

トヨタ2000GTハイブリッドレプリカ走る!

Classic & Custom Car Magazine

GoodsPress 3月号増刊 Bullet

[バレット]

2015

Vol.

02

定価 1000円

Bullet

TOYOTA 2000GT Hybrid ^{replica}走る!

[特集] Classic New Age 2015

RBエンジンの全てを知る

[USAスペシャルリポート]

Historic J in LA
SEMA Show in Las Vegas



TOYOTA 2000GT Replica by Hybrid

R.H.V. Rocky Hybrid Vehicle

本誌創刊記念号の巻頭でお届けした驚きのカスタムクラシック
TOYOTA 2000GTレプリカが、ついに走り始めた。
プロデュースと製作を行ったロッキーオートが選んだ
注目のパワーソースはなんとトヨタのハイブリッドユニット
快適に、楽しいドライビングフィールがいま
半世紀前の究極のスポーツスタイルに注入されたのである
カスタムクラシックの領域にまたひとつ新しいページが加わった

photo/T.Fuchimoto 著本智信 取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080



Replica by Hybrid



走る!



マグネシウム製だった純正ホイールは今回、細谷氏の提案で、長く乗れるようにとアルミで再現。見た目はまったく変わらない。



本企画をプロデュースするロッキーオート代表の渡辺氏(右)と、スーパーバイザーをされた細谷氏。最強のタッグとなった。

レプリカとはいって、それは寸分違わぬ再現。丁寧に作りこまれた随所からは、ホンモノを感じさせるオーラが放たれている。



実車の1号車には当時のクラウンのものが装着されたというハンドルは、もちろんオリジナルを採用。



とてもレプリカとは思えないほど美しく、繊細な仕上がりがこのクルマの最大の魅力である。



ルーフの凹みも忠実に再現。「幅はA4サイズと同じですよ」と、実車でそれを決めた細谷氏は語る。



特にトヨタらしさを強調するディテールには、デザインはもちろん、素材感もしっかりと表現された。



「難しいデザインをよくここまで再現していただきました」とご満悦の細谷氏。



リアハッチの形状と、両サイドのパネルの関係は他に類を見ない美しさ。最高のクラシックティストだ。

こだわりのディテーリングが名車特有の空気感を醸しだす

世の様々な物事、存在にはそれぞれのステータスシンボルとなるものがある。それは理屈抜きで、誰もが認める最高のポジションのことである。もちろんクルマの世界も同様だ。様々なクルマをBullet的に絞つて、仮に外車のクラシックスポーツとゼギュメントするならば、そこにはクラシックフェラーリやシェルビーコブラといったクルマがノミネートされるのかもしれない。さて、ではジャパンーズクラシックとい

うくくりでそれを探るとどうだろう。もちろん、個人の好き嫌いや年代によって様々なクルマが登場するだろうが、そんな中でTOYOTA2000GTは間違いなく誰もが認める、時代や志向を超えたステータスシンボルと言っても過言ではないだろう。

クルマ好きからは「トヨニ」の愛称で呼ばれるTOYOTA2000GTは、市販車として誕生してから半世紀を過ぎようとしている今もなお、もちろんそのステータスシンボ

ルとしての輝きは曇ることを知らない。しかしその一方で、時の流れと共にクラシック趣味人にとって、どんどん遠い存在になっていくのもまた事実である。

TOYOTA2000GTは新車で販売されていた当時から、おいそれと入手できるものではなかった。その希少価値は半世紀の間に加速度的に増幅し続け、クラシックブームといわれる現在においては、時として天文学的数字で取引きされるレアアイテム、



