

21世紀究極のクルマ改造本!

G-works

ジーワークス



鬼トルクGT-R!!

# G-works

貴重な

## 初期型をいじる

S30Z編

2012  
8  
定価 580円

Master cylinder  
Master vac

箱スガ

S30



旧車ホイールマッチング  
パナスポーツ

大排気量の魅力!



パンテーラ



TA22セリカ

モーターで動く旧車!

キャブレター大図鑑

### 特集 マスターシリンダー全バラ!! &バック&カット



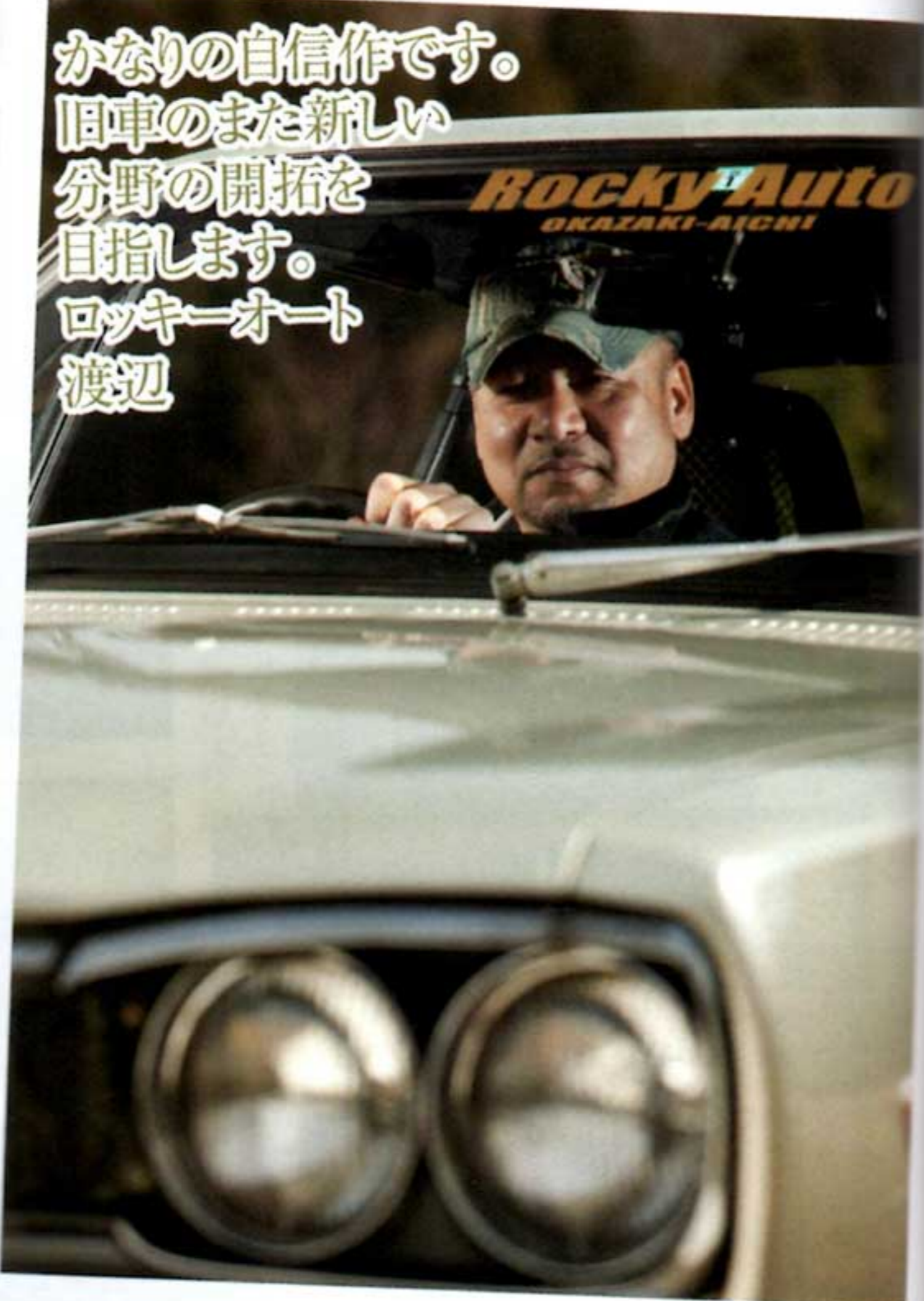
# ハコスカに 大排気量NA という選択



石川編集長の  
乗ってみなきゃ  
わかんねーゾ

ハコスカに1UZ-FE。聞き慣れないかもしれないがこのエンジン実はトヨタLS400(セルシオ)のV8エンジン。排気量3968cc、カタログ値でパワーは260ps、トルク36kg-mを誇る。ノーマルの倍の排気量が与えられ、V8となったハコスカ。果たして乗り味はいかに

かなりの自信作です。旧車のまた新しい分野の開拓を目指します。ロッキーオート 渡辺



今回V8箱スカを製作したロッキーオート・渡辺社長。今までの中でもとびっきり気に入ったと話す。「石川編集長に乗ってもらいたいからね」ということでこの取材が始まったのだ



Side view  
ベース車輛 昭和46年式スカイライン2000GT-X



Rear view



Front view

外見からはその素性が分からないほどR仕様としているこのハコスカ。ベースはGT-Xで、元々キレイな状態だったのをフルレストアに加え、補強も入れている。V8を積んでも問題ないようにだ



## ハコスカの”らしさ”は しっかりと生きていた

G-ワークス 石川

1971年式ロッキーオートハコスカ4.2 V8

ダッシュボード内に入っているメーターはクォーター以外、基本的にメーターを使用している。センターコンソールにはオーディオとさりげなくオートエアコン操作部が。そう、このクルマはオートエアコン装備なのだ！

