

The Premier Japanese Vintage Style car magazine

# Best of the Vintage Style

SAKURA MOOK 28

ビンテージスタイル

ビンテージスタイル

一周年特別企画

過去に掲載した  
旧車から  
極上マシンを  
厳選!

青春の80's

## 80年代の名車たち

走り屋を虜にした相棒  
ハイソカーとして輝いた2ドアクーペ  
2ドアスポーツクーペ  
ターボ軍団  
高回転を楽しむツインカム



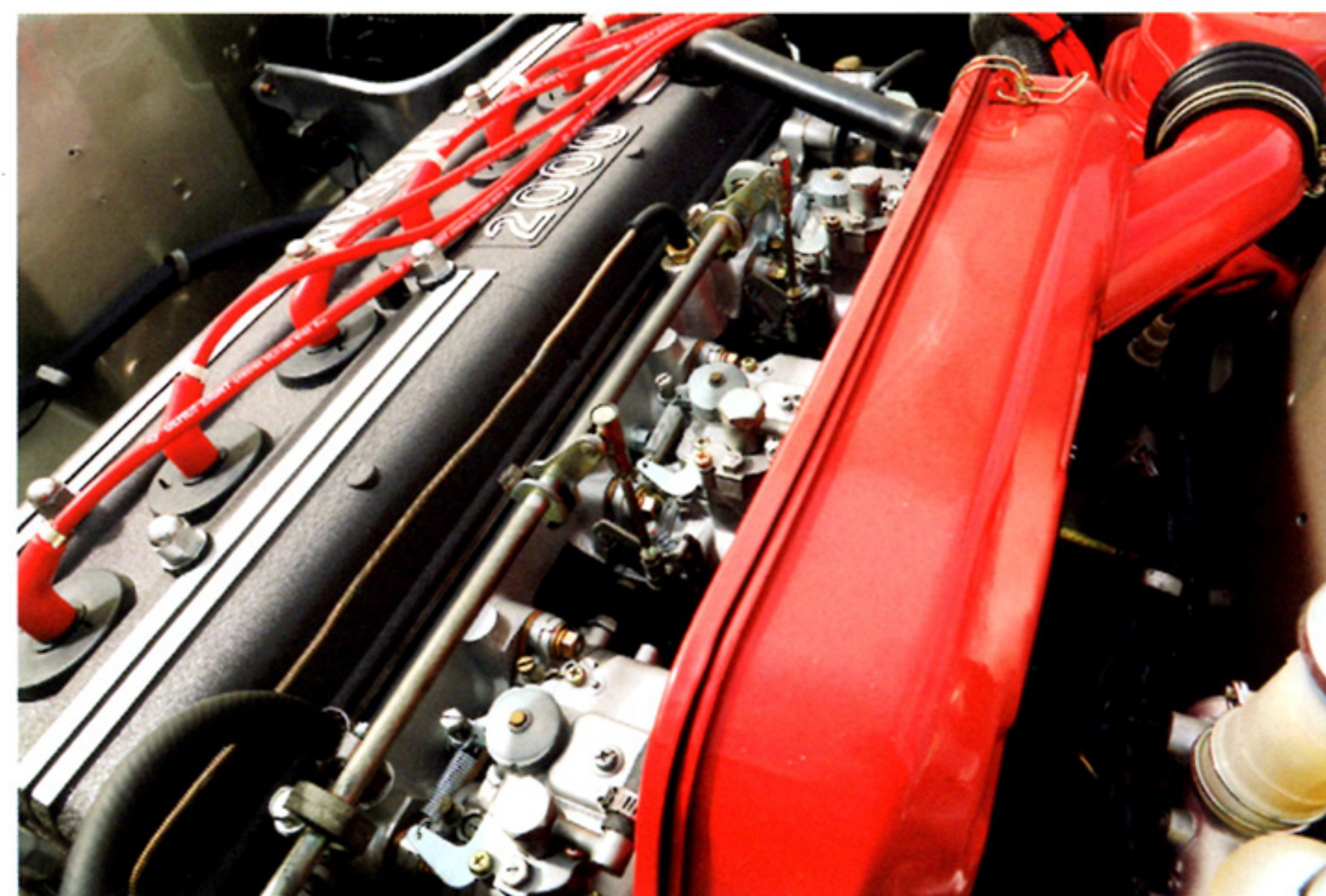
## 対決スタイルで

# 名車を徹底比較

本流のライバル車対決からユニークな視点での対決など  
徹底比較で名車の本質に迫る!



