



# これぞ至高のジャポネスク 古都で見るケンメリの美学

## NISSAN Skyline 2HT RB30 Case I

ジャバニーズクラシックカーの魅力は、その永遠の美にあると言っても過言ではないだろう。日進月歩で変化するメカニズムにおける先端技術とは裏腹に、時間が経てば経つほどその優美な魅力をアピールしていくスタイル。ここに紹介するケンメリは、そんなベクトルの異なる要素を見事なまでに融合させた一台である。



**The King of Custom Classics**



# 究極のスポーツマインドとは このクルマにためにある

ジャパニーズクラシックを愉しむスタイルは文字通り千差万別。じつとりと時間をかけてフルレストアに勤しむことは、かねてよりその王道として多くのマニアに支持されてきている。そしてその一方で、全く異なったアプローチでジャパニーズクラシックの世界を愉しむマニアの数もまた、着実に増えている。そう、カスタムクラシックと呼ばれる領域である。

かつて純正に戻すことがままならないことを理由に、オリジナルのパーツを装着したり、部分的にモディファイするといったノウハウでクルマを仕上げるケースが多かったカスタムクラシックは、ある時期を境にそのスタイルが大きく変わった。そのエボリューションと言っても過言ではない現象はまた、一軒のプロショップがその起爆剤的な役目を果たしたことでも知る人ぞ知る事実である。カスタムクラシック界を大きく変貌させたそのショップ、それは愛知県岡崎市に位置するロッキーオートである。

常に新しい感覚と技術力でジャパニーズクラシックと向き合い、フルレストアするマニアの気持ちをリスペクトしつつ、次々に完成されるロッキーオートのクルマたちには、まるでいちど、新しい、若い命が宿っているようにさえ思える。

さてそんなロッキーオートが手がけた様々なクルマの中から、特に素晴らしいスペックと美しさを、高いレベルで融合させた珠玉のマシンたち、キングオブクラシックスを本特集で紹介しよう。

というわけで記念すべき本誌、特集のトップを飾るのはご覧のケンメリスカイラインである。とにかく気持ちよく、快適に走れるハイパワーモデル、というクラシックにとってはけして低いはないハンドルにあえてチャレンジ、あらゆる観点から徹底的に手が加えられた芸術的作品に仕上がっていいる一台である。

スカイラインという車種からくるイメージとして、あえてGTRエンブレムが飾られてはいるものの、スペック的にはもちろんのこと、ハードなオトコのスポーツカーとしてのオーラは、GTRと比べることはできない。このクルマは世界にただ1台しかない、スペシャリティクラシックなのである。

ロッキーオートでは、常にオーナーの意見を完璧なまでに反映させて製作をフィニッシュしていることから、仕上がったクルマの素晴らしさはイコール、オーナーのセンスでもある。どのようなオーダーをどのようなテクニックで消化したのか、その興味は尽きない。



確かな技術とセンスによってまったく新しいクルマとして蘇った。夢のケンメリスカイラインである。



純正パーツのもつ独特の世界観を大きく変えることなく、美しい造形美で構成されるエクステリアである。

ケンメリならではのレーシーな雰囲気を随所に漂わせる。無駄な飾り気がまったくないところに粹なスポーツマインドが宿る。



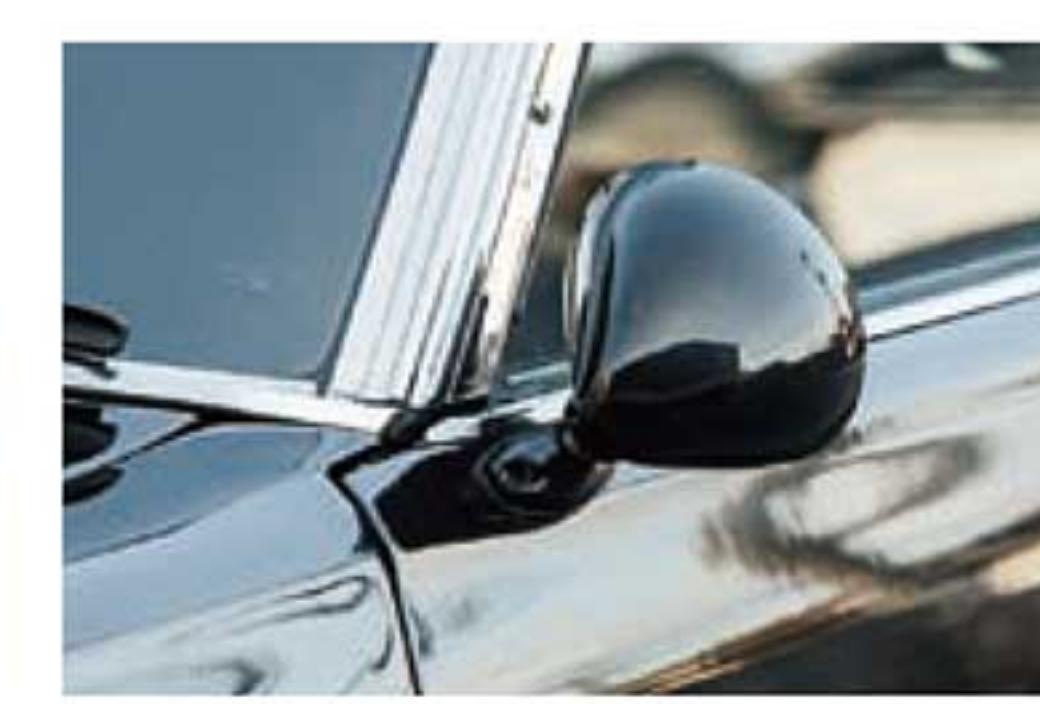
まるでおろしたての新車のようなディテール。そんなさり気なく見せる表情がマニアにはたまらない。