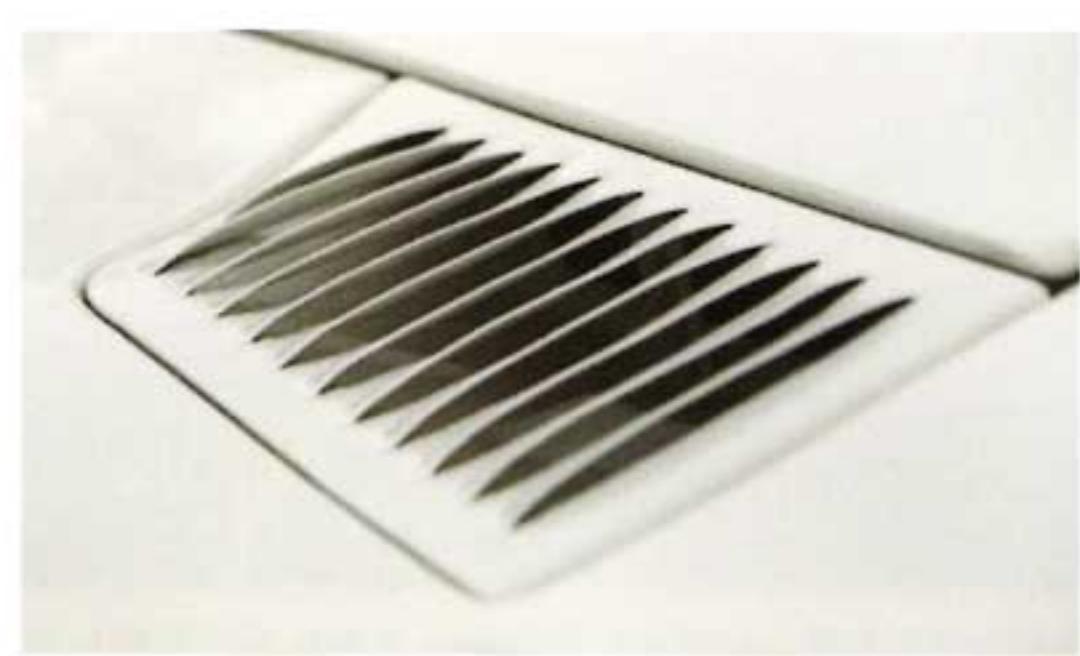
フロントグリルのT字デザインは、当時トヨタのアイデンティティとして、全てのクルマに残していく予定であったという。



あえて見せるヒンジから、クラシックスポーツならではのティストを感じる。ホンモノと同じパーツである。



メッキバーツの光り具合もしっかりと計算されている。やや落ち着いたお洒落な仕上がりとなっている。



ボンネットサイドのルーバーは、全体的に角度を変化させるというギミックが隠されている。



あまりにも実車に忠実なデザインに仕上がったフロント周りを見て、思わず細谷氏が当時の苦労話に花を咲かせた。最も時間を費やした部分でもあるという。



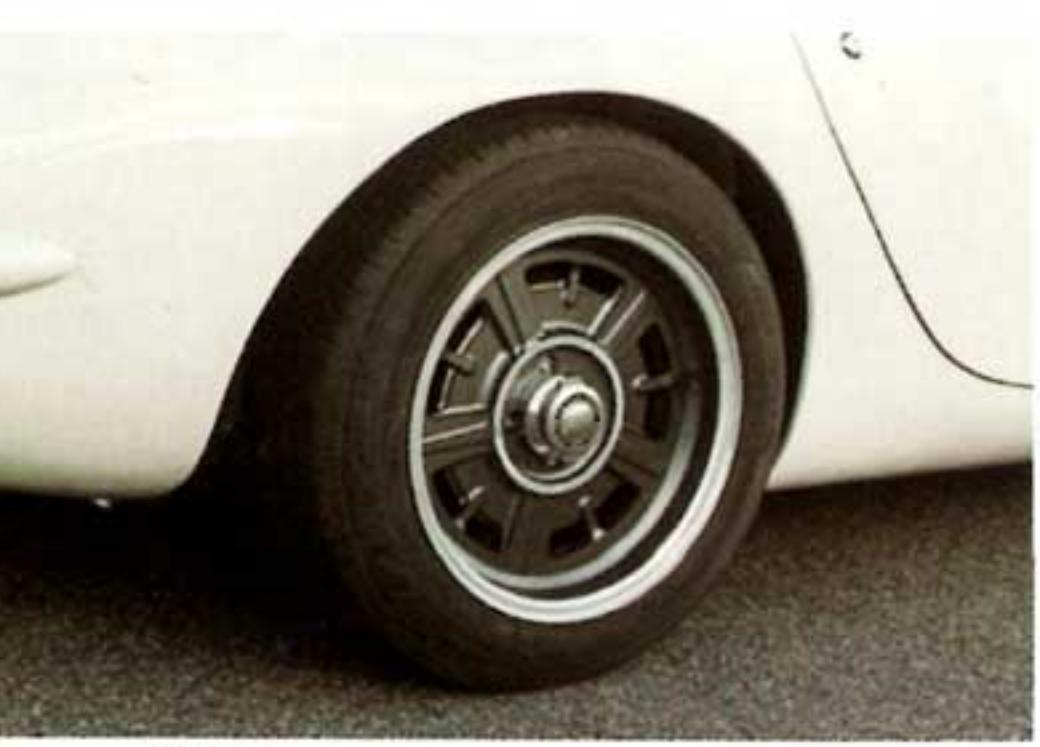
TOYOTA2000GTが世界的に賞賛される名車とされた所以は、なんと言ってもこれら、フロントとリアビューの美しさであろう。一切の付加パーツを使わずに、見事なまでに理想のエアロダイナミクスを追求している。