NISSAN SKYLINE / TOYOTA SPRINTER TRUENO / EUNOS ROADSTER / NISSAN FAIRLADY Z  
TOYOTA 2000GT / MAZDA COSMO SPORT / MAZDA RX-7 / MITSUBISHI STARION / HONDA CIVIC  
TOYOTA MR2 / TOYOTA SOARER / NISSAN LEOPARD / TOYOTA COROLLA LEVIN  
SUBARU ALCYONE / TOYOTA SUPRA / TOYOTA MARKII / TOYOTA CELICA XX...and more



四国の名チューナーにしてレストアに長けたシライシ・エンジニアリングの手によって、フルオーバーホールが施されたS20型エンジン。3連装されるソレックスキャブも完全に同調されている。



デュアル出しのマフラーは70年代の高性能車の象徴のようだ。



エキゾーストパイプは純正に替えてステンレス製にされている。

高性能の中に官能性さえ秘めた  
名機S20エンジン



ラジエターグリルに装着されるGT-Rのエンブレムは、GTのみ赤い文字となっている。上下のメッキリムが精悍さを引き立てる。



リアにだけブラックのオーバーフェンダーが装着される、ハードトップGT-R。ワイドタイヤの装着を前提としていた。



純正のフロントシートはリクライニングしないフルバケットタイプ。



センターコンソールの木目パネルは、古きGTカーの魅力だ。



快適装備が自覚した。バルタンな内装は、セダンのGT-Rから継承。

く、むしろ経年による部品の劣化や距離を重ねたことで溜まった疲労や摩耗を回復するためには、何度もオーバーホールをする必要がある。そして現在は補修部品が少なく、あれば価格が高騰する。そして誰でもオーバーホールすればいいというものでもない。やはり技術を備えた職人による作業でなければ、オーバーホールするだけ無駄になってしまう。

エンジンだけでもこれだけ大変なのに、ボディが腐っていれば板金作業も必要になる。さらには足回りや駆動系などのメンテナンスも絶対に欠かせない。これはGT-Rに限らず、どんな旧車でも同じことだが、いい状態をキープするにはお金と労力を惜しんではいけないということだ。

このGT-Rに関して言えば、価格に見合う以上の価値がある。名職人である四国のシライシ・エンジニアリングによって修復され、今もまだナラシ運転が必要な状態。いわばエンジンやシャーシ、ボディに関しては新車と変わらない。それだけのGT-Rはそうそうあるものではないだろう。

Specification	●72年式ハードトップ2000GT-R
全長×全幅×全高	4330×1665×1370mm
ホイールベース	2570mm
トレッド(前/後)	1370/1365mm
車両重量	1100kg
エンジン型式	S20型
エンジン種類	水冷直列6気筒DOHC
総排気量	1989cc
ボア×ストローク	82.0×62.8mm
最高出力	160ps/7000rpm
最大トルク	18.0kgm/5600rpm
変速機	前進5段/後退1段
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/ドラム
タイヤ	6.45-14-4PR
発売当時価格	150万円

## Battle1・エンジン対決 [ハコスカ対決]

S20ノーマル  
vs  
RB25DE改

NISSAN SKYLINE HARDTOP2000GT-R vs NISSAN SKYLINE HARDTOP2000GT RB MODIFY

# GT-RのS20か 新世代RBのスワップか



ハコスカの頂点であるGT-Rには今も昔も変わらぬ価値があるが、エンジンを載せ替えても楽しめるのか。純正のGT-RとRBエンジンに載せ替えたGT-Rを比較してみよう。