これまで何も気にしていなかった部分も、このクルマを見ることで新しい美しさを発見できるのだ。



ガッちりと路面を捉え、意のままの操舵感を実現させるため足回りへのこだわりは半端ではない。



ヨーロピアンクラシックのテイストも、このクルマは何の違和感もなくフィットしてしまう。



さり気なく飾られたRの称号。このクルマにおいては憧れではなく、あくまでも雰囲気を愉しむためのアイテムだ。

可能な範囲でノーマルテイス  
トを活かすという技法が、し  
っかりとした大人のカスタム  
としての印象度を上げている。



The King of Custom Classics  
Case I NISSAN Skyline 2HT RB30

## カスタムクラシックスの概念を大きく塗り替えた注目の1台

ロッキーオートがプロデュースするエンジンコンバートモデル全ての作品に共通する大きなテーマ、それはきっちりと狙ったスペックを発揮するエンジンを搭載していることである。そこにはノーマルをベースに、メーカースペックをきちんと発揮するといった基本的なケースもあるが、しかし、このマシンのそれは大きく違う。RB30というハイパーエンジンをベースに、エンジンと車体のチューニングポテンシャルを追及しながら、最適なバランスをいかに高いところで融合させるかという、高度なセッティングが施されているのである。



さて数々の高いハードルを見事にクリアしたケンメリであるが、中でも最も重要なポイントのひとつ、走行におけるエンジンフィーリングもまたたっぷり

モダンなツインカム、3リッター エンジンのパワーを伝えるリア周りの印象はさすがにマッショード。

クラシックにモダンエンジンを搭載してパワーを追及するといったカスタムにおいて、最も重要な要素のひとつにクーリングをしている。

ヨーロピアンスーパークーラーを複数所有するオーナーが、あえてこのマシンに選んだ吸気システムはスポーツインジェクション。トルクフルな3リッターエンジンをストレスなく、下から上まで気持ちよく使い続けることを狙っている。いくら絶対パワーがあっても、使いきれる性格でなければ楽しくはない、というのがオーナーの深い経験に基づく持論であり、それにきっちりと応つても、しっかりと、やんちゃな不良っぽさを振りかけているあたりが渡辺喜也氏のニクイところでもある。

また、オールブラックで統一された植毛を上手くアレンジしたダッシュ周りの仕上がりも注目に値する。レーシングカーを彷彿とさせるメーター周りも、このクルマの完成度を象徴する数ある部分のひとつと言えるだろう。まさにストリート最強！ と謳うに相応しい一台である。



RB30をベースに徹底的にメカチューンを施した、RB3000スポーツインジェクションで武装する。

「ヘダースで大切なのは、きっちりと等長になっていることです」と渡辺喜也氏は語る。見事な仕上がりだ。

あらゆるシチュエイションで快適に走れるように、オイルも大型コンデンサーでクーリングされる。



特注の大型ラジエーターには特大の電動ファンをダブルで装備。真夏の渋滞道でもしっかりとエアコンが効く。



リアタイヤは幅255で扁平率は35%の18インチ。このビッグなタイヤをいとも簡単にスピinnさせるパワーだ。



超驚きに値するインテリアは、コンパクトボーットがまるで純正のようにきっちりと収まっている。メーター周りにはエキゾチックスーパークーラーの雰囲気さえ漂う。助手席には良く効くオートエアコンユニットが納まる。



