

モダナイズした旧車で走り出そう

G-ワークス 2012

# 旧

KYU-SHA-JIN

# 車

プレミアム旧車マガジン

# 人

Way of The Classic Car Style

PICK UP MODERNIZE

スプリンター・トレノ  
ブルーバードバン1600デラックス  
キャロル・スーパーデラックス

モダナイズドラッグin箱根～湾岸

スカイラインHT2000GT-R



[特集] *Run with the FAIRLADY Z*

## 走り続けるフェアレディZ

S30Z解体新書 / モダナイズS30Zデモカー / S30ホイールマッチング / 人それぞれのフェアレディZ

現代の  
パブ

前  
いす  
選



# PROSHOP DEMOCAR\*03

デモカーに見るS30モダナイズ

## RB スワップ車両をお手軽に

### 1974年式ダットサン240Z

#### by ロッキーオート

これまで数多くのRBエンジンスワップ車両を手掛けてきたロッキーオートが、新境地を開拓した。  
というのも、これまで700万円スタートともいえた価格設定を、  
思い切って500万円台にしたRB車を登場させたのだ。

文●増田 満 写真●内藤 敦仁  
Text by Mitsuru Masuda Photos by Takahito Naito  
協力●ロッキーオート TEL.0564-58-7080



Run  
with the  
Fairlady Z  
走り続けるフェアレディZ





Run with the Fairlady Z  
走り続けるフェアレディZ

01 / アルカンタラ素材のバケットシートがマッチする室内。センタートンネルなどの内張はノーマルだが、これだけでグッと近代的になる。02 / 天張とサンバイザーもシートと同じアルカンタラ素材で張り直されている。意外と見落としがちだが、天張は室内の程度を左右する大事なポイント。03 / ドア内張はシートの柄に合わせて本革に張り替えられている。ソフトな風合いだが、これなら高級車の雰囲気も味わえるだろう。04 / シート後方のトランク手前には大きなスピーカーユニットが陣取っている。普通に走っている時であればCDオーディオを楽しめることだろう。05 / 状態の良いダッシュボードには、ホワイトメーターが装着されチューニングカーらしい雰囲気。空調系はオリジナルのままエアコンは装着されていない。



**強**裂な印象を誰しも持つだろう、ロッキーオートの送り出すRBエンジンスワップ車両。旧車の外観ながら走り是最先端。このコンセプトには誰も納得できるのだが、手に入れようとしても誰も買える値段ではなかったのも事実。本誌でも1000万円前後の車両を何度も紹介してきたが、ここにきてよりRBスワップを一般化しようとロッキーオートが仕掛けてきた。今回紹介するS30RB25ターボは、何と598万円（本体価格）なのだ！



ボディ補強はされていないものの、圧倒的なパワーで突き進む感覚はRBターボならではの世界。軽量のS30にRBターボを載せているのだから、のけぞるほどにパワフルだ。

もちろん安価なわけでないが、それでもここまで仕上がった旧車、しかもエンジンはRB25ターボとくればグッと魅力的に映ることだろう。その内容は…。このS30ではそれまでの高価格路線のように徹底したボディ補強が行われていないのだ。もちろん、レストアに近い内容の補修が施されているから、大出力エンジンを味わっても、そのボディは不安がないレベルにまで引き上げられているから安心してほしい。

ベースとなっているのは北米仕様の240Zだから、出自を生かしたカスタムが施されている。ブルーメタリックに塗装されたボディ中央には、2本のシルバーのストライプが入られ、それだけで普通のS30とは一線を画す。さらに前後のバンパーはオリジナルのスチールメッキにこだわらず、樹脂製パーツとしてボディ同色で塗装。これだけでグッと現代的なルックスだ。

現代の路上で快適に走りたからと、RBエンジンスワップを推進してきたロッキーオートらしく、室内にも最先端のモダンイズが施されている。アルカンタラのツートン・バケットシ

ートに合わせるかのように、ドア内張も黒とグレーの本革ツートン仕上げ。天張とサンバイザーにもシート素材と同じものを張って、トータルで室内の雰囲気をコーディネートしているのだ。ちょっとやり過ぎかも、と思えるのがトランク部分に陣取られたウーファー内蔵スピーカーユニット。だが、メカニカルノイズの小さいRBエンジンだからこそ、室内で音楽を楽しむゆえの装備といえよう。

肝心のエンジンはRB25DETをベースにタービンをより大きなものに交換してブーストアップしている。当然、ブーストアップに合わせて大型オイルクーラーや専用パイピングを採用して、高出力化に対応。実測でのパワーチェックはしていないから正確な出力を記すことはできないが、クラッチを繋げた状態からアクセルを深く踏み込めば、何速に入っているもリアタイヤが悲鳴を上げるといえば大体の予想はしてもらえよう。アクセルを開けることが楽しく

