



Bullet徹底乗り比べ  
それぞれのテイスト

Part. 1 | KPGC110 Replica by R32 GT-R & GT-S

# 巧妙なレプリカが 魂を揺さぶる



世に数々のレプリカモデルはあれど、ここまで巧みに仕上げたマシンは他に類を見ない。その注目のコンセプトは”いつでも、どこでも、誰でも乗れるGTR”そんな夢のようなテーマを具現化したのは、日本を代表するカスタムビンテージビルダーのロッキーオート。お家芸のモダンエンジンへのコンバートと、さらに磨きのかかった精巧なボディワークが、またひとつ驚きに値する金字塔を立てた。

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Fuchimoto 瀧本智信 取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080

# KPGC110 Replica by R32 GT-R & GT-S



# 厳選されたベース車両は2種のR32 GT-RとGT-SがケンメリRに変身!



エンジンスワップによって数々のクラシックカスタムをプロデュースしてきたロッキーオートが、世界でも類を見ないコンセプトで新たな領域を切り開いた。ご覧の2台のケンメリがその主役である。

ケンメリGT-R。その存在は当時のレースファンはもちろん、スカイライン好き、ニッサン好きのクラシックマニアにとって常に憧れの象徴だ。その稀有なストーリーに包まれた、短い販売期間に起因する希少価値もさることながら、なんといつても人気の秘密はそのスタイリング。高級GTスポーツをベースに、ここまでレーシーなモ

ディファイをメーカーがおこなったことに対する驚きと、尊敬の念もまた、ケンメリGT-R人気の大きな要因となっている。

さてそんなケンメリGT-Rがおいそれと入手できないことは周知の事実である。もし幸運にもショップなどで見つけることができたとしても、その驚きのプライシングに目を見張るに違いない。でも欲しい、ケンメリGT-Rがどうしても欲しい! と強く願うマニアの数と熱い気持ちは衰えることを知らない。それどころか、ここ数年におけるクラシックブームが、それに拍車をかけていると言っても過言ではないだろう。

そんなマニアのジレンマを、毎日のように目の当たりにしている男がいる。ロッキーオート代表、渡辺喜也氏である。氏はハコスカやZといった名車をベースにした、クラシックカスタムに憧れてショールームを訪れるマニアが、そこに展示してある本物のGT-Rの前で必ず立ち止まり、じっと羨望の眼差しで観察した後に、「フウ〜」とため息をつくシーンを、星の数ほど見てきたのである。

そんなシーンで渡辺喜也氏が必ずユーザーにかける言葉がある。それは……  
「確かに希少なクルマですけど、維持するこ

とはもちろん、調整するだけでも本当に大変ですよ」というものだ。

この渡辺喜也氏の言葉の裏には、本物は飾り物としての価値があるけれど、触れて、いじって、思い切り走れるクラシックカスタムの方がずっと楽しい趣味的カーライフを送れますよ! という実に愛情に満ちたものなのだ。またロッキーオートのポリシーとして、どんなクルマも走ってこそ価値がある、という大きな柱があることもまた、ここでの渡辺喜也氏の発言につながっている。誤解のないように記しておくが、ロッキーオート所有の本物のGT-Rが走れないというわけではない。事実、ロッキーオートが所有するケンメリ、ハコスカのGT-Rはどれもみな、いつでも新車時のスペックでの走りが可能である。その一方で、オールシーズン快適に愉しむならばクラシック

カスタムのほうが現実的であることを氏は謳っているのだ。

さて渡辺喜也氏が非凡であることを証明するストーリーはここから始まるのである。本物のGT-Rで思い切り走りた、と、そ

う思うユーザーが多いならば、ガンガン走れるGT-Rを造ってしまえばいいではないか! という、それはまさにコペルニクス的転回とも言えるべきスケールの大きなテーマの発想に至ったのである。