フロントのブレーキキャリパーはR34譲りのブレンボ製4ポッド。リアにも同じくR34のディスクユニットが装着され、確かなストッピングパワーを発揮する。



強大なパワーをしっかりと支える足周りは、強化されたリンクやスタビライザーで構成される。ここにはもはやクラシックの香りは皆無である。

The King of  
Custom Classics

Case 2

# 大型タービンで武装し 世界最強を誇る異次元Z

## NISSAN Fairlady Z S31 RB34DET

世に多くのカスタムZはあれど、ここまで自由奔放に仕上がったマシンは他に類を見ない。  
キーワードはHKS製T04Zタービン。そのワイルドなパワーを、  
しっかりとコントロールすることを目指してビルトアップされた車体がみせるドライブフィーリングは、  
まさに異次元と表現するのに相応しい目を見張るものであった。





The King of  
Custom Classics  
Car2 NISSAN Fairlady Z S31 RB34DET

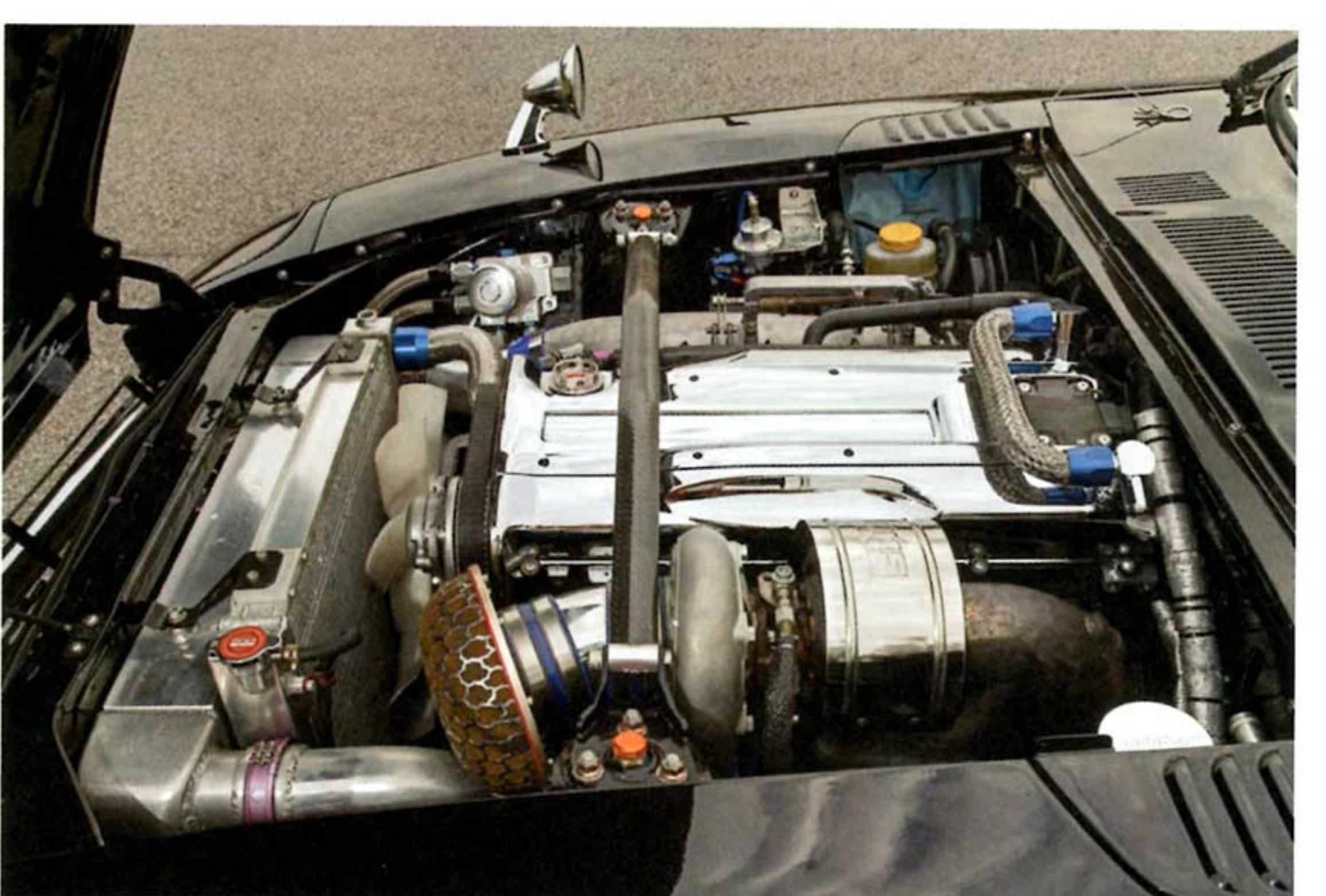
きっちりとマクロなセッティングが施されたクルマのみが漂わせる独特のオーラを強く感じる。クラシック好き、とりわけZファンティクスにはたまらない1台である。