文：増田 満 写真：内藤 敬仁



## NISSAN SKYLINE HARDTOP 2000GT-R

日産スカイラインハードトップ2000GT-R

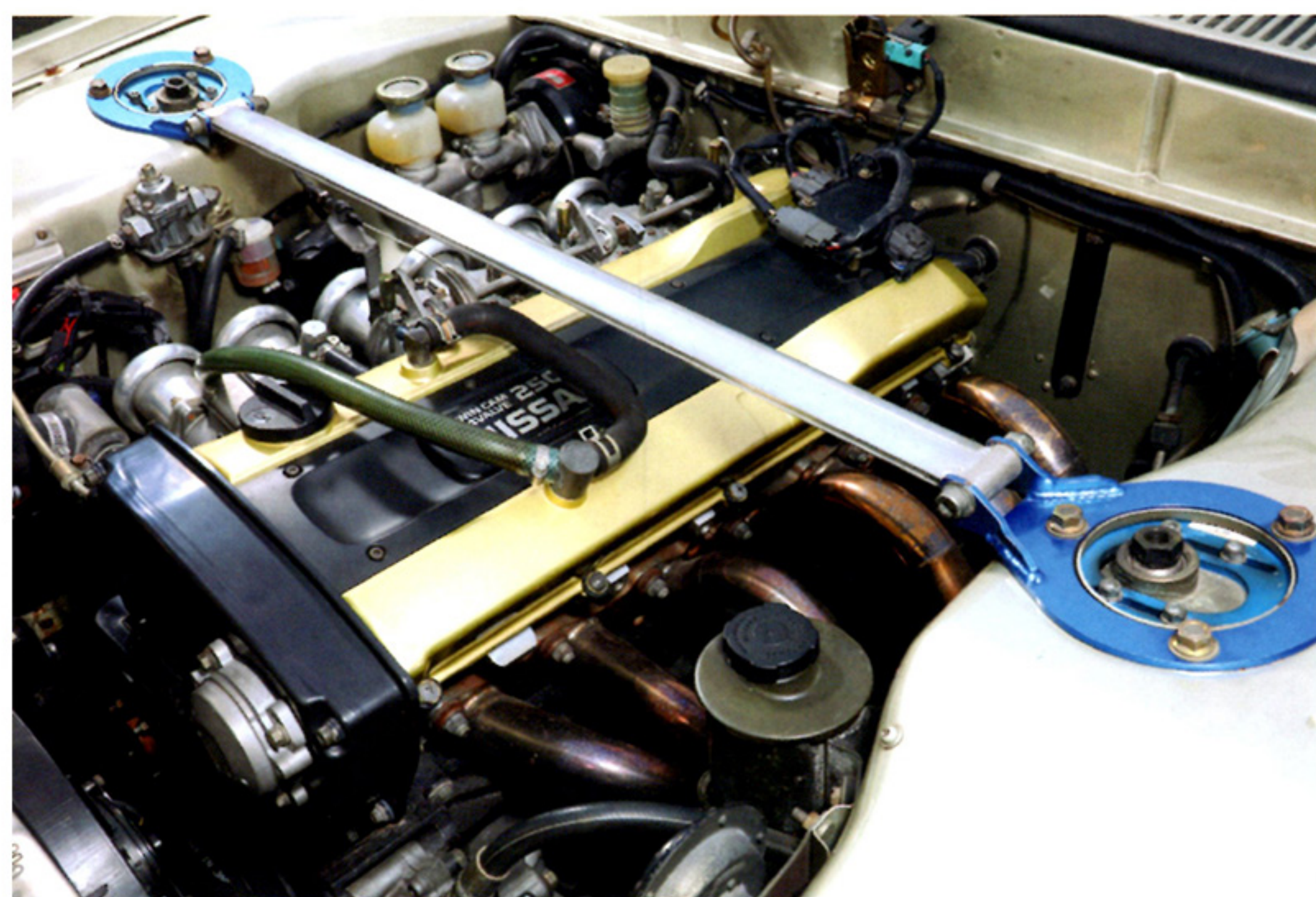
# 純正仕様に こだわってレストアされた 極上のGT-R

高騰した価格に見合うだけの価値はあるだろうか

スカイラインはどうしてここまで人の心を引き付けるのだろう。端正なスタイリングやチューニングが容易なシロ型、しかも6気筒エンジンを搭載していたことは誰でも想像がつく。だが、なんとといってもレースで強かったからというのが最も簡単な答えだろう。だが、クラウンが100万円で購入