どこから見ても本物を並べたようにしか見えない。不思議とケンメリベースのGT-R仕様よりもリアルに見える。

## KPGC110 Replica by R32 GT-S Powered by RB25



キリリとしたGT-Rならではの表情を見事に再現。ルームミラーに映ったら思わずレーンを譲りそう。



真後ろからのたたずまいをきちんと見せるのはとても難しい。腕の見せ所でもある。



ベース車両はR32スカイラインのGTS。ギッチリと収まるトルクフルなRB25DEはアートマッチトランスミッションとの相性も抜群だ。

何枚のパネルをどこでどうつないでいるかは不明。ロッキーオートならではの高い技術力が、完璧なまでのレプリカを誕生させている。

## KPGC110 Replica by R32 GT-R Powered by RB26 DETT



セラミック製のツインターボを搭載するR32GT-Rのエンジン。280馬力という有り余るパワーが、軽量な車体にスポーツマインドを宿らせる。

これはもうどう見てもケンメリGT-R。プレス製のサーフラインをここまで完璧に再現する技術は半端ではない。タイヤのサイズもベストだ。



一号車よりもさらにディテリングが進化したGT-Rベース。迫力ある面構えがリアルだ。



純正パーツをいかに違和感なくフィッティングするかもまた、難しいテクニックを必要とする。





Bullet 徹底乗り比べ それぞれのテスト  
part. 1: KPGC110 Replica by R32 GT-R & GT-S

## 精悍なケンメリRルックを AT、AC、PSで堪能する快感 KPGC110 Replica by R32 GT-S Powered by RB25



誰もが乗れて、ガンガン踏めるGT-R。そんな夢のようなクルマをどうやって作ればいいのか……。渡辺喜也氏はその無理難題を原点に立ち返って考えた。そしてここでもまた逆転の発想によって、夢の発想を現実のものにグッと近づけたのである。その逆転の発想とはこうだ。ケンメリという希少な固体を探してきてエンジンコンバートしたり、GT-R仕様に面倒で難しいボディワークを施すならば、逆にGT-Rレプリカになり得るモダンなベース車両を持ってきて、そのボディをGT-Rにすればいいではないか！ という大胆なものである。日々、エンジンコンバートを中心に、走れるクラシックカスタムをプロデュースしている男ならではの発想といえよう。

ここまで構想がまとまれば話は早い。なにはともあれベース車両の選定だ。渡辺喜也氏はそれこそ数え切れないほどの候補車両の写真やスペックを前に、ひとつのスト

リーを考えた。それはケンメリGT-Rを造るのだから、ここはひとつスカイラインをベースにしよう！ という、いわばスカGつながりの発想である。かくして、渡辺喜也氏が最終的にチョイスしたのはR32シリーズ。RBエンジンの全てを知り尽くした氏ならではのストレートなチョイスといえるだろう。

さてここまで発想が固まればあとは実際にクルマを造っていくしかない。とはいえ、ここまでが麓のベースキャンプへのアプローチだとするならば、ここから本番の登頂が始まるのである。しかもその山は決して低くも緩やかでもない。間違いなく険しい道のりが待ち受けているであろうことは、誰でも容易に想像がつく。

渡辺喜也氏がまず最初に目をつけたベース車両は、ニッサンのR32スカイラインGTS。1989年から1993年までリリースされた超人気8代目である。さて、ひとくち

でGTSといってもいくつかのタイプが存在するが、氏はなんとマイナーチェンジ後にRB25DEという2.5リッターエンジンが搭載された固体を用意したのだ。もちろんそこには大きな理由があった。それは、どうせ新しいことにチャレンジするのだから、“誰もが乗れる”というメインコンセプトをより大きくクリアしてみようじゃないか！ というものである。そう、渡辺喜也氏はこのケンメリGT-Rプロジェクトに5速ATという要素を盛り込んできたのである。