一切の無駄を省くことで限られたスペースを効率的に使っている。750馬力エンジンが発生する熱の処理にも膨大な時間とコストをかけており、驚愕のスペックながらも夏涼しくて冬暖かい、快適なドライビングが約束されているところが素晴らしい。



熱処理における車体の要であるオイルはもちろん増量型。オリジナルのフィンバーンを搭載する。



ところ狭しとレイアウトされたエンジンルームは、やはり巨大なタービンユニットが大きく目を引く。

## 右足の理性をくすぐる 前代未聞のパワフルZ

チューニング、それは永遠に続く終わりのない世界である。タイヤとホイールの交換、ステアリングの交換、エアクリーナーを替えてみる……といったことに始まる道のりは、オーナーが持つマジネイションとそれに応えるメカニックによる永遠のキャッチボールと言ってもいいだろう。

さてここに紹介するのは、そんな永遠のキャッチボールを続けているS31Zである。もちろんそれはいわゆる多くのクラシックカーに共通して言えるものだが、ことZに関して見るならば、その大切にされる度

世の中には多くのフェアレディZが存在する。毎年上質な固体が減っているのは事実であるが、過去におけるあるタイミングを境にその現象に変化が訪れた。それはクルマが消え去っているのではなく、マニアやショップの手によって保護されることによって世に露出されることが少なくなったというものである。

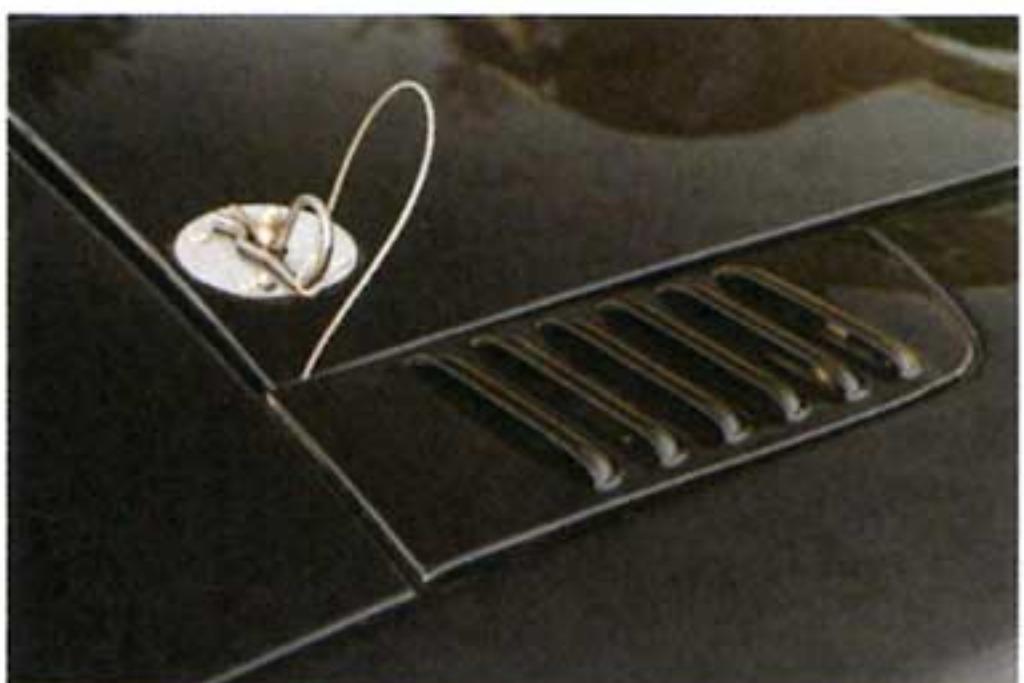
もちろんそれはいわゆる多くのクラシックカーに共通して言えるものだが、ことZに関して見るならば、その大切にされる度



