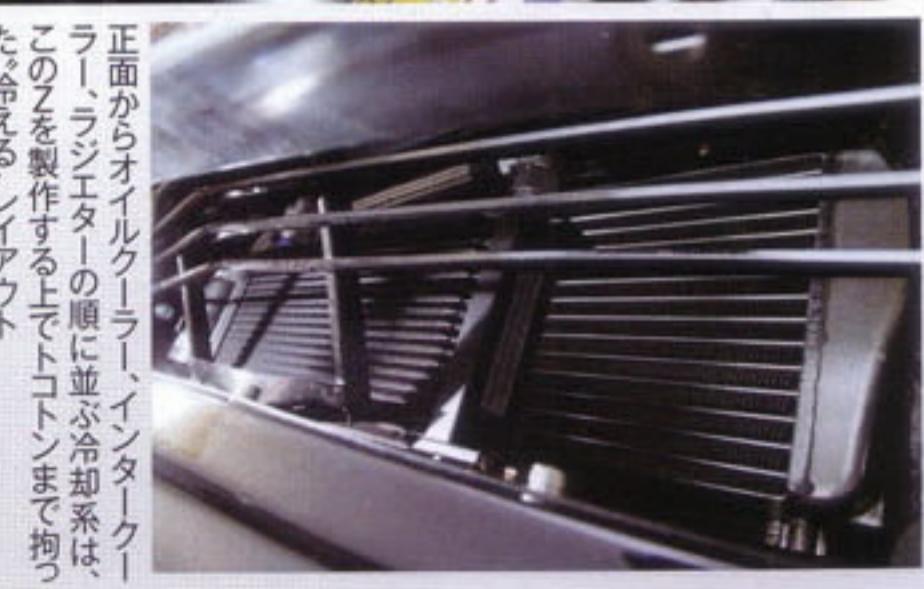
巨大なパワーフローを組み合わせたターピンは、ラージサイズの中でもレスポンスに定評のある、ボールペアリング軸受けのTO4Z。中回転域から始まる加速が、5速トップエンドまで淀みなく続く

SUSPENSION REAR FRONT



エンジンのスペックだけを見るとかなり激しい仕様に感じるかも知れないが、意外にもストリートを快適にクルージングできる足回りが組み合わされている。その秘密は、ロッキーオートのオリジナル減衰設定で仕上げられたラジエーター、ラジエーター前に組み合わされた。スプリングレートはノット8キロ/リヤ6キロ。各ショックも強化済みだ。

正面からオイルクーラー、インタークーラー、ラジエーター、組み合わされ、このことを製作する上でトコトンまで拘つた。冷える。レイアウト



カーボンに包まれた S31!!

Rocky Auto S31 Full Carbon Ver.

ロッキーオート・S31

世界のスーパーカーと肩を並べるフェアレディZを作りたい。愛知県岡崎市のロッキーオートで製作されたZは、ボディ全身をカーボンで仕上げた意欲的なマシン。ツインカム3.0ℓエンジンを搭載しているため、軽量なボディは驚くほど力強い加速を魅せる

驚きと感動を与える
カーボンマテリアル

旧車のボディに現代の快適性能や速さを盛り込む。そんな夢のようなクルマを数多く製作するロッキーオートが、「ヨーロッパの最新スーパーCARと肩を並べても見劣りしない、最高のフェアレディZを作成させたのがカーボンZだ。軍用機やフォーミュラマシンに多用してきたカーボンマテリアルが、エアロパーツとしてチューン

グ車輪用に販売されて久しいが、旧車を丸ごと一台カーボンマテリアルで包み込んだS31は、世界広いと言えど、このフェアレディZたゞ一台だろう。高剛性に仕上げられたボディは、ロッキーオートのステップ3と呼ばれるハイエンド仕様。

究極の性能を秘めたマシンに思えるが、まだまだ進化は止まらない。見る者にさらなる驚きと感動を与えるために、ロッキーオート

ロッキーオート S30のスペック!