た時代に150万円もしたDOHCエンジン搭載のGT-Rをどれだけの人が買えただろう。圧倒的に売れたのはL型エンジンを搭載するGT系であり、GT-Rは全体の数割が売れただけ。だからこそ、中古になってからも価格を維持してきたわけで、80年代にDOHCターボで一世を風靡した6代目RSの時代には底値と言える100万円前後まで中古車価格を下げたものの、その後のブームで一気に人気が再燃した。

現在では2000万円とも3000万円とも言われるハードトップGT-Rだが、果たして価格に見合うだけの価値はあるのだろうか、というのが誰しも思うところだろう。これまで何台ものGT-Rに触れてきた印象からすれば、それは間違いなくある。まず、現在まで極上の状態をキープするには途方もない予算が必要になるクルマだからだ。



RB25エンジンは2.8ℓにボアアップして、自然吸気エンジンながら迫力の加速性能を実現。ターボとは異なる魅力がある。



RB25エンジンにキャブを組み合わせ、エキゾーストパイプはロッキオートオリジナルのステンレス製を装着。効率アップを図っている。

L型を捨て現在の視線で見れば最適な選択肢であるRBエンジン



フロントにはR32用のモノフォルムバケットシートを装着。



クーラーを装着するが、当時の雰囲気を損なわないように配慮した。



RSワタナベのホイールは、定番アイテム。その奥にはR32用のブレーキキャリパーを備えて、制動力をアップしている。



外観はGT-R仕様とするために、窓ガラスはすべて色のない白ガラスに変更するというこだわりが。ついでにボ。



ダットサンコンペ・ステアリングホイールを組み合わせた室内。

撮影協力 ロッキオート

歴代スカイラインやS30フェアレディZにRBエンジンをスワップした老舗ショップ。オートレジェンドも主催する。ショールームは完全予約制のため、必ず事前の連絡が必要になる。



愛知県岡崎市小美町字殿街道153  
TEL:0564-66-5488 <http://www.rockyauto.co.jp>

どっちが良かった？

所有欲と乗り方で考えなければいけない2台といえるだろう。本物のGT-Rには、もはやクルマ以上の価値が付いているので、単体で評価できるものではなく「GT-Rである」「S20エンジンがいい」という価値基準がすべてに優先される。そうした重さを嫌うなら、RBエンジンを搭載したハコスカは、またとないクルマだ。



NISSAN SKYLINE HARDTOP 2000GT RB MODIFY

日産スカイラインハードトップ2000GT RBエンジン搭載

フルGT-R仕様の外観とRBエンジンのハーモニー

アクセルを踏み込めば快音とともに猛然と加速する

長らくスカイラインのチューニング手法として愛されてきたのが、純正採用されたL型の排気量が異なるエンジンに載せ替えること。L型6気筒エンジンには2リッターのほかに2.4、2.6、2.8と3種類の仕様が存在。

しかも見た目からは排気量が違うことはわからないから、ルックスを損ねないのだ。

エンジンを載せ替えば改造申請をしなければならぬ。車検証にはマル改の文字が入るので、純正と同じルックスだとしても、それは別物になる。であればL型にこだわる必要はない。とはいえ、やはり日産製にはこだわりたい。すると浮上するのがL型に変わる新世代6気筒として開発された、RB型だ。

純正でDOHC、さらにはターボまで採用されていたから、ボンと載せ替えるだけで見事なまでに高性能化する。しかも2リッターのほかに2.5や2.8ツインターボまで選べる。

旧車が好きだという人にはターボエンジンを敬遠する傾向がある。それなら自然吸気の2.5を選べばいい。2リッターにはないトルクとパワーが得られ、高回転まで回した時の楽しさはDOHCならでは。