エクステリアにおけるセンスも抜群。もちろんエアロダイナミクスを最大のテーマとしている。



フェンダーダクト処理がマニアの心をくすぐる。このけして目立たないところが最高にカッコいい！



徹底した熱対策はこんなところにまで及んでいる。斬新なアイデアが随所に活かされたマシンである。



デュアルエグゾーストによって高い排気効率を追及。質のいいレーシーなサウンドにチューンされている。



オープドックスながら美しい仕上がりを見せるインパネ。ステアリングはナルティを誇る。



クラシカルな雰囲気を残しながらも高い操縦性はもちろん、確かな安全性も確保された操縦席。



強靭なパワーがゆえに発生する、コーナリング時における車体の歪みを最小限に抑えるロールケー



HKSのブーストメーターとEVCが存在感を主張する。カーボンを多用してのレイアウトも渋い。

同じくHKSのVプロが目を引く。レーシングカー並みのエンジンスタートユニットにも注目だ。



R35GT-RのスペックVの純正色でペイントされた車体からは、王者ならではのオーラをひしひしと感じる。

合いが群を抜いて高い、といえるのではないだろうか。

ご覧の作品はロックオートとオーナーの間で、緻密なキャッチボールを交わしながら仕上げられている。コンセプトはズバリ、速いZである。しかしここでいう速いとは、ただ単にスピードメーターを跳ね上げることではない。大人が真剣にスロットルを開け、そこに広がるオリジナリティ豊かな加速感覚を五感で味わえる愉しみをテーマとしているのだ。つまり、スピードに

適うだけのサスペンションやブレーキシステムといった、トータルでのパフォーマンスをしっかりと、着実に築いているのである。そして、もっとも強調したいポイントは、このキャッチボールは車体のチューニングから第一投が始まっているということである。そうすることで高度なチューニングはいつも、車体が勝った状態にあるわけで、それこそが大胆に、そして安全にスロットルを開けることができる最大の要因くなっているのである。



The King of Custom Classics  
Case2 NISSAN Fairlady Z S31 RB34DET

大型なタービンを装着するも、  
ごく低速から強靭なトルクで  
グイグイと加速する。そのパ  
ワーは圧巻である。

## クラシックという文字を霞ませる レースカー並みの性能

750馬力を超えるモンスターインジンを搭載したクラシックカーは、当然ながら乗り手を選ぶものである。ここで誤解してほしくないのは、それがけしてドライバーに求めるレーサー並みの高度なドリーブングテクニックではないということ。そう、このマシンがドライバーに要求するファクターは別の次元にあるのだ。

ではこの間違いなく世界最強レベルであるストリートチューンZがドライバーに求めるものとは……、それは“大人の理性”に他ならない。しかもそのドライバーが経験豊かで、メカニック知識にも精通した人であればあるほど、その要求度も高くなるという性質を抱えているのである。

車体がエンジンを超える、とはもちろんコントロールできる範囲のこと。無作法にスロットルを開ければクルマが暴れだすのは最新のエキゾチックカーと同じことである。つまり、このZはシートに座って走り出したドライバーが、あくまでも経験に裏付けられた感性を基本に踏むことで得ら

れる強大なパワーに対し、車体がきっちりと応えてくれるのである。そしてその“探る限界”的高さが半端ではないことは、スペックを見れば想像に容易いだろう。

と、ここまで説明すれば先に記した理性への要求もおわかりいただけよう。そう、このマシンを操るには、どの回転領域からでもストレスのない吹き上がりをみせるモンスターインジンに対して「もっと踏みたい！」とう気持ちをなだめるだけの大人の判断力が必要なのだ。そしてその理性への要求には不安感や恐怖感が伴うものではないこともまた強調しておきたい。もちろん、ゼロというわけではないが、それは「どうなるんだろう!?」という未知の領域に対する強いワクワク感なのである。そこでは750馬力を超えるエンジンが右足一本でコントロールされているわけで、緊張するのは当然であるが、全身で感じるクルマの挙動や、視覚的に入ってくる完成度の高い情報インターフェイスが、緊張を愉しみに変えていくのである。

