

後期型やチューニングバージョンも選択可能  
望み通りのカーライフを実現する  
自分スタイルのロッキー・3000GT



オリジナルではスピナーと呼ばれる中央のウイングナットで固定するホイールは、純正同様のデザインを維持しつつ、ラグナットを締める通常の固定方法を採用し、整備性を向上。純正は腐食しやすいマグネシウム製となるが、耐候性などを考慮してアルミニウム製となる。



### ROCKY 3000GT 前期型

R3000GTの基本となるのが、この'69年までのドライビングランプが大きい前期モデルをモチーフとしたスタイルだ。細かなパーツは全てロッキーオートにて新たに製作されたもので、一部は本物の2000GTのパーツとも互換性があるほど、精巧に作られている。エンジンはトヨタの直列6気筒としては最終ユニットとなる3リッターの2J型を搭載。4速ATが標準装備(マニュアルはオプション設定)となる他、パワーステアリング、オートエアコンなど、現代車に備わる装備を全て備えた快適なクルマだ。



ウッド調パネルにメーターを並べたダッシュ周りも純正同様に再現するが、メーターはより現代的なSMITH製ユニットに変更され、エアコンの操作パネルが追加されるほか、シフトレバーはAT用となるのも見た目上の大きなポイントだ。



エンジンは2J型直列6気筒3リッター。オリジナルの3Mユニット同様にフロントミッドシップに搭載される。マフラーも純正同様の2本出しで、乾いたエグゾーストノートが奏でる。

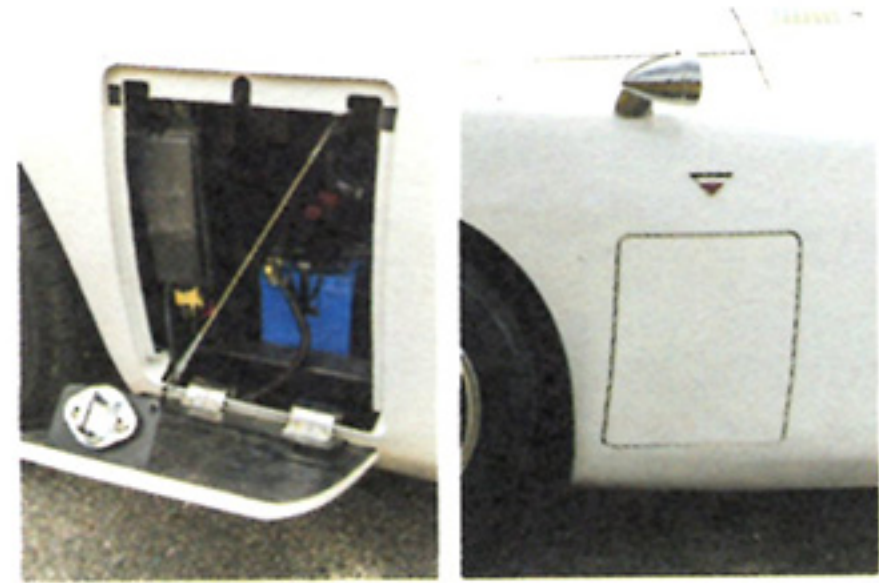


ボディに備わるドアハンドルやウインカーなどの細かなパーツは全てロッキーオートで製作した新品が備わる。特に内側はガンメタリック、外側はクロームという前期型のミラーも完全に再現している点に注目。

シートも純正に近い形状を再現するが、安全上の理由から後期型同様にヘッドレストが備わる。ドア下部の本来灰皿が備わる場所は、パワーウィンドウのスイッチとなる。



ボディ左右のドア前に備わるハッチは、オリジナル同様、バッテリーとエアクリナーにアクセスできるようになっている。開閉はボンネット内のオープンキーで行う。



ヘッドカバーの上を通るインターパイプがなくなり、6連のファンネルが並んだことで、より2000GTの3M型エンジンに近い雰囲気となったチューニング仕様のエンジンルーム。セッティングが非常にシビアかつ高価なので、今後は専用のサージタンクを作成予定。