そしてもう一つ、旧車好きが外せないのがキャブレターによる燃料供給。アクセル操作に瞬時に呼応するレスポンスは、やはり電子制御エンジンにはない魅力だ。だったら、RB型にキャブを組み合わせればいい。ついでにボ

アアップすれば、さらに楽しいエンジンになる。そう考えてチューニングされたのが、このロッキオートが製作したハコスカだ。

どれだけ言葉で語るより、やはり一度乗っていただければ魅力は誰にでもわかる。エンジンをかけるのに特別な儀式は必要なく、アクセルを踏み込めばキャブが混合気を吸い込むガボツという快音とともに猛然と加速する。しかも、旧車と違ってどの回転域からでもこの芸当が可能で、プラグがカプたりすることもない。一度乗れば、その気楽さとファンなドライブビングのトリコになるはずだ。

もちろんボディは修復を終え、エンジン載せ替えによる高性能化に伴いフロントには車高調式サスペンション、リヤにはゼロキャンパークットを組み込んでいる。その操縦性はノーマルとは別物で、アクセルを踏むことが恐怖に感じることなど皆無。

そして肝心なのが快適性。クーラーが使えるのが最も高いアドバンテージだが、さらにはパワステも備わりクラッチの踏力まで軽減されている。これなら女性が通勤に使うことだって可能。でも乗れば旧車と新型車の良さを兼ね備える楽しみが待っている。



1969年のマイナーチェンジで後期型となるトヨタ2000GT。前期型とはフロントマスクのデザインが大幅に異なる。ルーフは左右が中央より盛り上がったダブルバブルを採用。リアフェンダーのサイドマーカ―は、前期型より大型化している。

クラウン用の6気筒M型をベースにヤマハがDOHC化した3M型エンジンを採用。三国製ソレックスキャブを3連装する。



現車はエアクリナーレスになっているため外れているが、左フェンダーにはエアクリナーケースが収まる。



右フロントフェンダーにはバッテリーが収納されている。エンジンルームのノブでロックを解除する。

**●69年式2000GT**  
 全長×全幅×全高：4175×1600×1170mm  
 ホイールベース：2330mm  
 トレッド（前/後）：1300/1300mm  
 車両重量：1145kg  
 エンジン型式：3M型  
 エンジン種類：水冷直列6気筒DOHC  
 総排気量：1988cc  
 ボア×ストローク：75.0×75.0mm  
 最高出力：150ps/6600rpm  
 最大トルク：18.0kgm/5000rpm  
 変速機：前進5段/後退1段  
 サスペンション（前/後）：ダブルウィッシュボーン/ダブルウィッシュボーン  
 ブレーキ（前/後）：ディスク/ディスク  
 タイヤ：165HR15  
 発売当時価格：238万円



オーナーの伊藤和広さん(右)と元チームトヨタ・キャプテンの細谷四方洋氏。

どこまでも流麗なスタイルと伸びやかな6気筒DOHCの雄叫び



アメリカの安全基準でヘッドライトの高さが足りず、リトラクタブル式を採用。グリルはトヨタのTがモチーフ。



純正はマグネシウムホイールだったが、現車ではオーナーズクラブが同デザインで製作したアルミを履く。



オプションでクーラーが装着できた。ラゲッジ前方に大きなファンが備わり、室内を効果的に冷却する。



大きく扱われたドアの内側に、左右それぞれシガーライターと灰皿が備わっている。



シートのすぐ後ろにリヤサスマウントがあり、リクライニングの角度には制限がある。



独特の風合いをしたウッドパネルが特徴的。シフトレバー右側にあるステッキが、サイドブレーキレバーとなる。

Battle2・本物×レプリカ対決 [トヨタ2000GTとレプリカ対決]

TOYOTA 2000GT vs ROCKY R3000GT

国産最高峰とレプリカに見る究極のGT



名車トヨタ2000GTを完全復元したロッキーオート製のレプリカには、多くの注目が集まった。今回は特別に本物と呼べるトヨタ2000GTとの対比で、その実像を明らかにしてみよう。