この車に止まらないところがまた魅力的。70年代のカーライフを再現しているところも素晴らしい。車内はどこもスモールされていない。



この車に止まらないところがまた魅力的。70年代のカーライフを再現しているところも素晴らしい。車内はどこもスモールされていない。



マナティ特注のフルビロ、リジットアームが使われている足周りはレースカーの様相を呈する。



高速域での確かな操舵性を確保するために、ショックの微調整は欠かせない要素となる。



長距離ドライブも可能にする大容量燃料タンクは、レースでおなじみのセーフティタンクを搭載する。



リアブレーキは当然ながらディスク化され、キャリパーにはフェラーリ430モデナ用を装着する。



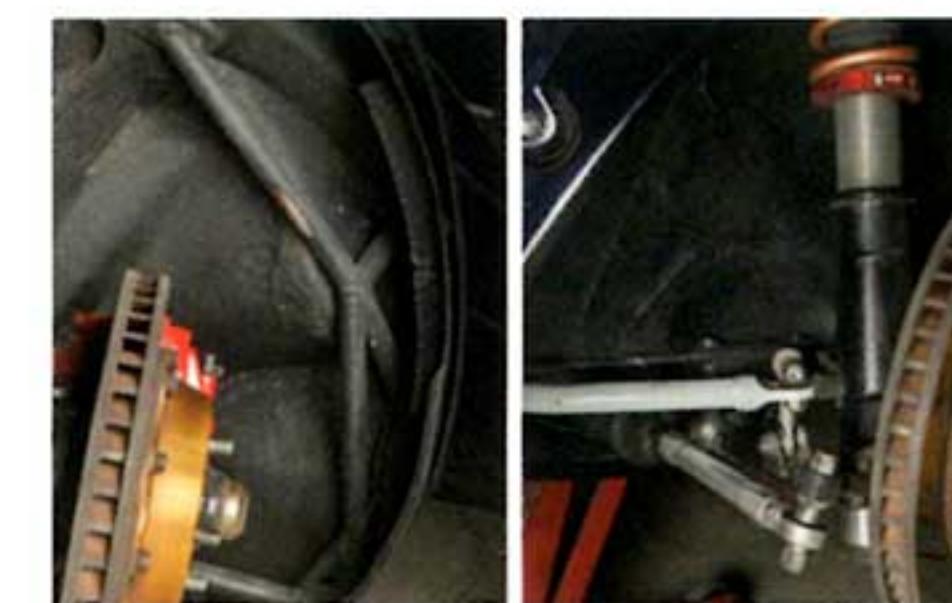
加給によって要求される燃料を確実に送るポンプシステムはリアハッチ内に装着される。



前後ブレーキのバランスもシビアなセッティングがおこなえるようになっている。



電動アシスト式のパワーステアリングも装着。低速時の取り回しが格段に楽になっている。



ショックはアラゴスタの車高調整式。車体は随所に補強のバーが溶接され、トータルでの剛性を大幅にアップさせている。



重量配分を考慮して、リアにレイアウトされているバッテリーは、軽くてパワフルなオプティマ製。



絶妙な車高調整によってきっちり水平レベルを出している。Zならではのカッコよさは半端ではない。



前後タイヤはヨコハマのアドバン・ネオバの18インチを履かせる。エクステリアで唯一、モダンなカッコよさを漂わせる部分でもある。

### NISSAN Fairlady Z S31 RB34DET Specifications

#### 車体

- ・フロアメインフレーム補強
- ・ステップ鋼材補強
- ・フロアサイド補強バー追加
- ・窓枠スポット溶接増し
- ・フロントストラットタワー補強
- ・フロントメンバー補強
- ・ボディー接点付近補強バー追加
- ・リアストラットタワー補強
- ・リアメンバー廻り補強バー鋼材補強

#### エクステリア

- ・アルティメイトオパールブラック(R35GT-RスペックV純正色)
- ・フロントフェンダーダクト加工
- ・カーボンボンネット
- ・スマートライトカバー

#### インテリア

- ・TAKATA社製4点式シートベルト
- ・オートメーター社製タコメーター&燃料計
- ・アベック社製 油温計/油圧計/水温計

#### エンジン

- ・RB30DETベース 3400cc with ターボ
- ・タービン HKS T04Z
- ・最大ブースト圧 1.2kg/cáu
- ・インターチューブ ワンオフSpl.
- ・マフラー ワンオフφ86spl.
- ・オイルパン 特注アルミキャスト芬
- ・最高出力 750ps/8,000r.p.m.

#### サスペンション

- ・アラゴスタオリジナル車高調ショック
- ・マナティ特注フルビロ、リジットアーム
- ・ロッキーオリジナルセンターベル
- ・arcレース用スタビライザ

#### ブレーキ

- ・F ブレンボ社製4ポットキャリパー(フェラーリF50用)
- ・ブレンボ社製 φ330スリットローター
- ・R ブレンボ社製4ポットキャリパー(フェラーリ430モデナ用)
- ・ブレンボ社製 φ280スリットローター

#### ホイール

- ・ワーク社製 マイスターS1(特別仕様)  
F/10Jx18-10 R/12Jx18-43

#### タイヤ

- ・横浜ゴム ADVAN NEOVA AD08  
F-255/35R18 R-295/30R18

1970年代のクラシックを大型タービン搭載の3.4リッターエンジンで味わう。この前代未聞のプロジェクトは、今現在もなお進行中である。オーナーは抜群のセンスでカスタムクラシックの世界にどっぷりと浸っており、ロッキーオートに投げかけてくる要求の度合いもまた、回を追うごとに