昭和49年式・S31

エンジン

オリジナルRB30DE換装
270度カム、6-1集合48φステンタコ足、ソレックス50φ、71Cミッシュン改OS技研3速クロス、クスコLSD、R31用等速ジョイント

カーボン化した外装部分

前後バンパー、前後オーバーフェンダー、フロントスピィラー、フロントフェンダー、ライトベゼル、カウルトップ・ボンネット、リヤハッチ、リヤガーニッシュ

足回り&シャーシ

11点式ロールケージ、削り出しワンオフメンバー、マウント、リンク、試作強化ブッシュ、ARCパイプスタビライザーほか

WHEEL

TE37V

FRONT 9J-15
-15

タイヤ: 205/55-15

ボディだけではなく、足元の軽さも抜かりがない。数あるホイールの中から、高い剛性と超軽量が自慢のレイズの最新ホイールTE37Vをチョイス。この組み合わせが走りの性能に一層の磨きを掛けているのは疑う余地がない

REAR 10J-25
-15

タイヤ: 225/55-15

カーボンの外板に合わせて、クォーターウィンドウとリヤハッチガラスをブラックオフし、テールレンズもクリヤブラック化することで、ブレの無い統一感を出す。この演出が迫力の秘密だろう



S31



ドアの内張りも純正の内装ではなく、カーボンの一枚板で仕上げられている。純正の燃料タンクは金属製だが、現代の樹脂製タンクに交換することで大幅な軽量化を実現。タンク内に収められた現代的な燃料ポンプを使うため、ポンプ音や燃料臭も無く意外にも快適が高い



EXTERIOR

SIDE



FRONT



REAR



カーボンマテリアルのエアロパーツに交換するのは、チューニングの世界では軽量化の定番。ところがこのZのボディは、前後バンパーを含め文字通り「頭から足の指先まで」カーボンマテリアル。ボディ形状こそそのままだが、艶消しの漆黒ボディが放つ異様なまでの迫力のお陰で、他のZとは明らかに違う印象。ノーマルを遙かに凌駕する剛性に仕上げられたボディは、各所を補強することで重量が増しているが、ボディのカーボン化によって重量増は相殺され、車検証上の車重は1,040kgに抑えられている。フェラーリ458イタリアの1,580kg、R35GT-Rの1,730kgと比較すれば、カーボンZがどれほど軽いかが理解できるだろう

ENGINE



3連装するキャブレターは、現在では稀少なノーレックス50φ。8000rpmまでどみなく回るパワーの秘訣とも言えるパーツだ



美しい等長タコ足は、ロッキーオート拘りのステンレス製ワンオフ品。パワーだけではなく等長ならではの排気サウンドが格別!