ダッシュ周りもセンターコンソールのシフターがマニュアルになったことで、雰囲気はよりオリジナルに近づいた。オリジナル同様の5速となる。

### ROCKY 3000GT チューニングバージョン

こちらは、最近完成したばかりというチューニングエンジン+マニュアルトランスミッション搭載車。車高が若干下げられたボディは、東京モーターショーに出品されたのと同じ幻のゴールドでペイント。エンジンは2Jのまま6連スロットルのスポーツインジェクション仕様に変更し、トランスミッションは、オプション設定の5速マニュアルに変更されている。実際にハイレベルなスポーツ走行を可能とした本来の2000GTのコンセプトに近い一台といえるだろう。

*Pay homage to the Japanese work of art.*



前期モデル同様、後期モデルもオリジナル車両を徹底して計測した上で完全再現している。今後はこの後期モデルもオーダーが可能となったのだ。

今回新たにドライビングランプ周辺や、ウインカー、リフレクターなどのパーツを新規製作することで、後期仕様の製品化が実現した。ミラーも後期モデルは背面全体がガンメタリックで塗装される。



通常はフロント周りで前期モデル・後期モデルを判別することが一般的だが、実はこの角度からでもリフレクターの大小で判別が可能。

### ROCKY 3000GT 後期型

このクルマはオリジナルの2000GTで'69年8月に行われたモデルチェンジ後の後期モデルを再現した仕様。ドライビングランプが小型化され、ウインカーやリフレクターが大型化されるほか、ミラーは全体がガンメタリック塗装となるなど、細かなディテールもしっかり再現。フロント周りがシャープになったため、後期モデルのファンも多い。ロッキーオートでは今後、後期仕様のオーダーも可能となり、前期・後期の2モデルの生産体制が整ったことになる。





より新しいツインカム直列6気筒を搭載し、  
現代に蘇ったグランツーリスモスポーツ。  
2000GT 進化系、それがロッキー・3000GT。

2000GTの美しいラインを再現し、より現代的なテクノロジーで、蘇った珠玉の一台。ロッキーオートがプロデュースしたR3000GTは、より快適に乗るための装備を持ちイージードライブ可能な、現代版トヨタ2000GTとでもいうべき、全く新しい旧車のカタチだ。



ROCKY 3000GT

果たして貴方は本物との違いを発見することができるだろうか？ 外観から判別するのは本物を所有しているオーナーでもでもない限りかなり難しいはずだ。

「2000GTのデザインはそのままに、誰にでも気軽に運転できる現代版を作りたい」そんなコンセプトからロッキーオートのR3000GTプロジェクトはスタートした。今から5年前のことだ。

とはいえロングノーズ、ショートデッキの独特なボディや全幅の割に全長が長い独特のディメンションを再現するには既存のクルマをベースにしたのでは実現不可能だった。

そこでフレームから製作し、2000GTが持つ縦に長く、幅が狭い独特のシルエットを再現した。ボディラインは実車を使って計測し、細かなパーツに至るまで全て製作。その精度は非常に高く、2台並べても違いを発見するのはかなり難易度が高い。

完璧に模倣したボディを持つ一方で、R3000GTは、より現代的な24バルブ直列6気筒エンジンを搭載し、トランスミッションはオートマチック化、さらにパワステやパワーウィンドウ、さらにはオートエアコンまで装備する非常に快適な一台だ。そこにはロッキーオート代表の渡辺氏のある思いが込められていた。

「当時憧れだったクルマにもう一度乗りたいという年配の方が、より快適に乗ることができる、そんなクルマを目指しました。中には本物の2000GTを所有している人に、普段乗りにと



購入していただいたケースもあります。さらに言えば、ボクは構想時からずっと監修に携っていたいただいた細谷さんに再びステアリングを握って欲しくて作ったんです。だから第一号車を細谷さんがドライブしてくれた時は本当に嬉しかったですね。」

左は R3000GT をプロデュースしたロッキーオート代表、渡辺喜也氏。下は当初から R3000GT プロジェクトに携わり、監修を務めるのは、トヨタ 2000GT 開発にも携わった元チームトヨタキャブテン細谷四方洋氏。誰よりも 2000GT を知る人物が監修を務めたことで、R3000GT の完成度はぐっと高まったという。