ステアリングシャフトに苦勞の跡。そう簡単にV8エンジンとステアリングシャフトが上手く入らなかったが、悩み抜いてこのように解決

ウインカーレバーをよく見ると、見慣れたハコスカではない！

ウインカーレバー、ライトスイッチ、間欠ワイパーなど新製日産車のモノに交換ももちろんやらせている！！



Interior  
室内はとても落ち着いた雰囲気に仕立てられている。一見、ノーマルではと思うほどだけど、ドライバーが接する部分を使いやすいようにモディファイされているのが良く分かる

フロントシートは運転席、助手席共にリクライニング可能なレカロLSを装着し、リヤシートも同系色の柄で貼り替えている。ハコスカの室内に違和感なく収まっている

# Engine



L型とはまた違った  
楽しさがあった  
G-ワークス 石川

トヨタ製1UZ-FEは3968ccで初期型は260psを発揮するエンジン(後期は280ps等)。吸気レイアウトを多少変えてはいるが基本はノーマルで、C/Pもノーマルを使用しているので実に快適。発電系やエアコンコンプレッサーも現行車系を使用しているから不安は全くない



ラジエターも専用のアルミ製。車格に合うようにブラックアウト化され電動ファン2機で冷やす



エンジンルーム横幅いっぱいには置かれたV8から伸びるタコ足もワンオフのもの



マフラーは50φのデアルステイン。排気量から考えれば細いけど、エンジンの性格上この太さでOK

1971年式ロッキーオートハコスカ4.2 V8



ハコスカに大排気量NAという選択

いつでも乗りたくなる  
ついでなのは重要だよ

低い排気音がみよりにハコスカに似合う。やっぱこの顔つきには不良っぽいモノが合うんだよね。と考へつつ、クラッチを踏み1速へクラッチもノーマル同様の軽さ。ミートも半クラッチも多く全くノーマル同様だ。走り出してすぐにそのトルクに動揺するくらい、回転数の上昇とスピードの乗りが大排気量NAっぽくそれほど回っていないのにぐんぐん加速していく。もともと高回転エンジンではなく、リミットは6000rpm程度だけど、4000rpmも回ってればもう充分。低回転域からちよつとラフにアクセルを踏むだけでホイールスピンははじめてしま

