

モダナイズした旧車で走り出そう

G-ワークス 2011年6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

vol.3  
定価880円

[特集] JAPAN AGAIN

## 頑張れニッポン 旧車に乗れば元気になれる

トヨタ2000GT / ケンメリ・スカイラインHT2000GT-X / フェアレディ2000  
ホンダS800 / スカイライン2000GT-B / コスモスポーツ / ローレルHT2000SGX  
フェアレディZ・RB30&V8 / メルセデス・ベンツ250・1JZ



PICK UP MODERNIZE

グロリア2ドアHT2600GX  
ギャランクーペFT01600GSR  
スバル・サンバーデラックス

これなら自分でできる!  
L型エンジン完全分解整備マニュアル

モダナイズドランin箱根~伊豆  
RX-3サバンナGT

### オーナーにみる旧車ライフの喜怒哀楽物語

セリカ1600GT / 510ブルーバード / フェアレディ240ZG / アルファ・ロメオGT1300Jr e.t.c.



# FAIRLADY

JAPAN  
AGAIN  
頑張れエンジン

## 本物ZGで速さと日常性を追求したい

最初は異端だったものの、今では先進のショップになったロッキーオート。  
看板のRBスワップが新たな段階に入ったと聞いては黙ってられない。  
早速編集部がチェックした240ZGは、まさに理想の速さと日常性を両立していた。

文●編集部 Text by KYU-SHA JIN  
写真●田中秀宏 Photos by Hidehiro Tanaka  
車両●ロッキーオート ROCKY AUTO TEL:0564-58-7080



# 240ZG RB30

参考価格 1000万円~

**本**誌でも前号でフェアレディ240ZGにRB25ターボのバドルシフト仕様とされたロッキーオートのクルマを紹介した。その時にも感じたのだが、貴重なZGなのに、あえて本物でエンジンスワップをすることの意味だ。数の多いスポーツカーの代表でもあるS30Zだから、ベース車両も豊富。チューニングカーも色とりどり。そんな状況で差別化やステイタスを追求するなら、やはり240ZGをベースにした新しい提案は効果的だ。

バドルシフトの次なるロッキーオートの提案は、何とRBを3Lにしてしまうことだった。以前にNISMOからRB30エンジンがレース専用として50基ほど発売されたことがある。これをヒントにして製作されたのが、今回紹介するRB30エンジンを搭載する240ZG、というわけだ。

同社の渡辺社長は「RBエンジンの可能性は無限で、今自分たちがやっているのは、そのうちの80%程度のところ。まだまだ先はあるよ」と語る。その内容とは…。まずベースになるブロックはオーストラリアなど輸出向けに存在したSOHC仕様のRB30DE型。ただ、そのまま使えるわけで

もなく、そのブロックとクランクシャフトを用いて鍛造ピストンとコンロッドは別に用意する必要がある。というのも、組み合わせられるヘッドはRB26DETT用。ツインターボのRB26DETTだから、そのままでは圧縮比が低い。そこで圧縮を高める意味もあり、鍛造ピストンが選ばれたというわけだ。もちろん、同じような理由でカムシャフトもストックのものは使わず、よりハイリフトになったものを起用する。

このためにシリンダーはボーリングまでされているから、ほぼ新品のエンジンを組んだのも同じこと。そのエンジンにはRB26用スロットルを改造してエアファンネル仕様とされ、燃調はHKSのF-conVproで制御。これもロッキーオート得意のインジェクションシステム制御で、同じことをしようとしたら、マッピングだけでも大変な時間と労力が必要だろう。

排気側で感心するのは、ロッキーオートで製作したエンジンスワップ車両は、どれも似たようなカーンと甲高くも乾いた音を発すること。チューナー独自の考え方が反映されたもので、そのコンセプトは扱いやすく速い、というもの。そのためにタコ足