「よくそこの難しいラインを再現してくれましたね」と、フロントフェンダーから後部に続くボディの“峰”に喜ぶ細谷氏に「このこだわりがなければTOYOTA2000GTではありませんから」と渡辺氏が応える。



思わず絶句してしまいそうなカット。ロッキーマジックが、またしても新しい領域に一石を投じている証だ。



レースが前提だったことからマグナシウムで生産されたオリジナルは、今回アルミ合金でリメイクされた。



排気効率を狙うものではなく、あくまでもデザインを優先したマフラー。今後サウンドチューンがなされる。



フェンダー左のサービスハッチを開けると、中にはハイブリッドユニットのエアクリーナー部分が顔を出す。なんと実用的！



同様に右側にはお約束のバッテリーが搭載されている。単なるコピーではない、本気で取り組んだ証がここにもある。



半世紀を経て、ハイブリッド仕様で再現されたTOYOTA2000GTレプリカである。

「このフェンダーの峰が大事なんです」

細谷四方洋 (ほそやしほみ)

まるで宝石のような存在になっているのだ。

スタンダードなハコスカやS30 Zは頑張れば入手可能な存在。ハコのGT-Rはとても高価だが、お金を用意してじっとり探せばないこともない。ケンメリのGT-RやZの432レベルになると予算もさることながら、それなりのネットワークとクラシックに対する造詣がなければ発見や入手が困難な存在というものが現状であろう。TOYOTA2000GTはそんな現代のクラシック事情において、更にはるか上のレベルをいく特別な存在なのである。それがゆえに、素晴らしいのは百も承知だが、それはあまりにも過ぎる存在……というのが多

くのクラシックマニアにとっての正直なところであろう。それはまた同時に“所有欲がそそられる”という意味においても薄らいでしまうものである。なぜならば、それはあまりにも現実味がない話だからである。

さてそんな特別な存在となっているTOYOTA2000GTが、当時のスタイルをそのままに、内容が大胆にアレンジされ、しかも市販されると聞いて驚かないマニアはないだろう。そしてその驚きは一瞬にして「はたしてそんなことが可能なのか？」

その具体的な造りは……？」と、多くの疑問に取って代わるにちがいない。と同時に、あの雰囲気をそのままに、今の時代を快適

に乗れるTOYOTA2000GTが本当に存在するならば“欲しい！”と、胸を熱くするマニアの方も少なくはないだろう。

そんな多くのマニアの疑問は、ご覧の写真でまた驚きに変わることだろう。ご覧のTOYOTA2000GTは、なんと実車のパネルから型を起こして整形された車体と、トヨタの最新ハイブリッドモデルの動力、足周りを合体させた、限りなく実車に近いレプリカモデルなのである。

この一見目を疑つてしまいそうなスーパーモデルをプロデュースしたのは、愛知県岡崎市に本拠を置くロッキーオート。代表の渡辺喜也氏は日本のクラシックカー業界

音も無く走り出す その未来感が 時代の壁を払拭する



第一段階である車両コンプリート、初走行をクリア。今後のセットアップにもしっかりと注目していきたい。

感動の走りを 動画でチェック！

今回ここに紹介しているTOYOTA2000GTレプリカをプロデュースされた渡辺氏と、スーパーバイザーである細谷氏からの貴重なコメント、そして感動の走行シーンを動画にてご覧いただけます。YouTubeにてtoyota2000gt rhvで検索、もしくはご覧のQRコードからも閲覧していただけます。