かくして用意された材料と、渡辺喜也氏の頭の中にしかない特別なレシピによって、超ビッグスケールなクッキングが始まった。シャシーと足回りは、R32スカイラインGTS25、ボディはゼロから作り上げるケンメリGT-Rと、それはまるでマジックショーの始まりと言っても過言ではない、クラシックカスタムファン垂涎のプロジェクトとなったのである。



たとえボンネットを開けたとしても、すぐにはR32ベースであることはわからない。



希少なパーツを遣って、ケンメリGT-Rを意識したディテリング技術も素晴らしい。



シートに座って思わずニヤリとしてしまうソフトレバー。もちろんAODも装備されている。



リアのトランクリッドの納まりも実にしっかりしている。チリもしっかりと合っている。



誰にでも楽しくドライブしてほしい、という渡辺喜也氏の気持ちから、ダッシュ周りはR32そのものを活かした。すぐに普通に操作できるところが嬉しい。



快適ドライブに必要な要素は全て盛り込んである。オリジナルのステンレスマフラーからは、GTカーらしい音質のエキゾーストサウンドが響くが、その音量は決して大きくはない。



前後のフェンダーとオーバーフェンダーのマッチングも見事。合わせるホイールのオフセットも絶妙で、ケンメリGT-Rならではのレーシーな雰囲気も存分に漂わせている。



たたずまい、という言葉で比較するならば、ケンメリGT-Rのそれと何ら変わりはない。クリアな前後の純正ウインドウにも注目だ。



Bullet徹底乗り比べ それぞれのテイスト  
Part 1 KPGC110 Replica by R32 GT-R & GT-S

## 操縦感覚はまさに異次元 ツインターボで贅沢な加速を味わう KPGC110 Replica by R32 GT-R Powered by RB26 DETT

8代目スカイライン、R32シリーズの中から、5速ATミッションを抱えたGTS25をベースにケンメリGT-Rのボディを着せていく。それは数々の経験に基づいて得られた貴重なノウハウがあってこそ実現可能な、文字通りスペシャルな技術である。

細かい部分は企業秘密とでも言うべきヴェールに包まれてはいるが、それでも各部位を校正するパネル類は、本物のGT-Rから実際に型を起し、FRPを貼って成型したというから驚きである。

FRPを手がけたことのある方ならば、ただ単純に型通りに抜けばいいというものではないことがわかりだろう。そう、製作する部位の形状やガラスのプライ数はもちろん、様々な条件によって型通りに抜いてもピッタリと原型と同じようには仕上がらないのがFRPである。そのため、型の段階で様々な工夫が施されるのであるが、それはトップシークレット。いわばそのポイン

トこそが、本プロジェクトの核といってもいいのかもしれない。

さて数々のトライエンドエラーを繰り返しながらも、写真にあるホワイトのケンメリGT-Rが仕上がった。このクルマのどこに、ひと目でレプリカとわかる部分があるだろう？ それは写真で見ると……と言いたくなる。実は本誌の撮影現場にて、詳しい説明を聞いていなかったカメラマンがオールFRPであることに気づいたのは、撮影も終盤になってからであった。

触ってもわからない、叩いて初めてFRPだとわかる車体は、渡辺喜也氏が当初打ち立てた、希少なケンメリベースよりゼロから造ったほうがメリットが大きい、という狙いをしっかりと具現化しているのだ。

さて、型を起こしてFRP製品を作る最大のメリット、それは量産性にある。つまり、一度型を決めてしまえば、あとはパネルを抜けば抜くほどコストも下がるのだ。

そんなわけで、渡辺喜也氏の頭の中には記念すべき第一号の完成を待たずして、次なるプロジェクトの構想が広がっていたのである。それは、同じくR32シリーズの中から、GT-Rをベースに作り上げるというものであり、それを耳にした者は誰もが真打ちの登場に胸を高鳴らせた。