文：増田 満 写真：内藤敬仁



高騰する価格からは見えてこない実力

トヨタ2000GTといえば、近年1億円近い相場になって話題を振りまいている。それだけの価値があるのかどうかは人により判断が分かれるところだろうが、国産旧車にとつての最高峰であることに変わりはない。新車当時238万円の価格を掲げ、他の追随を許さない存在だったのだから、今になって価値が半減するはずもない。では、価値とは別に現代の目で触れてみるとトヨタ2000GTというクルマはどのような存在なのだろうか。まず確かなことは、これだけのスタ

TOYOTA 2000GT  
トヨタ2000GT

エレガントがにじみ出るスタイルと走り

イルをした国産車は今も昔もないという。伸びやかなフロントノーズの先にはアメリカの安全基準を満たすためにリトラクタブルヘッドライトが採用され、その個性を際立たせている。ダブルバブルルーフから流れるようなファストバックスタイルで終わるテールエンドには、小ぶりのバンパーが備わりスタイルを損なうことなく完結している。

内装に目を転じれば、そこにはヤマハのピアノ製造技術を転用した艶やかなウオールナット材があしらわれている。これが最大のハイライトといえ、同じくウッドリムを備えるステアリングホイールが黒い内装の中で特別に輝いて見える。

エンジンをかければ直列6気筒DOHCが雄叫びを上げ、小気味よく決まるシフトを操作して回転を上げると淀みなくパワーが生まれる。さすがに足回りやブレーキ性能に古さを感じるものの、ダイレクトな操作感がネガを相殺して余りある。

今も見て乗って楽しめる存在であることに微塵も変わりはないどころか、現代の高性能スポーツカーでは得られない魅力に溢れている。是非一度、触れてみてほしいクルマだ。



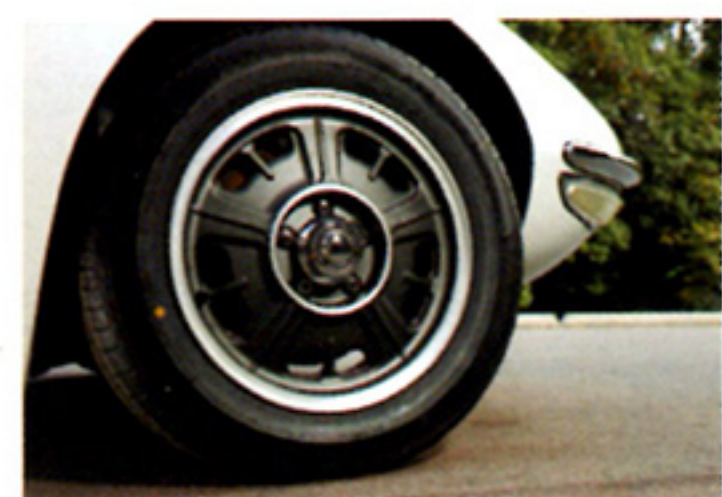
現代に甦った2000GTことR3000GT。このスタイルで中身が最新のテクノロジーに基づいていると誰が考えるだろう。各ウインドーの形状まで完全に再現している。気になる販売価格は1980万円で完全受注生産。現在フル稼働してオーダーに応えている。