に、新しいカスタマイジングのスタイルを通して一石を投じた人物として、マニアの間で広く知られている。

渡辺氏のジャパニーズクラシックカーに対するポリシーはひとつ、それは「快適に乗れる」ということである。そして、ともすればカスタムクラシック車の製作のみを追及しているように思われることもあるが、それはまったくの誤解である。希少な名車にはその生い立ちとコンセプトをリスペクトする一方で、今の交通事情にあった快適で安全なクラシックの領域を、カスタマイジングをキーワードとしたもうひとつの可能性を追求しているのである。

そんな渡辺氏が今回、TOYOTA2000GTハイブリッドをプロデュースすることとなつたきっかけはいくつかあるが、中でも最も大きかったのが細谷四方洋（ほそやしほみ）氏との出会いであったという。細谷氏はトヨタのレーシングドライバーとしてTOYOTA2000GTの開発に携わると同

時に、当時デザインを担当された野崎氏のアシスタントを務めた知る人ぞ知る人物である。「いつかTOYOTA2000GTファンに乗ってもらえるスーパーレプリカを造りたい」と思い続けていた渡辺氏のもとに、なんとその熱意を聞きつけた細谷氏が訪ねてきたのである。「いやあ本当にビックリしました、なにしろホンモノの開発者がお見えになったのですから！」と渡辺氏はその時を思い出して目を細める。

渡辺氏と細谷氏の出会いから、TOYOTA2000GTハイブリッドが具体的なかたちになっていくまでの行程に時間はかかるなかつた。細谷氏は挨拶もそこそこにすぐさま渡辺氏の構想を聞き、様々なアドバイスをしてくれたという。なにせホンモノのTOYOTA2000GTを開発された男のアドバイスである。それが本プロジェクトのプラス面において大きく影響したことは想像にたやすい。細谷氏はサンプルで抜かれたボディワークや、タイヤ、ホイールの関係

など、こまかい部分を素手で撫でるようにしながら渡辺氏に指示を出したという。「とにかく細かく見ていただきました、その貴重なご意見をベースに、ミリ単位での補修を何度も行い、ご覧のようなシルエットにすることができたんです」と、渡辺氏は作業工程を振り返る。

細谷氏が今回、意欲的に本プロジェクトに参画されたのには一つの大きな証がある。それは今は亡き当時のデザイン開発責任者であった彼の上司、野崎氏に対するひとつの熱い思いが核となったものである。デザイン用の3Dキャドやコンピュータも無い時代に、野崎氏の豊かな感性と指先の感触のみで仕上げたTOYOTA2000GTは、平均最高速度世界記録を樹立した他、多くの輝かしい金字塔をたてた。しかしそんな天



ヒーン、というモーター音で走り出し、深く踏むことでエンジン始動。まさに異次元感覚である。

才的な才能を発揮された野崎氏に、会社は厳しい配置転換を行ったという。「トヨタという大きな会社が決めたことですから、仕方ないといえばそれまでです、でも私はそれが悔しくてなりませんでした、野崎氏のトヨタ車に向けたデザインにおけるアイデンティティは素晴らしいもでしたからね」と、細谷氏は当時振り返って眼を広げる。そんな当時の熱い気持ちが半世紀経った今、TOYOTA2000GTスーパーレプリカの誕生という思いもよらない出来事と合ったことで、もういちど尊敬する野崎氏と追及した当時のモチベーションを再燃焼させようと思ったに違いない。断片的に語られる当時の貴重なエピソードを聞けば聞くほど、そんな想像が確信へと変わっていく。

かくして、様々なエピソードを包まれな

がら完成されたTOYOTA2000GTハイブリッドは、細谷氏によってR.H.V.と命名された。ロッキー・ハイブリッド・ピークルの略である。

R.H.V.の最大の魅力はイコール、渡辺氏の永遠のポリシー、快適性と環境への適合性である。パワーコンポーネンツはINZ-FXEを採用。TOYOTA2000GTレプリカの雰囲気を味わうのに必要にして十分な走りを確保すると同時に、当然ながらオートエアコンやパワステといった今では当たり前の装備を充実させている。本取材が敢行された時点では車体全体のコンプリートが完了、もちろん走ることも可能な状態となっている。クルマ好きの祭典、オートサロンにてその全貌を明らかにするということなので、本誌が書店に並ぶ頃にはその大きな