高度なものになっているという。もちろん、そんなズッシリと重いボルトをロッキーオートがしっかりと受け止め、きっちりと投げ返しているのは言うまでもない。単なるチューニングを超えた驚愕の世界がこの1台には集約されている。まさにキングオブカスタムと呼ぶに相応しいZなのである。



The King of  
Custom Classics

永遠の Case 3  
ワークスイメージを  
大人の高級素材で愉しむ

NISSAN Skyline KGC10 RB26NA

ハコスカのワークススタイルが放つ独特のオーラは、  
スカイライン好きにとって永遠のテイストとして不朽に染み入る。  
そんなスポーティなデザインを構成する主なパーツを全て、カーボン素材によって製作。  
贅沢を極めるマシンは、ワンランク上の大人のワークスティートで見る者を魅了する。



このキッチリ、カッシリ感がたまらない。少しでもメカに精通している方ならば、この自然なたたずまいが、いかに凄いことであるかがおわかりいただけよう。



改めてハコスカ・ハードトップのスタイリングの良さを認識させてくれる仕上がりである。いわゆるハコのワークス仕様は、他のカテゴリーにはない、独特のエンスージャズムを感じるものだ。かつて、このスタイルに憧れてスカイラインに乗っていたマニアは数知れない。



エンジンはRB26Eオーテックバージョンをロッキーオートが独自のチューニングでスープアップした。



熱対策も万全。“オールシーズン快適に乗れる”というロッキーオートのテーマが反映されている。



ワークス仕様お約束のオイルクーラー。もちろん言うまでもなくハイパーエンジンにとっての強い味方である。

## ストリートモデルとしての細かな気遣いが嬉しい

これまでにロッキーオートがプロデュースしてきた多くのクラシックカスタムの中には、いくつかの柱となるコンセプトが存在する。外観はドノーマル仕様で、中身に驚きのコンポーネンツを搭載したり、エクステリアを憧れのR仕様に仕立てながら、誰もがいつでも快適にドライブできるものだったりと、そのセンスは経験豊かな真のカスタムマニアの食指を刺激するのに十分なものである。

さて、ここに紹介するハコスカはそんなロッキーオートがかねてより太い、一本のコンセプトとして確率してきたものを象徴する一台である。そのキーワードはズバリ“ワークススタイル”である。ワークスとはもちろんメーカー直系の、という意味であり、ワークスチームが製作するマシンは常にプライベーターとは一線を画す憧れの存在である。ロッキーオートにとってハコスカでワークススタイルを仕立てること自体は、もはや珍しいものではないが、ご覧のクルマは既存のものとは明らかに違う、驚きのテイストが秘められているのだ。

まずひと目見て驚くことはそのスキミングである。全身をカーボン地で仕上げたボディワークは、ワークス仕様ならではの、オーバーフェンダーやspoiler類といった部分から放たれるハードなイメージを大

きく増幅させている。しかし、それでいてけしてワルではなく、レース好きなエンスージャズムの延長として落とし込んでいるところが素晴らしい。

想像していただきたい。もしかしたらクルマが貴方のルームミラーに映ったならばどうだろう。そのあまりの迫力に思わずレンズを譲ってしまうに違いない。同時にこうも思うことだろう。「スッゲー！ でもそこまでカスタムしたら、きっとドライブはたいへんだろうな……」と。

しかし、である。その当たり前の発想は、このハコスカには当てはまらないのである。

いわゆるバツツンバツツンに張り出したタイヤとフェンダーの関係。このルックスもまた、ワークススタイル好きにはたまらない。オーバーフェンダーやリアルカーボンパーツの表情がクルマ全体をキリリと引き締めている。



トランク内にはGT-R用の大容量燃料タンクが納まる。見えない部分の本格仕様もまたロッキーオート流だ。



6連スロットルのハイコンプレッションエンジンにおける燃料マネージメントは重要なポイントである。





The King of Custom Classics  
Case3 NISSAN Skyline KGC10 RB26NA

## 驚くほどのイージードライブ このギャップこそが最大の魅力

ワークス仕様ならではのオーラを全身から、ビンビンに放つご覧のハコスカ。その外観から受けるインパクトは、実際にドライビングしてみることで倍、いやそれ以上の驚きに変わる。一見しただけで、いろいろと大変だろうなと思う勝手な想像は、走り出してすぐ、エアガンで小麦粉を吹いたよ