フロントグリルやドライビングランプ、さらにはウインカー、ミラーなど、オリジナルの 2000GT と変わらない完成度の高いディテールを持つ。

世界の名車が揃うスペシャルショップ『ロッキーオート』

愛知県岡崎市にあるロッキーオートは、今回紹介した『R3000GT』の他にもR32スカイラインをベースに製作したC110型『R32ケンメリGT-R』などこれまでとは違った快適に乗れる旧車をプロデュース。オリジナルの旧車はもちろん、新しいエンジンをスワップしたアップデートカスタムなど、さまざまな車両を手がける老舗だ。これらの車両は、広大な面積を誇る屋内展示場に保管されており、しっかりとした車両説明をするため、来店は完全予約制となっている。

Shop\_ ロッキーオート  
Add\_ 愛知県岡崎市小美町殿街道 153  
Phone\_ 0564-66-5488  
Web\_ <https://rockyauto.co.jp/>



広大な屋内展示場には本物の箱スカ GT-R などの貴重なオリジナル車両や、よりモダンなエンジンに換装し快適に走行できるアップデートカスタムされた車両、そして今回紹介したロッキーオートが製作しているオリジナル車両などが所狭しと並ぶ。





トヨタ 2000GT は、日本で初めてリトラクタブルヘッドライトを採用した市販車でもある。ノーズが低すぎて、ヘッドライトの装着位置が低くなりすぎるのを防ぐためだ。

THE VINTAGE MOTOR LIFE

## ボンドカーにも選ばれた 美しいスタイリングの2000 GT

トヨタ2000GTは、DOHCエンジンや、5速トランスミッション、ラック&ピニオン式ステアリング、4輪ディスクブレーキといった当時最先端の技術を採用し、リトラクタブルヘッドライトを持つ流麗なボディに、豪華な内装を持つ高性能車。350台弱が生産された。

実は伊藤さん、入手する前から2000GTには縁があったという。伊藤さんと2000GTを繋いだのは、ヤマハとの共同開発でDOHC化された3M型直列6気筒エンジンだった。

「うちは家業でスクラップヤードなんかをやっている、当時トヨタからいろんなクルマが入ってきたんです。だから2000GTに乗るはるか昔から3M型のエンジンを持ってたんです。これをベースに4Mのブロックを使ってツインカムの2.6リッター仕様を作って、クラウンに載せて使っていました」。

現在搭載されているエンジンも、その当時のもの。搭載されていたオリジナルのエンジン

は降ろして大事に保管しているという。この換装したエンジンは、およそ200馬力。約半世紀前のクルマとは思えないほど、キビキビ走ることができる。

増加したパワーに合わせて、エンジン以外にも細かな部分がアップデートされている。リアのトレッドを片側35mmほど拡幅。また純正のマグネシウム製よりも幅の広いアルミ製のホイールを履くことでタイヤもひとまわりワイドに。さらに扁平タイヤに合わせて前後とも1インチほどローダウン。こういった細かな努力によって、半世紀近く前の名車も「アシ」として現役で活躍できるのだ。



name Kazuhiko Ito

愛知県豊田市の金属加工会社代表。若い頃からクルマ好きで、これまでBMW3.0CSAなどを含めて国内外の数多くのクルマに乗り継いできた経験を持つ66歳。2000GTの他にも国産旧車を数多く所有しているという。



2000GTはオプションでクーラーを装着すると、左右シートの後方に吹き出し口が備わった。伊藤さんは現代的なロータリーコンプレッサーに交換。しっかりと稼働するそうだ。



2000GTを象徴する豪華なダッシュのウッドパネルは、中央にナビを装着するために、伊藤さんが削り出して製作したものを。オリジナルは外して保管しているという。



スピードメーターは250km/hスケールで、タコメーターのレッドゾーンは7000rpmから。左右ドアに灰皿とシガーライターが備わるため、センターコンソールにはどちらも備わらない。