かくして誕生した第二号が、ここに紹介するケンメリGT-R、シルバーである。一見するだけでその迫力に圧倒される。実は取材時に起こった興味深いエピソードがある。先に記したカメラマンがご覧のGT-Rを見て、なるほどこっちは本物ね、確かにさっきのクルマとは一味違った本物ならではのオーラがあるね〜と、そう言ったのだ。と同時に現場に居合わせた数人もまた、同様に頷いたのである。このクルマをそっと停車して降りた渡辺喜也氏がそんな会話をしている中に一言投げかけた。「こっちは造ったものです、FRPですよ！」と。



フロントスポイラーの形状、取り付け具合は共に満点！ こどもGT-Rならではの表情である。



ベース車両がR32 GT-Rであることの証となる、シリアルナンバープレートはそのまま。



FRPの超軽量ボンネットが高速時にめくれないように、フラットなボンネットピンが装備されている。

280馬力を発生するツインターボエンジンは、FRPボディで超軽量化が施された車体を、グイグイとパワフルに加速させる。



ボンネットにはエアダクトが設けられている。FRPならではの遊び心といえよう。



こちらのディテールも完璧。このセンスがクルマ全体に本物オーラを放たせているのだ。



当然ながらドライビングシートに座れば、そこにはR32の世界がある。最新の操作系でケンメリGT-Rを操るなんて、誰が想像できただろう。ロッカーオーラの感性にはいつも驚かされる。



真実エキゾーストからは、ツインターボならではのレーシーなサウンドが響く。



フルFRPボディで構成されるカスタムカーは、どこかに必ず残念な部分があるものだが、ここのケンメリGT-Rに関してはまったく見当たらない。素晴らしい完成度だ。



タイヤとホイールのフェンダー内への取り込み具合もまた、このクルマをよりリアルなものへと導いている大きな要因のひとつである。ホイールのセンスもいい。



いつでもどこでも乗れるケンメリGT-Rテイストのスペシャルティクラシック。なんとも美しい表情である。

# 『造る』から『創る』へ。大胆な発想が魅力の ロッキーオート進化論



忽然と現場に登場したシルバーのケンメリが、これぞホンモノ！ というオーラを放っていたのには訳がある。それはGTSベースの第一号が完成した段階で、渡辺喜也氏が徹に入り細をうがちながらディテリングとトータルバランスをチェック。第二弾をより本物に近いものとするため、微妙に型に手を加えたというのだ。そう、確かに1号車と2号車の間にはほんの僅かな違

いがあったのである。つまり、人間の目にはほんの僅かな違いを見出す力があるわけで、だからこそマクロな加工が活かされているのである。

まずは5速AT仕様のGT-Rに乗ってみる。シフトをドライブレンジに入れ、アクセルを踏めば、ケンメリGT-Rはスルスルと滑らかに走り出す。グッと踏み込めばジェントルに加速し、さらに踏めばキックダ

ウンして心地よいGに包まれる。ふと前を走るメッキタンクを抱えたローリーに映るクルマを見る。そこには紛れもないケンメリGT-Rが元気に走っていた。

やや狭いコンビニのパーキングロットへのアプローチもパワステで楽々、ちょっと蒸し暑くなればオートエアコンですこぶる快適な空間が確保できる。まさに万人向けのケンメリGT-R。そのコンセプトは思わずニンマリしてしまうほど新鮮で楽しいものである。

一方、RB26DETT ツインターボを搭載するケンメリGT-Rは、その軽量化されたボディと280馬力を発生するエンジンの組み合わせによって、抜群に楽しいスポーツドライビングが可能だ。外装をFRPボディで覆っているにもかかわらず、しっかりと剛性感を出しているところにも注目だ。またFRPのカスタムボディにありがちな、不快なキシミ音がほとんどないところにも折り紙をつけたい。

もちろん足回りにおけるチューニングもきっちりとなされており、軽くてパワフルなスペックに合わせて、ストローク感はあるものの、しっかりとした腰下の剛性を感じさせるセッティングが素晴らしい。