01/レカロのレザーシートと7点式ロールケージが走りイメージさせるが、ロールケージはアルミ製のファッション性を重視したもの。02/メーターはスピード以外社外品。タコはオートメーター、油温、油圧、水温はブリッツ製。ステアリングはダットサンコンベだ。03/グローブボックス内にひっそりと純正の燃料/電流のコンビメーターが移設されていた。隣はキルスイッチ。



エンジンは外観からはRB26にしか見えないが、SOHCのRB30ブロックによる3Lとなっている。4速のまま150km/hからの加速も受け付けるほどフレキシビリティに富み、どこからでも怒濤のパワーを味わえる。

## NA3のチューニングエンジンならではの味わい

[Special Buyer's Guide03]

### FAIRLADY240ZG RB30

1972年式フェアレディ240ZG RB30

からマフラーにかけては独自のノウハウを持っている。このクルマにも6in1の集合タイプステンレスマフラーが装着されていた。音と抜け具合に注目が集まりがちだが、集合部の太さや、そこまでの長さでトルク特性は大きく異なり、最もトルクが出るポイントで製作すると、あの音になるということだそう。

ロッキーオートでは「慣らし運転なんてしないで大丈夫」と言うが、それはあくまで豊かなトルクが出ているから、普通に走るだけで十分に速い、ということの意味でもある。当然、慣らしはしたほうがいい。

駆動系では71CミッションにR200デフとしてカーボンクラッチとしている。だが扱いにくいという印象は全くなく、ノーマルプラスαといった程度の踏力アップといったところだ。

足回りも得意のアラゴスタベースの車高調を装着。フロントはAP製4ポットキャリパーとドリルドローター、リアにはDR30用ディスクに変更されている。パフォーマンスアップに伴う制動力の確保は、速く走るうえで最も重要な部分でもあるか

ら、これくらいはやって当然と考えたい。

扱いやすさの追求で欠かせないのがエアコンとパワステ。このZGにもオートエアコンとラック&ピニオン式油圧パワーステアリングが装着されている。どちらも違和感のない装着感と操作性を獲得している。

残念ながら今回の車両は売約済みになってしまったが、その販売価格は1000万円オーバー。作業内容を考えれば仕方ないところだが、もしこれと同じ仕様が欲しい、または同じエンジンを組んで欲しいと思えば実現できるところがロッキーオート。ワンオフ作業が多く含まれるのだが、それらを多数製作できることも強みなのだ。刺激とステイタス、両方が欲しい賢い悩みを解消してくれるRB30エンジンの登場といえそう。

#### Modernize Specification

エンジン/RB30(輸出用ブロック)+RB26ヘッド  
吸排気/HKS F-con Vpro制御・6-1タコ足+  
ステンマフラー  
サスペンション/アラゴスタ車高調・ARC中空スタビ  
・ピロテンションロッド・ロールセンターアダプター  
ブレーキ/F=AP4ポットキャリパー+  
ドリルドローター R=DR30用キャリパー+ローター



アラゴスタの車高調と相まってAP製4ポットキャリパーの制動性能は抜群。ホイールは定番のRSワタナベの8スポークアルミだ。





[Special Buyer's Guide10] 1975年式ダットサン240Z LS5.7

# DATSUN 240Z LS5.7

価格 976.5万円

## V8スワップは快適に乗れそう?

前号でも紹介したロッキーオートによるS30+アメリカンV8スワップ。RBエンジン同様、常に進化を続けているロッキーオートだからこそできた、さらなるV8コンバートは、なんとコルベット用V8のLSエンジンを載せてしまったモンスターマシンだった。

文●編集部 Text by KYU-SHA-JIN  
写真●田中秀宏 Photos by Hidehiro Tanaka  
車両●ロッキーオート ROCKY AUTO TEL0564-58-7080