て仕方ないほどパワフルなのは、RBターボエンジンならではの世界だ。

その走りを支える足回りだが、低価格を実現するためにアメリカ製パーツを積極的に採用している。4ポットブレーキキャリパーやストット、RSワタナベ風に見える8スポークアルホイールなどがそれで、バンパーやサイドスワップといったボディパーツを含めて、アメリカナイズされた現代流S30解釈といえる。ノール派の人からは敬遠されてしまうだろうがS30を現代的に楽しみたいならば、これくらいの遊び心を発揮したいところ。

S30用パーツが豊富なアメリカだから、このようなカスタムには事欠かないのだろう。それは室内も同様で、これまでの文法通りの外観内装にRBエンジンの組み合わせとは違う、新しい高性能旧車の楽しみ方と呼べるのではなかろうか。事実、乗ってしまえば相変わらず快速快適エンジンだし、ステアリングの感覚まごう事なきS30…。と、ここで注意しなければならないのだが、このクルマにはロッキーオート得意のエアコンやパワステが装備されていない。これも低価格のためなのだが、そのことで、より旧車らしい味わいが残っていると見える。とはいえ装備はもちろん可能だから、の場合は相談してほしいとのことだ。

金額にはこだわらず、とことん快適性を追するか、低価格でRBエンジンスワップの醍醐味を味わうか。これまでは金額を度外視するかなかったロッキーオートの世界が、より身近になったことを素直に喜ぶべきだろう。



アメリカチックな仕上がりでRBスワップがリーズナブルに手に入る喜び



1974年式ダットサン240Z  
by ロッキーオート

**Modernize Specification**  
エンジン / RB25DET 大口径タービン+ブーストアップ  
室内 / アルカンタラ・バケットシート+天張  
サスペンション / アメリカ製ローダウンサスペンション  
タイヤ / BFグッドリッチ g-FORCE 205/55ZR16  
快適装備 / オリジナルオーディオシステム

RB25DET型をベースに大口径タービンに変更すると同時に冷却系・吸気系を変更してブーストアップ。5速全開ではヤバイことになるだろう。

06 / コアサポート手前に装着されたインタークーラーが、ただのカスタムZではないことを物語っている。ウインカーはグリル内に固定。07 / バック見にはRSワタナベにしか見えないのだが、なぜかキャップがケニーヒトとなるアルミホイール。低価格実現のために選ばれたアメリカ製ホイール。





PRICE  
ASK

旧車人  
SPECIAL  
BUYER'S  
GUIDE

厳選



# SKYLINE HT2000GT 1UZ

スカイラインHT2000GT 1UZスワップ by ロッキーオート

## ついに走り始めたV8ハコスカ

2012年のオートサロン会場でも異様な雰囲気醸成していたのが、このハコスカV8かもしれない。前号でもお伝えしたが、ロッキーオートではオートサロン開催に合わせてこのV8が走行可能となるようセッティングを詰めてきた。

文●増田 満 写真●内藤敬仁  
Text by Mitsuru Masuda Photos by Takahito Naito  
車両●ロッキーオート TEL0564-58-7080

旧車人 Special Buyer's Guide
MODEL SKYLINE HT2000GT 1UZ
SIZE 4,000cc
COLOR SILVER
QUALITY SWAPPED ENGINE, MODIFIED EXTERIOR & INTERIOR & MORE
PRICE ASK
BY ROCKY AUTO





一を路面に伝えるためには、足周りも大事だが、その足周りが取り付けられるボディがヤワではサスペンション性能だって生かし切ることができない。通常のロッキーオート流ボディ補強は、純正より厚みがあり強度に優れる鋼板を用いてメインフレームを製作・取り付け、さらにフロントフェンダーやドア内側にスチールパイプによる補強バーを装着する。これにより、純正で160ps程度しか想定していなかったボディでも、400psや500psのパワーに対応できるようになるのだ。

このV8はエンジンの内部自体はストックのままのこと。それでもNAで280psを発生する4ℓである。最大トルクが4000rpmで41kgmもあるのだから、駆動系やボディにかかるストレスは相当なはず。だが、このハコスカは涼しい顔して、ごく普通に走ってしまう。こういう芸当はできそうでできるものではない。長年最新エンジンへのスワップ作業を数多くこなしてきたロッキーオートだからこそその妙技だろう。