さてR32シリーズをベースにコンプリートされた2台のケンメリGT-R。実は白い



独自の発想と大胆な行動力で驚きのケンメリGT-Rをプロデュースした渡辺喜也氏。次なるプロジェクトは？



KPGC110 Replica by R32 GT-R Powered by RB26 DETT

KPGC110 Replica by R32 GT-S Powered by RB25

ベース車両は  
この2台！

GTSベースのAT仕様は、ロッキーオートが所有するレンタカーとして稼働している。料金は6時間までが1万5000円で、12時間までが1万9000円。12時間以上は応談となっている。もちろん各種保険にも加入済みなので安心してドライブすることが可能となっている。申し込みは完全予約制となっているので、事前の連絡は必須だ。とても気軽に試乗できることは嬉しい限りだが、それがきっかけで、“絶対にこれ欲しい病”に感染する率がすこぶる高いこともまた、特筆しておこう。

まさに平成版ケンメリと呼ぶに相応しい、夢とパフォーマンスが高い次元で融合した一台。ここで得られた高度なテクニックが今、本誌冒頭で紹介したトヨタ2000GTの完成に大きく貢献したことは言うまでもない。ロッキーオート恐るべし！



8代目として1989年から1993年まで発売された“超感覚スカイライン”。基本となるエンジンはストレート6のRB20DET (GTS-I)から、SOHCのRB20E、ストレート4のCA18などがあつた。マイナーチェンジ後からは、RB25DE型と呼ばれる2500cc、180馬力のエンジンも登場。5速ATミッションが搭載されたGTS25がラインナップに加わり、それが今回のベース車両となっている。

KPGC110 Replica by R32 GT-S Powered by RB25

ボディ	・ケンメリボディ新規製作
エクステリア	・フロントバンパー ・リアバンパー ・全面ガラス ・テールランプ ・リアフレクター ・サイドGT-Rマーク (以上純正同型を再現)
インテリア	・R32純正 ・オートエアコン ・ラック&ピニオン油圧パワステ ・パワーウィンドウ ・2DIN HDDナビ バックモニター付 ・ETC
エンジン	・RB25DE
サスペンション	・アベックス車高調
ブレーキ	・前後ディスク
ホイール	・ワタナベホイール ・F 8Jx15 ・R 8.5Jx16
タイヤ	・ブリヂストン V GRID50 ・F 205/50R15 ・R 215/55R16



16年振りの復活に多くのマニアが注目した3代目GT-R。それまでの2リッターツインターボに対し、R32では2568ccのDOHC直列6気筒に、2基のセラミック製ツインターボを搭載し、最高出力は280馬力を6800r.p.m.でたたき出すというパフォーマンスを發揮した。FRをベースとしながらも、高度な電子制御によって独自の4WDシステムを搭載。今回のベース車両として申し分のない性能を誇っている。

KPGC110 Replica by R32 GT-R Powered by RB26DETT

ボディ	・ケンメリボディ新規製作
エクステリア	・フロントバンパー ・リアバンパー ・全面ガラス ・テールランプ ・リアフレクター ・サイドGT-Rマーク (以上純正同型を再現)
インテリア	・BNR32スカイライン内装 ・天井ピラー・クォーターパネルドア内装新規形成 ・ラック&ピニオン油圧パワステ ・オートエアコン ・パワーウィンドウ*
エンジン	・RB26DETT
サスペンション	・HKS車高調
ブレーキ	・F オリジナル ・R オリジナル
ホイール	・レイズ TE37V ・F 9Jx17-20 ・R 9Jx17-10
タイヤ	・ヨコハマ S.drive ・F 225/45/17 ・R 255/40/17

TOYOTA 2000GT Hybrid 発進!

Classic & Custom Car Magazine

Goods Press 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スペシャルレポート]

Excellence J-Classic in CA.

BREピートブロックのV8 DATSUN510