点火はコンピューター制御のダイレクトイグニッション。RB26に純正採用されている物を、さらに強化して失火対策している

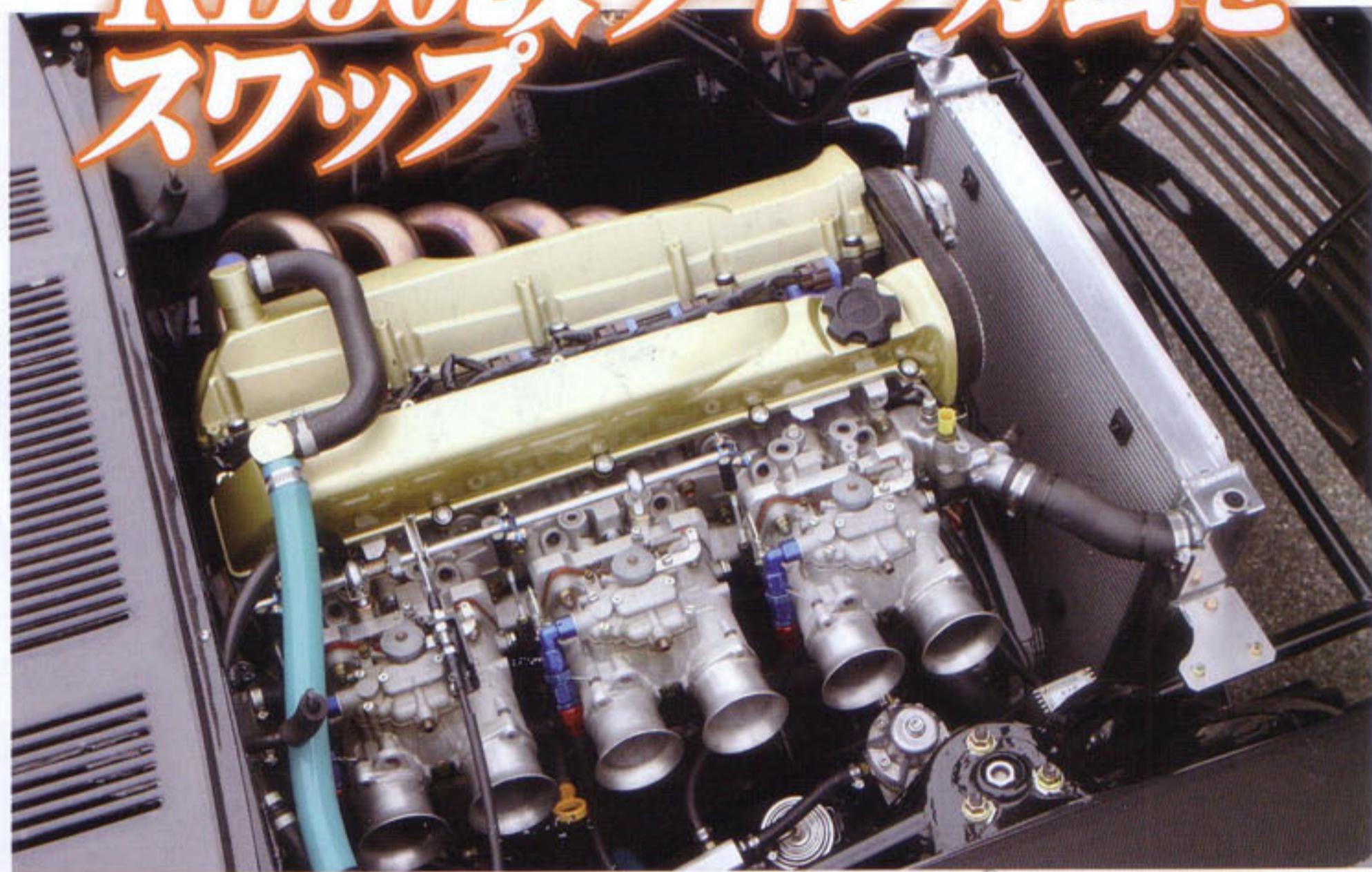
**Zのために製作した
直6ツインカム30**

RB30は輸出用車輛に搭載されるエンジンで、シングルカムしか存在しない。そこでロッキーオートは高性能なRB26のヘッドとRB30の腰下を組み合わせ、市販では存在しないツインカム仕様を創造。

点火系はコンピューター制御で乗りやすさを追求しているが、吸気はあえてキャブレターを装着することで、インジェクションにはない吸音や、エンジンと対話する楽しさを提案。低速域からトルクフルで乗りやすく、アクセルを踏み込めば8000rpmまで楽しめる仕様に仕上がっている。

