

検証 200km走って確かめた

平成版R32改ケンメリ

2014年になってから旧車業界で話題騒然となった、ロッキーオートが製作したR32スカイラインをベースにしたケンメリ。すでに各誌から紹介記事が出そろっているが、じゃあ実際普段使いのように乗るとどうなのだろう？だれしも思う疑問に実走200kmの記録をお届けしよう。

文／増田 满 写真／岡 拓 取材協力／ロッキーオート(☎0564-66-5488)



at 岡崎市内

●徳川家康のお膝元、岡崎市のアーケード街でノロノロ運転を強いられるも、それが苦痛になることはなく、むしろ買い物の友として楽しめることを見た。

基本パッケージ仕様



●798万円の基本パッケージでは、ベースとなるRB25DE型エンジンはエアクリーナーとマフラーが変わっただけ。扱いやすさと高性能をうまくバランスしている。

ケンメリ化の痕跡



●コアサポートはR32のままだがフロントグリルはレプリカ品。グリルの網は純正品のわけもなく、1枚1枚手作りで加工したものビス留めしている。



●ヘッドランプは一般的なハロゲンだが、ランプステーは寸法から割り出した他車用バーツをうまく流用している。この辺のノウハウはサスガだ。

フロア切断で寸法を再現

初めて愛知県岡崎市にあるロッキーオートを訪れたのは、かれこれ10年前。そこにはチューニングカーの延長として、旧車にRBエンジンをスワップしているものと誰しも捉えていた。S30Zやハコスカ、ケンメリにし28を載せるのもスワップなんだから、そういう意味ではRBもありだよね、という感覚だ。事情が変わり始めたのは、その1年ほど後。何度も自分の訪問で同社の渡辺喜也社長と意気投合してしまったのが「旧車にエアコン効かせて、パワステで楽々乗れたら楽しいよね」ということだった。たぶんこの時期にロッキーオートのRBスワップ車たちは、快適な旧車という意味合いを全面に押し出した。そこで数回目の記事製作にあたり、実車より渡辺社長をクローズアップして、快適に乗れる旧車を作った男という展開を当時の編集長に黙つて進めてしまった。

今でも渡辺社長と「あの記事で変わったね」と軽妙だったことを思い出す。



●コアサポート両端にはフロントマスクを固定するためにマウントステーを製作して溶接している。その上はボンネット用キャッチ。



●インナーフェンダーも切り抜いていたため、新たに製作したものをエンジンルームのパネルに固定してアワーフェンダーを支える。

見た目を裏切る近代的操縦安定性

●当然のことだがトランスミッションもR32純正のままだから、どのギヤにもスムーズにシフトできる。これだけでドライバーの負担は軽減される。

その後は破竹の勢いでRBスワップ車を世に送り出し、その集大成として2年前にマルチリンクサスペンション仕様のケンメリを完成させたのだった。

そのクルマは都合2回ほど運転する機会があった。マルチリンクサスとラック&ピニオンのパワーステアリング、追加補強され強靱な剛性を誇るボディの相乗効果から、旧車に乗っているという感覚はほぼなし。あまりの仕上がり具合に、正直なところ戸惑ってしまった。

操作感や乗り心地は現代のクルマのだが、ショーウィンドーに映る、自分が乗っているクルマはケンメリそのもの。これなら、R32にケンメリの外板を被せたほうが話は早いのではないか。

おそらく渡辺社長も同じことを考えたのだろう。実際「圧倒的に早く安価にできる」と言うように、R32のフロアとシヤシーに外板だけ変更して、798万円という価格を実現できたのだ。

ベースになつたのはR32スカイラインクーペ2・5GTS。自然吸気RB25DEエンジンを搭載する後輪駆動車を、全長とホイールベースをケンメリに近付けたまま、ケンメリの姿を再現することを確認している。

本物とほぼ同寸に仕上げられた平成版ケンメリ、だれしもその真の姿が気になることだろう。実力のほどはすでに各誌で紹介しているだろうから、今回は趣向を変えて街中から高速、そして山道と実際の使用状況を想定した走行距離200km近くにおよぶ旅の友としてみた。

車を走らせるため新たに鋼材パイプをピラー内に仕込み、左右も連結させた、いわばスペースフレーム状の補強だ。これにより陸運局は「ボディの歪みを測定し、十分な強度が得られていることを確認」している。

ケンメリ、だれしもその真の姿が気になることだろう。実力のほどはすでに各誌で紹介しているだろうから、今回は趣

向を変えて街中から高速、そして山道と実際の使用状況を想定した走行距離200km近くにおよぶ旅の友としてみた。

at ワインディングロード



●油圧パワーアシスト付きのラック&ピニオンステアリングはオリジナルのボール&ナットと異なり、切り始めから俊敏にタイヤが応答する正確無比なもの。オプションの車高調を組んでいるため、ロールは最小限でコーナリング限界は高い。

旧車+RBエンジン車では?