**前**号で紹介したロッキーオートによるアメリカンV8スワップS30フェアレディZ。外観もオリジナルっぽさを残したまま、適度なアメリカナイズが好感を持たれたクルマだった。エンジンはトランザム用LT-1の5.7ℓ V8。低速からズ太いトルクでグイグイと軽量のS30を引っ張り、街中なら2速ホールドでATのように走ってしまった。だが、ひとたびアクセルを踏み込めば、即座に欲しいだけの加速してくれる。素直に「これは楽しい」と思えるクルマだったのだが、さすがはロッキーオート。それだけは終わらず、さらなるハイチューンエンジンを搭載してきた。

それがこのクルマで、今回のエンジンはC5コルベットに搭載されていたLSエンジン。トランザムと同じ5.7ℓの排気量ながら、LT-1が280psほどだったのに対してLSでは350psから405psまでにチューンアップされていた。このLSエンジンはスモールブロックながらオールアルミ製とされ、GMが次代を担うハイチューンエンジンとして送り出したもので、当然のことな

が以前のV8のように低速では鬼のようなトルクだが高回転が…、ということもなく、怒濤のトルクが6000rpm近くまで続き、途方もない加速を示してくれた。

こんなとてつもないエンジンに組み合わせられるミッションは、やはりコルベット用をそのまま流用した6速MT。もちろんそのままでは駆動系が保たないので、R200デフに等速シャフトへと変更され、大トルクに対応させている。こうした内容に伴う演出も効いている。

ロッキーオートにはオリジナルマフラー装着車が多いのだが、このV8エンジン搭載車には左右出しのマフラーが装着されていた。このマフラーがロッキーオート車であることを主張する。LSエンジンは従来のアメリカンV8と違い、ヨーロッパ製スポーツカーを参考にしただろう排気音へと変貌していたものだが、このS30では、それがさらに変化して、完全にロッキー風と表現したくなる排気音なのだ。擬音で恐縮だが「ズバンッ」とか「パンッ」というような、とても乾いた音になっている。あの「ドロドロ」が好きなのももちろんいるだろうが、S30には乾いたハイチューンを思わせる排気音が似合うと個人的には思う。

前号のV8搭載S30と違い、今回のクルマはボディにも相当の手が入っている。まず目立つのはバンパー一体となった巨大なフロントエアダム。軽量のFRP製で、走り追求したクルマらしい。さらに前後ともオーバーフェンダーは丁寧な叩きだしによるもので、組み合わせられたアメリカ製大径

Specification  
エンジン / コルベット用LS V8エンジン (5.7ℓ)  
吸排気 / 2本出しオリジナルマフラー  
室内装備 / エアコン、パワーシート、エアバッグ付きステアリングホイール  
ブレーキ / F=4ポットキャリパー R=ディスクブレーキ化

ホイールとのマッチングも絶妙。後ろに回れば見事にバンパーレスの姿にされており、それに合わせて段差を無くしたパネルとされているから、一見ただけではバンパーのあった姿を思い出せないくらいだ。その左右にマフラーが顔を覗かせる。

インテリアではインパネの造作は変えることなく、すべてのメーターをオートメーター製に変更。そしてもちろん、エアコンを装備しており快適な空間が確保されているが、さらに嬉しいのがパワーシートになっていること。

こんなクルマで走り出せば、それはもう新感覚のアメリカンミックス。だが、取材当日はあいにくの大雨となってしまう、それどころではなくなってしまった。できることならその魅力のすべてを紹介したかった、というのが正直な感想だ。



01 / マフラーは左右から独立した形状となりV8エンジン搭載車であることを主張。バンパーレス姿でまとめられたスタイルが新鮮だ。02 / リアタイヤから確認できるように、リアブレーキもディスクにされている。03 / CAMAROと書かれたエアバッグ付きステアリングホイールは変更される予定だ。エアコンのほかパワーシートが装着されており、真夏の洗滞でも快適な室内を約束してくれる。

CORVETTEと書かれたエンジンカバーが全てを物語っているエンジンルーム。エアクリナーも巨大に感じるK&N製にされているから、吸気音も楽しめる。