エンジンはトヨタが1991年に発売したクラウンやアリストに初採用された2J型。NA仕様で220psを発生する。

忠実に再現された普遍的なスタイルを備えるレプリカの誕生



前期型をベースにしているため、前ページの後期型よりランプが大きなフロントマスク。



純正マグネシウムと同形状で新たに製作されたアルミホイール。タイヤは純正と同インチにされた。



フェンダー左にはバッテリーを配置するが、搭載するのがドライバッテリーのため、非常に小さい。



純正とは左右逆になるが、フロントフェンダー右には同じようにエアクリナーを配置する。



メーター類はイギリスのスミス製で統一。旧車の雰囲気を損なわない。

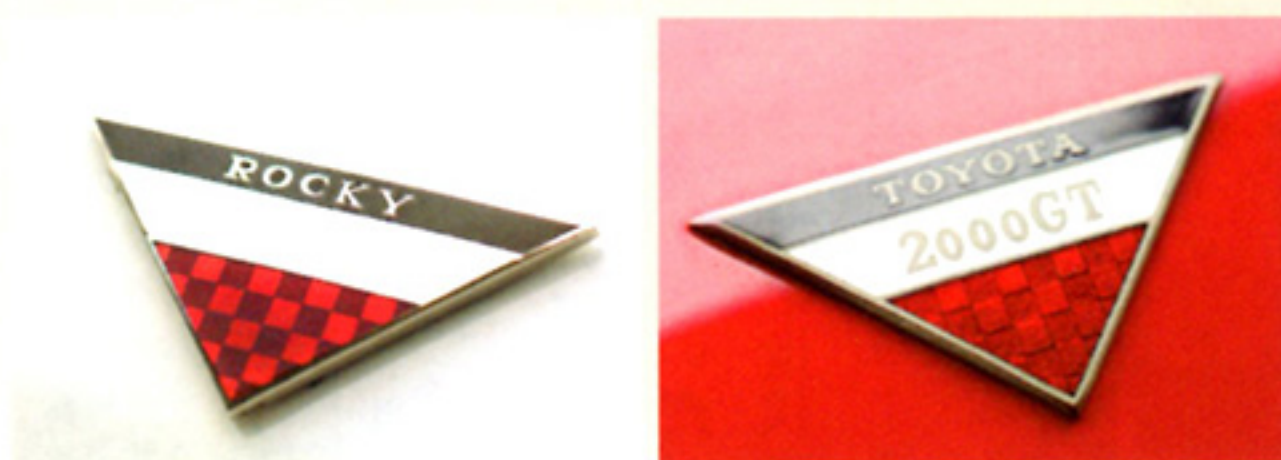


ドアの内張形状も再現。純正の手动式に替えてパワーウィンドーを装備。



## どっちが良かった？

買えない本物に憧れるのであれば、ひとまず良くできたレプリカを手に入れるというのは一つの選択肢。今回紹介した本物のオーナーは、自分でエンジンをオーバーホールしてしまうほどメカに精通しているので、日頃から乗ることができるのだろうが、そうでない普通の人にとって、このR3000GTが備える日常性は、非常にありがたいはずだ。



ROCKY R3000GT  
ロッキーR3000GT

## 現代に甦る スタイルと 2Jエンジンの走り

装着されたパーツの  
ディテールを完全再現

トヨタ2000GTを今から手に入れるのは、疑問がつきまとう。程度の良い個体は現オーナーが手放すはずもなく、中古車は程度の差によらず6000万円以上の価格。これを買うには相應の勇気が必要だろう。そんなジレンマに陥っている人が多い状況を見て、ロッキオーートの渡辺社長が考えたのは、現代のアッセンブリーにトヨタ2000GTのパネルを組み合わせてやることだった。

過去に発表したハイブリッドエンジンの搭載するレプリカに乗らせていた。肝心のスタイルだが、ロッキオーートでは実車からコンピュータで採寸したディメンションを元に、忠実なラインを再現している。もちろん全幅1600mmという細い純正サイズは拡大されているが、それがいささかも違和感ないところに同社の手腕を感じさせる。

細部のディテールも圧巻だ。前後小ぶりのバンパーやメッキモール、独自形状のドアノブなどが純正さながらに再現されている。キャブトンタイプの

ンを搭載するレプリカに乗らせていた。肝心のスタイルだが、ロッキオーートでは実車からコンピュータで採寸したディメンションを元に、忠実なラインを再現している。もちろん全幅1600mmという細い純正サイズは拡大されているが、それがいささかも違和感ないところに同社の手腕を感じさせる。

### 撮影協力 ロッキオーート

歴代スカイラインやS30フェアレディZにRBエンジンをスワップした老舗ショップ。ショールームは完全予約制のため、必ず事前の連絡が必要だ。



愛知県岡崎市小美町字殿街道153  
TEL:0564-66-5488 <http://www.rockyauto.co.jp>



純正より明るい色調で再現されたウッドパネル。ダッシュボードの左右が盛り上がる形状までこだわっている点が特筆できる。

デュアルムフラーまで完璧に作り直しているのだから文句のつけようがないだろう。