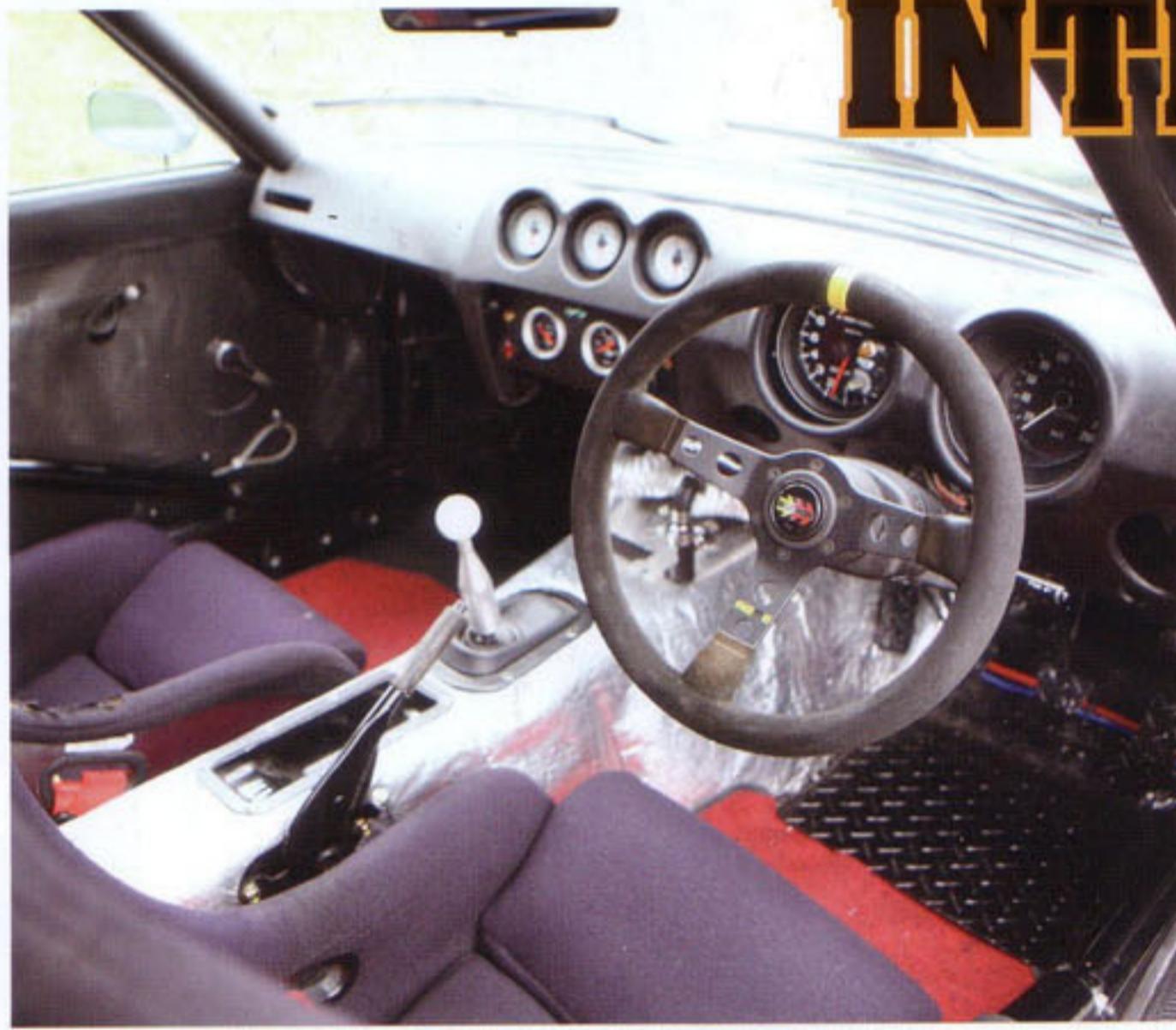
ロッキーオート S31 Rocky Auto S31 FullCarbon Ver.

RB30改ツインカムをスワップ



輸出用RB30ブロックにRB26のツインカムヘッドを組み合わせた、独自のRB30DEエンジン。リッターカー並みの軽量ボディに大排気量エンジンと聞いただけでもワクワクする速さが想像できるが、エンジンの性能を生かし切るためにボディの性能が不可欠。フレームの追加や各部の追加補強と、メンバーリング、可動部素材をすべてワンオフ製作することで実現した高いトラクション性能が、このエンジンには必要だった

INTERIOR



フロアの補強が丸見えのスバルターンな室内。カーベットなどの重量物は当然のように撤去されている。ミッショントンネル部分にはエンジンや排気の熱を室内に伝えないように、遮熱シートを貼る

