

Nostalgic Hero

Impressive Classic Car Magazine

ノスタルジックヒーロー

TOP ARTICLE ● 特集 *Pride of Grand Touring car*

GTカーの誇り

トヨタ2000GT スピードトライアル仕様 / トヨタ2000GT / ベレット1600GT /
プリンス・スカイライン2000GT / ギャランGTO 2000GSR /
サバンナGT / カローラクーペ 1600レビンGT / スカイラインセダン2000GT-E・X

Vol. 151

特別付録 DVD 名車烈伝 Vol.6

第4回ノスタルジック2デイズ2012
会場の熱気をそのままに! イベントダイジェスト

[トヨタDay 細谷四方洋×鮎子田寛]
[日産Day 長谷見昌弘×柳田春人]

津々見友彦が夢の名車館
ガレリア・スカーラ訪問



好評連載
最強のレース組織
日産ワークス20年の歩み[再成期]

EVENT
第4回ノスタルジック2デイズ2012
JCCA富士ジャンボリー

連載
日本レース史の断章 舘 信秀[前編]
最強ハコスカGT-Rプロジェクト #8
輸入車版懐古的勇士 ロータス・ヨーロッパ

2012 JUNE

6

レクサス用V8ユニットを搭載した モンスターハコスカ!

古い車体と新しいエンジンの融合——。
エンジンスワップは、旧車に乗るための新しい選択肢として、地位を確立した。
そしてスワップ旧車は、新たな地平を目指して進化を続けている。

SKYLINE V8 GT revealed



4速ホルドのままでも、太いトルクでワインディングを問題なく駆け上がっていく。その乗り味は全く新しい次元の物で、快適性と速さも同居している。

すっかり旧車へのエンジンスワップがポピュラーになった昨今、もはやこの世界では旧車が「快適」で「速い」のは当たり前。これからは、そこからどれだけ快適性とスピードのレベルを上げられるかがポイントになってきている。エンジンスワップ旧車のコンプリートカー販売で業界をリードする、ロッキードオートが製作したこのハコスカは、そんな次世代のレベルへと挑戦した革新的な1台といえる。

今までのロッキードオートのコンプリートカーは、日産旧車にRB系6気筒の日産エンジンをスワップするというのが定番だった。しかし、このハコスカ用にチョイスされたのは、レクサスに搭載されていた4ℓV型8気筒のトヨタ製1UZ-FE型だということから、驚くしかないだろう。

70年代旧車へのV8スワップといえば、エンジンルームが広いS30Zベイスなら珍しくないが、ハコスカの実例は極めて珍しい。しかしこの斬新な試みこそが、ロッキードオートの狙いでもある。エンジンルームが狭いハコスカでこのV8スワップが成功すれば、今後のV8エンジンや近年主流の最新V6エンジンスワップも可能になるわけで、まさに新世代スワップマシンのベンチマーク的な存在として生まれたのが、このハコスカなのだ。

かくしてハコスカのエンジンルームには、美しく1UZ型が収まった。しかもエンジン全高の高いV8を搭載しているのにボンネットは無加工なので、外観上ではまったくその痕跡は見当たらない。唯一の判別点は、キーをひねった時の、L型でもRB型でもない、ましてやS20型とも違う、太くたくましいエキゾーストだけだ。



PHOTO: AKIO HIRANO/平野 陽
TEXT: TAKAYOSHI SUZUKI/鈴木貴義
COOPERATION: ROCKY AUTO/ロッキードオート
TEL: 0564-58-7080 <http://www.rockyauto.co.jp/>



フロントフェンダーに張られたスカイラインバッジの上には、さりげなくV8エンブレムがセットされる。外観上からこのクルマの特性を判別できる、唯一の場所だ。



さて広くないハコスカのエンジンルーム内だが、ベストの位置を割り出して搭載。低く奥まった配置で、ボンネットはノーマルのまま閉じることができる。4ℓの排気量で、280ps/41kg-mのパワーを供給する。走りはかなり刺激的だ。



①インテリアは外観同様、純正をベースとした仕上がり。ナルディのステアリングとアルミシフトノブがスポーティーさを感じさせる。ミッションはエンジン同様、トヨタ系のW58に換装済み②タコメーターはオートゲージ製に交換されている。レプリミットは6000回転に設定。純正ダッシュに違和感なく収めている。③前席はレカロ製バケットシート。後席も前席と同じ材料で張り替え済み。④センターコンソールには、R32スカイライン用のオートエアコン操作パネルをすっきりと収めている。エアコン、パワステの快適装備を実装済みだ。