うにすっ飛んでしまうのだ。想像していただけに、ご覧のレーシーなクルマが、まるで今時のスポーツセダンのように、楽に、快適に乗りこせるとわかった瞬間の、ドライバーの驚きを……。

このハコスカのドライビングフィールを無理やり一言で表すならば「イージー」と

バリバリのハコスカ、ワークス仕様が、いとも簡単にドライビングできる。もうひとつのクラシックカスタムスタイルがここにある。



低速から中速までズトイトルに包まれ、そこから上はシャープな吹き上がりが伴う。実に楽しい！

しか言いようがない。コイツは相当ハンドルが重そうだな……という想像に対し、実際は油圧式のパワー・アシストによって据え切りもラクラク。6連スロットルのオーテックバージョンで仕上がったエンジンはきっと神経質に違いない……という勝手な思い込みは、きっとストリートユースを考慮したセッティングによるスムーズな発進、加速、シフト感覚によって見事なまでに払拭されるのである。さらに特筆すべき点として、ご覧の車高とタイヤの組み合わせながら、じっくりとストローク感のある乗り心地を確保していることも見逃せない。

さて以上のことから、このクルマが意外におとなしいのかな、と想像される方もいることだろう。答えは“NO!!”である。これまでに記した印象は、あくまでもドライバーとのインターフェイスにおけるものであって、クルマ自体がもつパフォーマンスの高さはスペックをご覧になれば一目瞭然である。つまり、驚きのハイパーマシンを、誰もが安心して乗り回せるということが、



アルミを多用することで、アメリカのレーシングシーンを彷彿とさせるメーター周り。

外観のイメージに見合ったメーター周り。あえてニッサンのステアリングを装着する。



リヤガーニッシュも当然ながらカーボン。トータルウェイトの軽減に大きく貢献するパーツである。

ロッキーオートが打ち出したもうひとつの注目すべきコンセプトなのである。前項の想像シーンに戻ろう。パッと譲ったレーンに堂々と登場したオールカーボン仕様のハコスカ。恐る恐るドライバーを見ると、そこにはペロッと舌を出しながら「アリガト！」と笑みを浮かべる、細腕の女性が座っていた……なんてことも、ことこのロッキーオートのハコスカならば、あり得るのである。



見て楽しく乗って面白い、コアなクラシックカスタム好きの心をガツツリつかむ要素に満ちたハコスカである。

### NISSAN Skyline KGC10 RB26NA Specifications

車体	<ul style="list-style-type: none"> <li>フレーム補強</li> <li>セミワークス仕様</li> <li>ドライカーボン</li> <li>ウエットカーボン</li> </ul>
エクステリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライカーボン</li> <li>ライトカバー/ボンネット/トランクフード</li> <li>オーバーフェンダー/フロントエプロン</li> <li>フロントスポイラー/フロントエプロン</li> <li>リアバックパネル</li> </ul>
インテリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダッシュボードワンオフ(カーボン調)</li> <li>2DINナビ</li> <li>カーボン地オールオートメーター</li> <li>レカロSR3リクリайн</li> <li>リアシート張替</li> <li>ダットサンコンベハンドル</li> <li>オートエアコン</li> </ul>
エンジン	<ul style="list-style-type: none"> <li>RB26DE (オーテックバージョン)</li> <li>6連スロットルインジェクション</li> <li>φ87mmピストン(2627cc)</li> <li>圧縮比 11.5対1</li> <li>TOMEI製260°カムシャフト</li> <li>HKSカムスプロケット</li> <li>バルブクリアランス IN 0.45mm EX 0.38mm</li> <li>ヘッド面研(燃焼室加工)ポート拡大鏡面加工</li> <li>戸田レーシング軽量フライホイール</li> <li>前置きオイルクーラー</li> </ul>
サスペンション	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロッキーオートオリジナル車高調</li> </ul>
ブレーキ	<ul style="list-style-type: none"> <li>F ロッキーオートオリジナルブレーキキット (4ポットキャリパー&amp;282mmローター)</li> </ul>
ホイール	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワークマイスターCR01 F10.5Jx15 R13Jx15</li> </ul>
タイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピレリCinturato P7 F 225/50-15 R 255/45-15</li> </ul>

TOYOTA 2000GT Hybrid 発進!

Classic & Custom Car Magazine

GoodsPress 12月号増刊 Bullet

[バレット]

Vol.

01

定価 1000 円

# Bullet

総力特集

## Rocky Magicの真実

750馬力“Z”に見る渡辺喜也の本気度  
RB vs. Lそれぞれのテイスト



[USAスペシャルリポート]

Excellence J-Classic in CA.

BREピートブロックのV8 DATSUN510