低速から太いトルクで走るためか、元々の出自のせいか、やはりどことなく高級車っぽい感じも受けるハコスカだからというわけでもないが、当然のように快適装備も満載だ。オートエアコンはもちろん、パワステは電動ではなく上質なステアフィールが味わえる油圧タイプ。さらにパワーウィンドーやキーレスエントリーも追加されているから、走っていても旧車であることは意識しないで済むかもしれない。もちろん油圧パワステということは、ノーマルのリサーキュレーティングボール形式ではない。しっかりとラック&ピニオンが奢られており、ここでも現代的な操舵感が味わえる。

走行可能になったとはいえ、室内装備や最終的な煮詰め作業はまだまだこれから。近い将来訪れる完成の瞬間が楽しみな1台といえよう。



セルシオなどに採用されたトヨタV8、1UZ型。この位置に取めるために、フレーム部分の加工にはじまり、様々な試行錯誤が繰り返された。エアコンやパワーステアリングも装備され、ハコスカの狭いエンジンルームはもう隙間もないほどだ。

サスペンションはオリジナルが残っているのか分からないほど手が加えられている。スタビやテンションロッドはロッキーオートオリジナルのパーツだ。



まだ内装は手つかずだから、これで完成形とは思わないでほしい。とはいえ純正のクーラー吹き出し口を利用してオートエアコンが装備されるだろうから、完成イメージの想像は容易だ。



こちらもとりあえず、といった感じでレカロのバケットシートが装着されている。よく見ればシートもフロントシート同様の表皮に張り替えられており、後は他の部分に手が入る。



外装は美しく全塗装されている。トヨタ製V8といえどもロッキーオートの手にかかる胸躍る排気音になってしまうから不思議。デュアルマフラーは独特の音色を奏でる。



足下はボルクレーシングの37Vで引き締める。全く新しいコンセプトのハコスカだから、ホイールも最新型が良く似合う。

驚異ともいえる、ハコスカへのV8スワップ。前号ではエンジンが搭載されたという事実だけを紹介したが、いよいよこのクルマが公道を走れる時がきた。そこで早速取材に向かったのだが、そこには予想を上回る完成度に高められたハコスカが待っていた。

もう1度このクルマの成り立ちを紹介すると、選ばれたエンジンは日産ではなくトヨタのV8である1UZ-FE型。セルシオやクラウンマジェスタなどに搭載されていた3968ccのV8DOHCで、ストック状態で280psの最高出力と41kgmの最大トルクを発生する。クルマの性格からして、マックスパワーよりも低速から滑らかにパワフルに出力するようセッティングされたエンジンだ。

なぜこのエンジンが選ばれたのか？ これまではRBなどの日産製直列6気筒エンジンをメインにしてきた。それはL20型からL28型に載せ替えるのとは次元が違うが、それでも同じ日産の兄弟エンジンともいえるRBだから納得できた部分も大きいだろう。そこへ今回のトヨタ製1UZである。とまどうファンもいるだろう事は渡辺喜也社長も先刻承知。あえて搭載した、その訳とは…。実に単純な話で、セルシオだから粗い扱いを受けることも少なく上質なエンジンが残っていること。さらに新車の販売台数も多く、エンジンの基数やパーツの流通も豊富だということ。国産V8エンジンで、これらの条件をクリアしようと思ったら、1UZしかないともいえるのだ。それが渡辺社長の「信頼性が高い旧車」

を実現する、最も近道だったともいえる。何と言っても世界のトヨタが作った最高のエンジン（センチュリーのV12もある…）だから、悪いわけがない。しかも、常にコンパクトで軽量に仕上がっているも見逃せない。ハコスカの走りの良さをみ出している理由のひとつが軽量にあるとは、忘れてはいけないポイントだ。同じエンジンでもケンメリより走る。ここにコスカの魂があるのだ。

前号ではとりあえずハコスカに載せることができた、という状態だったが、今回すでに走行可能な状態にまで作業は進んでいた。撮影場所までも当然のように自走したのだが、ロッキーオートが培ってきたディワークが正しかったことは、このV8

## エンジンセッティングと足周りの完成が待たれる



旧車人 SKYLINE HT2000GT 1UZ SPECIAL BUYER'S GUIDE

### Specification

1972年式スカイラインHT2000GT (参考)

全長×全幅×全高	4330×1595×1375mm
ホイールベース	2570mm
トレッド前/後	1325/1320mm
車両重量	1080kg
エンジン型式/種類	L20型/水冷6気筒SOHC
総排気量	1998cc
ボア×ストローク	78.0×69.7mm
最高出力	120ps/6000rpm
最大トルク	17.0kgm/4000rpm
変速機	前進4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
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/リーディングトレーリング
タイヤ	6.45S14-4PR
発売当時価格	89.5万円