●今回は比較のためにKGC10ハコスカ+RB25改2.8l車に同行してもらった。エンジンは燃焼室加工されスポーツインジェクションを組んでいて、平成版ケンメリとは比較にならないレスポンスとパワーを誇るが、シャシーの古さは否めない。旧車らしい操作感を求めるか、現代的な操作性と卓越したフットワークを求めるかで選択は決まるだろう。

快適性・走行性能とともに オリジナル以上を確認

ない。が、その片鱗は感じられた。まず合流路での加速が鋭い。低いギヤで引っ張れば、タコメーターの針はアッという間に7000回転まで上昇。なにしろベースのR32に比べ100kg前後軽いのだから、加速が気持ちいいのも当然といえば当然。加速の伸びは高いギヤになれば若干散漫になるが、軽々とレッドゾーンを目指すことは同じだ。

一般的な100km/h巡航時の回転数は3000回転前後。軽量化が効いて燃費は12km/ℓ近くまで伸びるという。しかも、ここまでずっとエアコンは付けっぱなし。うーん、快適。とはいえることばかりではない。まだ2号車自のせいか、ボディの切斷面のモールの浮きが原因だと判明したため、試乗後すぐに対策された。またノーマルのケンメリでも見られるボンネットの浮き現象にはボンネットキャッチの2点止めで対応してくれる。この辺りの対応ぶりは、数多くのスマップ車両を生み出したことから、同社の強みで、すぐに対策と改善をしてしまうのだから恐れる入る。

土岐周辺の山道を堪能する。と、街中でももちろん、シフトダウンすれば快音とともにエンジン回転はレッドゾーンまでストレスなく吹け上がる。当然、スピードも相当なることになるが、マルチリンク式サスペンションは、こんなとき無類の安心感を与えてくれる。一般道のため

R32そのままの室内空間



●基本パッケージではインパネから装備類まで、R32そのままの状態となる。それゆえ乗っている間は旧車と意識させるものは窓越しのフェンダーミラーくらいだ。



●ドア内張はドアハンドルとアームレストのみとなるため、パワーウィンドースイッチはセンター コンソールのボックス内に収納されている。

●ピラーや天張にカバーとビスがあり、この内側に强度確保のための鋼材パイプがあるのだ。とはいえない自然な仕上がり。



at 土岐市内

at 東海環状自動車道



●初夏の陽気がさらめく高速道路を疾走する姿はケンメリそのものだが、室内ではエアコンを効かせて快適な移動が楽しめる。スタビリティは超高速域でもパツン。



●ロッキーオートオリジナルの50φデュアル・ステンレスマフラー。同社が手がけた数多くのケンメリに装着されるおなじみの品で、低音を強調した音色を発する。



●テールランプは純正品を使うが、エンブレムなどはレプリカ品を使いコストと仕上がりを両立させる。メッキモール類はほぼ新規製作したものだ。



●R32は燃料タンクを床下に吊り下げるため、ケンメリのリヤフェンダーだとほどもバネルを下に延長させた。オーバーフェンダーともどもバネルを下に延長させた。



●グリルは純正同形状のレプリカ品。塗装に12色ラメを混ぜて純正の手法をならうのはオーバーフェンダーも同様。リップスポイラーはパネル一体成形。

普通だが退屈ではない

以前の店舗から移転し、徳川家康が廻りに行くため歩いた「殿街道」と呼ばれる道沿いに建つショールームで、平成版ケンメリと対面。現車は2号車で、各

at 国道1号線

狩りに行くため歩いた「殿街道」と呼ばれる道沿いに建つショールームで、平成版ケンメリと対面。現車は2号車で、各店舗に掲載された1号車とは若干仕様が異なる。エンジンは完全ノーマルの基本パッケージに、オプションの車高調とアルミホイールを装着したというのだ。

早速店舗を抜け出し、家康のお膝元である岡崎市内を目指す。動き出してすぐにわかるのが、見た目や排気音の豪快さとは裏腹の扱いやすさ。エンジンや駆動系がR32のままだから、操作に特別な儀式やコツを要さない。マニュアル車に慣れていれば、誰でも乗れる気軽さだ。

この印象は流れが速い国道1号線に入つても変わらず、ポンポンとシフトアップして流れをリードすることが可能。こうなると意地悪くなるもので、50km/h前後で流れながら、5速までシフトアップ。と、平成版ケンメリはギクシャクしたり咳き込むことなく、1000回転台でアクセル操作も可能。うーん、普通だ。街中へ突入すると、度重なる信号と右左折による渋滞に巻き込まれる。屋が近くなり気温が上がる、パワーウィンドーを全開にしても室内はジリジリ暑くなる。そこでオートエアコンを23度Cに設定するや、即座に冷風がたちこめる。そんな環境だから、渋滞しようが、チンタラ走るクルマが目の前にいるが、まったく気にならない。お買い物グルマにものでできるだろう。うーん、やっぱり普通だ。あまりにも普通過ぎて、肩から力が抜けてしまうほどだが、正直これは相当なアドバンテージ。太いラジアルタイヤを履いた旧車では、路面の不整を正面に拾い、絶えず修正舵を加えざるを得ず、しかもステアリングは極重。腕力を要する

し、重いクラッチ操作と格闘して疲れるこここのうえない。ところが平成版ケンメリには無縫の話。かといって純重さとは正反対の正確無比でリニアな操作感のパワーステアリング、扱いやすいほど軽いクラッチのため、運転自体を楽しめる。ドライビングプレジャー満載

唇食のあとは東名自動車道に乗り入れる。豊田ジャンクションで東海環状自動車道へと向きを変え、岐阜を目指す。これまで230km/hは無いよ」と渡辺社長は言うが、さすがにそこまでは試せ



●フレキシビリティに富むことも確認済みで、5速に固定したまま40km/hからのアクセルワークを受け付けてくれる。



旧型自動車POWER UP MAGAZINE

CARBOY

Classica

カーボーイクラシックス

2014 May
No. 01
ヤエスメディアムック440号

オレたちや走り続けるよ
‘70年代車
プライベートチュナー列伝



L型エンジン超入門編
歴史、ノウハウ、実作業!
CARBOY名作劇場
ヒントいっぱい! 80年代ボアアップ術
足まわりのセルフメンテナンス
オーバーヒート修理ドキュメント
プライベートチュナーの強い味方
リサイクルパーツ活用術
一生もののネオヒストリック車たち
欲しいなら悩むな!
R32GT-R徹底ガイド