反響を得ているに違いない。

さてエクステリアがほぼ完成の域に達しているR.H.V.は今後、車体に関してはインテリアの充実化と同時にドライビングポジションなど細部を詰める他、足回りにおけるセッティングに時間を費やすということである。ロッキーオートがこれまでに製作してきたハイレベルなカスタムクラシックと同レベル、いやそれ以上のレベルに到達させるべく、厳しいチェックとテストが繰り返されるに違いない。

本誌、Bulletの前号にて紹介されると同時に、多くのマニアの方から問い合わせとオーダーへの打診があったというR.H.V.。本誌次号では公道における本格的なインプレッションをお届けすることができるだろう。乞うご期待！

Classic New Age 2015

特集

進化するカスタムクラシックス

Skyline GT-R PGC10 with RB26 Super Turbo



Fairlady 240Z HS30H with RB26 DETT



NISSAN Skyline GC10 with RB25 Sports Injection



NISSAN Skyline KPGC110 Replic with RB26 DETT



NISSAN Skyline KGC10 with RB25DE



| Part.1 | The Super Modify by Originals

驚愕! ホンモノベースの RBチューン

数々のクラシックカーをベースにホットなマシンに仕立てるという、ロッキーオートのお家芸でもあるRBチューン。そんな中でも、ここに紹介する2台は特別な存在だ。それもそのはず、なんとベースとなっているそれぞれのクルマ、フェアレディZとハコスカは、240ZGとスカイライン2000GT-Rのホンモノなのである。往年の名車を新しいパワーソースで楽しむ。今様クラシックカスタムの極みといえるそのインプレッションをお届けする。

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



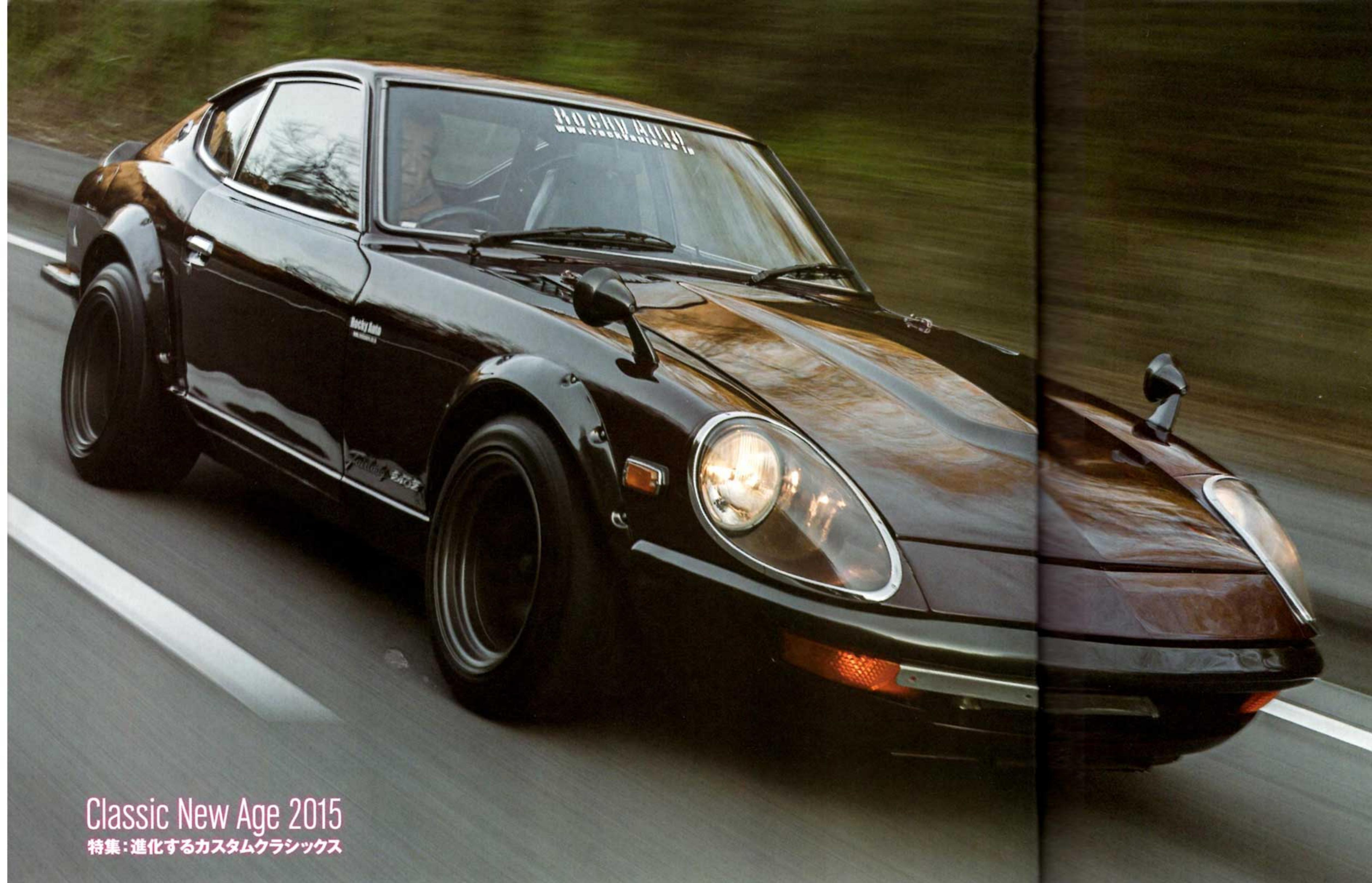
**Skyline GT-R PGC10
with RB26 Super Turbo**