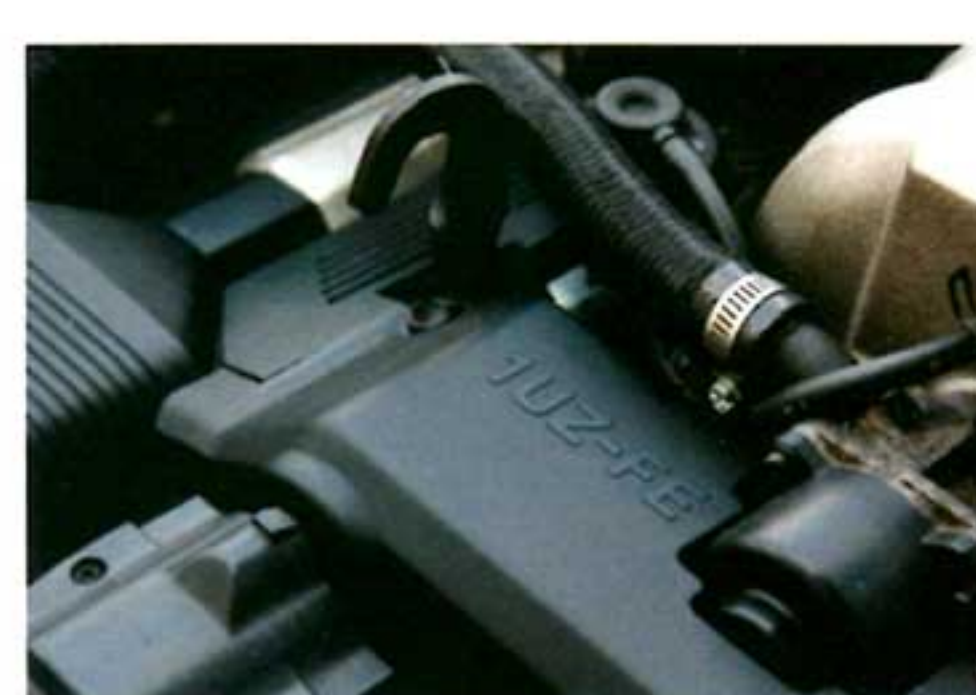


⑤マフラーはステンレスでワンオフされた。小径2本出しの見た目からは、乾いた音色を想像するが、実際はV8エンジンらしい野太いサウンドを発する。⑥ホイールはボルクレーシングのTE37V。フロント15インチ、リア16インチという前後異径サイズをチョイスして、独特のスタンスを演出している。

HOT CLASSIC



日産旧車にトヨタエンジンの組み合わせで、エンジンスワップ旧車の新境地を見せてくれたV8ハコスカ。まさに次世代スベックだ。



⑦ボンネットにバルジなどの逃げを作らずに、ハイトのあるV8エンジンをきれいに収めた。搭載位置もごく自然だ。ここまで自然に収めるまでには当然計り知れない試行錯誤の連続があった。⑧4カム32バルブという高度なメカニズムを持ちつつも、耐久性も高いことで知られる1UZ型エンジン。⑨エンジンサイズの拡大に伴い、ラジエーターも大型化。V8エンジンは前後サイズだけで言えば4気筒分しかないのに、エンジンルームの前後スペースには余裕がある。⑩1UZ型は8気筒あるとはいえずアルミ製ブロックなので重量的にも重くなく、6気筒エンジンより2気筒分ハナ先が軽くなるというメリットもある。そして何より、ボン載せで280psのパワーと41kg-mのトルクが手に入ってしまう。⑪FD3S RX-7のラック&ピニオンを移植し、パワステ化も実行。

■71年式 日産 スカイライン HT GT V8

- エンジン:1UZ-FE型(V型8気筒DOHC32バルブ/排気量:3968CC/最高出力:280ps/最大トルク:41.0kg-m)換装
- 排気系:ワンオフ・ステンレスマフラー
- 冷却系:大容量ラジエーター
- 駆動系:トヨタW58ミッション換装
- 操作系:ステアリング機構ラック&ピニオン化
- シャシー:ブレーム補強
- インテリア:R33コラム移植、R32エアコンパネル移植、オートエアコン化、ケンメリセンターコンソール
- サスペンション:ロッキード・オリジナル車高調(調ナベタル特注ショック)、レース用スタビライザー
- ブレーキ:S14シルビア用4ポットキャリパー&ローター移植
- ホイール:ボルクレーシングTE37V F:7.5Jx15 R:9.5Jx16
- タイヤ:F:ハンコックVENTUS V8RS 195/50R15 R:ビレリP6000 225/50ZR16

強大なパワーをアンバランスなものにしないために、車体フレームやサスペンションを強化して対応。各部溶接も増してボディ剛性を確保しており、V8パワーを存分に楽しめるように仕上げている。さらにステアリングはラック&ピニオン化され、同時にパワステも装着。操舵のインフォメーションがより正確に得られるようになったため、このV8パワーを持って余すことなく、手中に収めたドライビングを楽しめる。ブレーキはS14用シルビア用4ポットキャリパーを移植済みだが、より強力なストップピンパワーを持つ、プロジェクトMと共同製作したロッキード・オリジナルのブレーキキットにアップグレードすることも可能だという。アルミ製ブロックで重量が軽く、パワーも十分ある1UZ型は、旧車スワップ用エンジンとして抜群の相性の良さを備えることが証明された。スワップマシンの可能性がさらに広がる！