スピード&タコメーターの他に5連の各種ゲージが中央にマウントされ、その全てが運転席側に向いているという立体的なダッシュ周り。その意匠ひとつひとつが美しい。



エンジンはこのクルマよりも遥か昔から所有し、かつてはクラウンハードトップに搭載したこともあるという長年の相棒、2.6リッター仕様。キャブはソレックスφ44に交換。



フロントグリル左右のドライビングランプが小型化されたのが後期型の大きな特徴となるが、その他では背面全体がガンメタリックとなるミラーや、ひとまわり大型化したウインカー&リフレクターを装着していることでも判別が可能だ。

*My favorite is one of the most beautiful car.*



THE VINTAGE MOTOR LIFE





金属関係の会社を営んでいるという伊藤さん。金属加工もお手の物で、2000GTもオリジナルを尊重しながら、各部にしっかりと手を入れている。左の写真の鍵は、伊藤さんが入手困難なブランクキーを製作。純正と全く遜色ない仕上がりだ。



name *Kazuhiko Ito*



## デイリーユースに耐えられるよう手を加えた 日本を代表する名車 “トヨタ・2000GT”

日本のクラフトマンシップを集結した世界に誇る名車、トヨタ2000GT。ポンドカーになった唯一の国産車は、誰もが手に入れることができるクルマではない。選ばれしオーナーに許された、「日本最高峰のクルマに乗る」という珠玉の時間。

PHOTO&TEXT\_Daisuke KATSUMURA 勝村大輔  
ROCKY AUTO 0564-66-5488 <https://rockyauto.co.jp/>

トヨタとヤマハの共同開発によって、'67年にデビューした日本が世界に誇る名車、トヨタ2000GT。そんな歴史に残る名車に乗るのは、トヨタのお膝元愛知県豊田市に住む伊藤和広さん。真っ赤なボディは後期モデルの'70年式で、今から15年前に入手したという。これまで国内外のさまざまなクルマに乗ってき

たそうだが、2000GTはやはり特別という。伊藤さんのすごいところは、世間では『幻のコレクターズカー』といわれている2000GTを、クルマとしてしっかり走らせているという点。当たり前なことなのだが、ここまで貴重なクルマになると、誰でも乗ることを躊躇してしまう。ところが伊藤さんは、タバコを買いに行くのも遊



びに行くのも当たり前のようにこの2000GTで出かけるのだ。

「だってガンガン走らなきゃ、2000GTじゃないでしょう。せっかくの高性能車なんだから。でもね、最近ちょっと出勤が減ってるんです。実はこの前コスモスポーツを手に入れて、ロータリーにちょっと浮気中なんですよ(笑)」。

1970  
TOYOTA 2000GT

日本を代表する名車を毎日乗り回す  
そんな誰もが羨む自動車生活



Over 35mm Wide Head

Wide Aluminum Wheelies

Toyota 2.0L Engine

ドライビングランプが小型化された後期モデル。元は白いボディだったというが、レストレーションを機にこのレッドでペイント。実は伊藤さんが所有するクルマはほとんどが赤いんだそう。



日本とカリフォルニアでみつけた20人の素敵なヴィンテージモーター・ライフ

GoodsPress  
2018年5月号増刊  
Cal [キヤル]  
定価1000円

# Cal

ISSUE  
21  
2018



ちょっと古いクルマと暮らすと云うこと。  
家とクルマとオートバイ。



## THE *Vintage* MOTOR LIFE

1973 Volkswagen Type1 1303S, 1984 Porsche 911, 1979 Datsun B210, 1966 Ford F-100, 1959 Volkswagen Type2 23 Window, 1971 Honda CB750, 1964 Austin MINI Cooper S, 1959 Vintage Speedster, 1972 BMW R75/5, 1972 Nissan Fairlady Z, 1978 BMW R75/6, 2014 Triumph Bonneville T100, 1973 Honda CB750, 1962 Chevrolet Corvette, 1967 Chevrolet Corvette, 1971 Chevrolet Corvette, 1975 Honda CB 500Twin, 1965 BMW R60/2, 1982 Harley Davidson FXB Sturgis