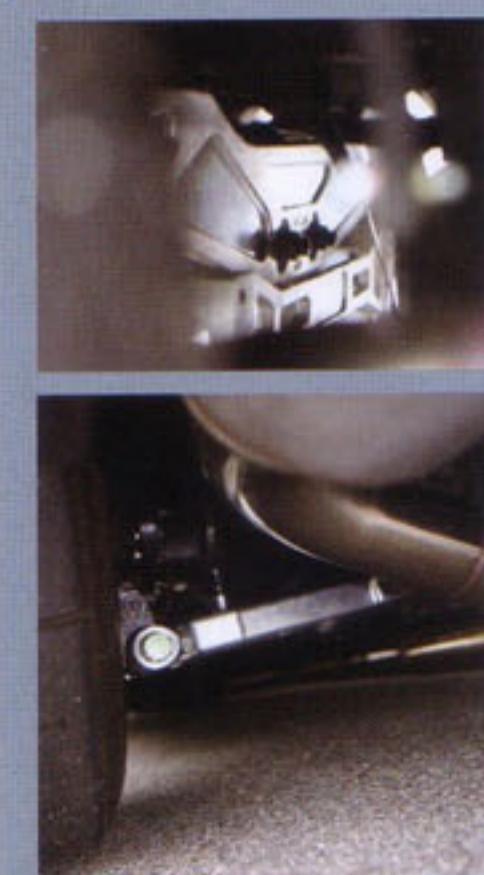


純正タコメーターの位置に、オートメーター製のタコメーターをインストールする

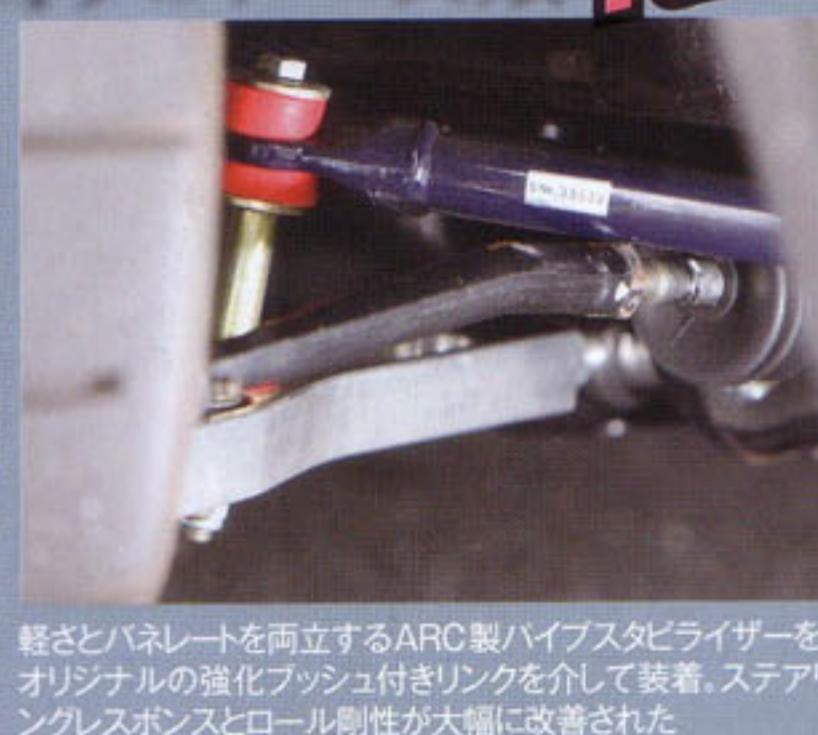


純正の3連メーターも社外製メーターに交換され、センターパネルにも追加メーターを2個追加。レーシングな雰囲気に仕上げた室内

足回りのアーム類 Tuning Point



前後のアームやR20デフを搭載するメンバーは、ルミビレットから削り出して製作された高剛性アーム類は、ターンバックル調整式でアライメント調整範囲が広い。すべてワンオフ製作品だ



軽さとバネレートを両立するARC製ハイブリッドスタビライザーを、オリジナルの強化ブッシュ付きリンクを介して装着。ステアリングレスポンスとロール剛性が大幅に改善された



スペアタイヤハウスが無いラゲッジスペースは、レース仕様で限定のZ432Rを彷彿させる。各接合箇所はスポット増しがれ、ロールケージもボディと溶接することで、純正とは比較にならないボディ剛性に仕上がっている