## Underside



オリジナル車高調整を装着した前回り。所に補強の跡が見えるが仕上げがさり気なくされている。前ブレーキはS15用4ポッドキャリパー

## Rack and pinion



ラック&ピニオンのステアリングラックが車軸前に付くのがわかる。かなりの大工事だが、ステアフィーリングはごく自然だった。各部のピロ化やパイプスタビで強化している

## 何故ハコスカに1UZエンジン?

「エンジン自体の絶対的信頼性や市場に出回っているタマ数、エンジンの扱われ方、コンパクトさなどを考えると結果的に1UZに行き着いた」と話すのはロッキーオートの渡辺社長。だからといってハコスカに載せるのはそうたやすくはなかったけど、実際に搭載してしまおうと普通に見えてしまうところも凄い。

エンジンは物理的にエンジンルームに入るか、入らないかの問題だけど、入ったとしても他の補機類の問題が出てくる。例えばステアリング系。ハコスカはボール&ナットで、フロントタイヤ車軸の後ろ側(運転席



下回りを覗くとVバンクエンジンから伸びたマフラーが左右から伸びているのが分かる。ベルハウジングを加工してトヨタ系マニュアルミッションを装着。マフラーは中間パイプを繋いでいるのが分かる



ハイグリップタイヤ入れないと全開したら危ない!!  
大排気量NA  
トルクはやっぱすごいわ  
この楽しさをハコスカで楽しめるなんて夢みたいだね♪  
G-ワークス石川

「!!」ちよつとこのハコスカ、危ないッスよお」とニヤニヤしながら隣に乗っている渡辺社長に話しかけちゃうほど、アクセルに忠実!?に反応。

だからといってホントに危ないわけではなく、普通に走ってアクセルを開けていけばその重厚なエンジンがそのまま味わえる。例えば30km/hからアクセルを踏んでいけばグイッと加速してしまふんだから恐れ入る。車体もこのエンジンとマッチングが良くてガタビシ音なんて皆無、アクセルを開けるとヨレなどもなく、車体がきちんと真つ直く走る感覚。剛性を上げた効果だね。ステアリングの反応も実に素直、ノーマルのL6よりもいいんではないか?と思わせるほどドライブの意志に合った向きの変わり方をする。どうやらV8になって重心が後ろになった効果もあるようだ。

かなりの完成度、また新たな道を切り開いた感のあるほど完成度が高いV8ハコスカ。旧車購入の選択肢がまた増えたね♪



前後ホイールは最新鍛造軽量ホイールのレイズT E 37V。サイズは前6.5インチオフセット18、195、15をノーマルエンジン内に収め、後ろは9.5インチオフセット25、255/50、16サイズをGT-R/Fレンダー内に収める前後異形サイズ

寄り)に取り付けてある。しかし、この車輛はよく見ると前側に付いている。

最初はノーマル同様後ろに付けようと考えていたけれど、スペース的に難しく、それではと前に移動。よってレスポンスが良く遊びが少なくとされるラック&ピニオン式に、よく使われている130Zは使わず国産他メーカーのものを使用した。といってもそんな簡単には付かないから試行錯誤。きちんと作動させるのにも一苦労とステアリングだけでもかなりの苦労があったのだ。

搭載してしまおうと普通に付いている風に見えるのもまた凄いく、いくらV型といてもハコスカにこれだけの排気量のエンジンはきついもの。S30系はストラットケースだけが出っ張っていてその他は下がっている形状だけど、ハコスカはストラットケースとフェンダーは盛り上がったまま前後に延びているからだ。

細かい話は写真等を見ても分かるように早速走りを感じてみることにしよう。



トランクルームを見ればこのクルマの仕上げの良さが分かる。バッテリーはトランクルームに移動し、燃料ポンプにインジェクション用のものを追加



## Frame

フロアを通るサイドフレームが後ろまで延長されているフロア下。このようにさり気なくしっかりとボディは作り直されている