このハコスカ、一見すると外観は定番的なGT・R仕様だ。足元はTE37Vを履き、ステンでワンオフされたマフラーも、特に大口径ではない。しかし、キーをひねると聞こえる野太いエンジンの息吹はまさしくV8エンジンのそれで、良い意味で期待を裏切られる。トヨタ製4カムV8エンジンに、アメリカンV8のような「デロデロ」としたラフさはないが、アクセルを一段みしたときのトルクの太さ、蹴り足の強さは強烈だ。70年代旧車の軽量な車体に、排気量4ℓのパワーは言わずもなな十分すぎるほどで、ノーマルエンジンをボンと載せただけとは思えないこの力強い走りは、半端なチューンドは足元にも及ばないレベルだ。もちろんロッキードでは、この



ロッキーオート

TEL0564-58-7080

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

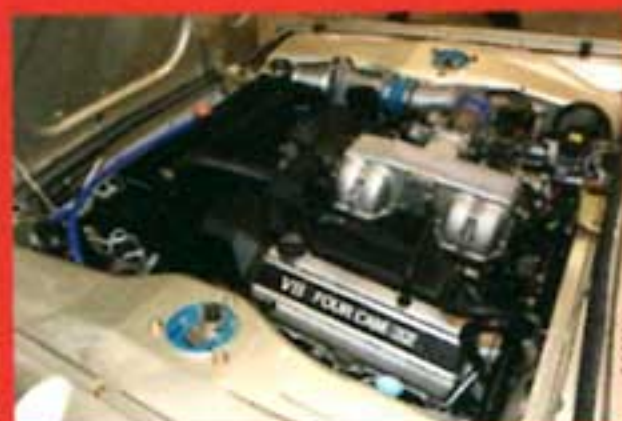
旧車をもっと気軽に楽しめるように、パワステ&エアコンはもちろん、エンジン換装なども積極的に行うロッキーオート。今回展示したのは4台のZと1台のハコスカで、どれもロッキーオートならではの自由な発想でカスタム。もちろん、その仕上がりが具合も折り紙付きだ。



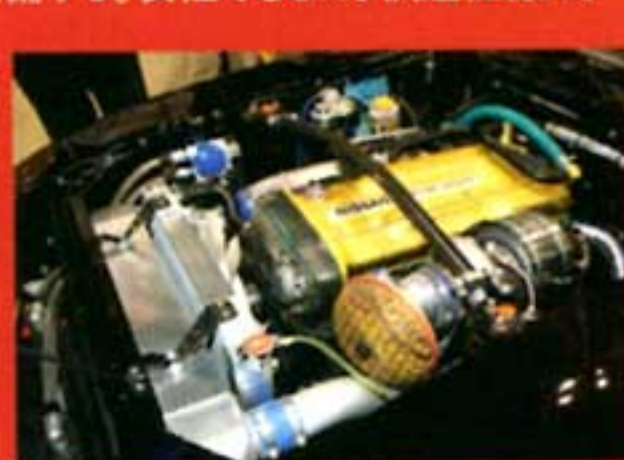
シルバーメッキとゴールド2トーンのS30Zは、RB26型エンジンの6連スロットルNA仕様。コンピューターもRB26用を使用し、エアコン&パワステも装備する。女性でもOKな快適仕様だ。



71年式のハコスカに、レクサスLS400のV8エンジンを搭載。ステアリング機構もラック&ピニオンに交換し、エアコンやパワステ&パワーウィンドー、キーレスも装備している。



フルチューンのRB26型を搭載し、TO4Zタービンを装着する78年式S31Z。最高出力は650psを発揮し、パワーアップに伴いボディ補強も徹底的に行われている。



VOL.141で紹介したカーボンS30Z。エンジンはRB30型のブロックにRB26DETT型のヘッドを載せたRB30DE仕様。足回りはアルミ削りだしのアームを採用している。



左ハンドルのS30Zは、L28改3.0ℓにイトン製のスーパーチャージャーをドッキング。ボンネットのパワーバルジが目立つものの、あえてナローボディというのがポイント。



マーシーオート・インポーツ

TEL0586-43-7050

<http://marcyauto.com/>



スープラを中心に、車両の販売やチューニングなどを行うマーシーオート・インポーツ。展示車両の70スープラは、ターボRをベースにTD-07タービンやオリジナルマフラーを装着し、約550psをマーク。オリジナルのボディ補強パーツも装着する。



代表自らも18歳からAE86に乗り続けているというブーンベース。それだけに、AE86のすべてを知り尽くしている。ホワイトのカローラレビンはAT改5速で、足回りにはKYBのショックとTRDの強化ブッシュを装着。右のスプリンターレノは新車からのワンオーナーという極上車。

BOON BASE

TEL070-5564-5586

<http://profile.ameba.jp/boonbase/>



Nostalgic 2days

第4回ノスタルジック2デイズ
2012・レポート【前編】