**Fairlady 240Z HS30H
with RB26 DETT**

Classic New Age 2015
特集:進化するカスタムクラシックス





Classic New Age 2015
特集：進化するカスタムクラシックス



シルキーに盛り上がるパワー そのティストは未体験ゾーン！ **Fairlady 240Z HS30H with RB26 DETT**

ニッサンフェアレディ 240ZG。この車名にドキドキ、ワクワクしながらクルマ青春時代を過ごされた読者の方も多いことだろう。そう1970年代初頭のあの頃、「ゼット」は走り好きにとって、またレースマニアにとっても特別な存在だった。そんな中にあって、L24が搭載された輸出専用車をベースとした国内仕様、240Zの存在は更に特別であり、GノーブルをまとったZGはもはや誕モノの域であった。

その後、多くのマニアの間でずっと愛さ

れ続けた240ZGは、少数の実車オーナーと、大勢のタミヤ製12分の1オーナーによって、日本のスポーツカー史上に残る名車として記憶に刻まれてきた。

さて、ここに紹介するのはそんな名車をベースに、大胆なエンジンコンバートと、確かな足回りで完全武装したスペシャリティカーである。プロデュースしたのはご存知ロッキーオート。数ある作品の中でも、トップクラスに位置される気合の入った一台である。

このクルマの注目すべき点は大きくふたつある。ひとつはベース車両が、フェアレディ 240ZG そのものであること。そしてもうひとつは、まるでこれが純正のような、素晴らしい走りを披露する、セッティングの妙である。

ホンモノベース、というなんとも贅沢きわまりないノウハウを、今後新しい領域のひとつとして示唆するこのクルマは、まさに2015年のニューエイジを飾るのに相応しいものである。

試乗する前に、例によってボンネットを開けてエンジンをチェックする。L型にとつてはけして狭くはないエンジンルームも、RB26 DETTユニットがデーンと座ると、さすがにギチギチ感がある。さらにじっくり観察すると、数々の補器類をマウントしていく上で、相当な工作技術と労力が注がれていることが理解できる。しかもそれらの一つ一つが、見られることを意識しているかのごとく、美しく整然とレイアウトされているのである。

RB26 DETTユニットを知る者にとって、最も気になるのはインターチューブの存在だ。フェアレディZ、しかもGノーブルとなれば、効率はもとより、マウントそのものもけして簡単ではないことは容易に想像できるが、このマシンはマウントから複雑なパイピングにおけるまで、見事にそれを克服している。



複雑なツインターボユニットをきっちりと納めるノウハウはさすがの一言。補器類の処理と、レイアウトはまさに職人芸の域に達していると言えよう。

純正マルーンを意識したカラーでペイントされたヘッドカバーには、RB26の文字が誇らしげに光っている。



一連のフェアレディZの中において、最も美しいとされたZG。ロングノーズがエキゾチックだ。



多くのファンを魅了し、多くの車好きのルームミラーで威圧したGノーブル。キリリとした顔立ちである。



テールに向けて僅かに絞られていくデザインが美しい。最もセクシーなテールを持つ1台である。



きっちりセティングされた フットワークにも注目だ

今座つてもカッシリしたホールド感を強く感じる純正バケットシートに納まり、ステアリングを撫でながらダッシュボードに目をやる。そこにはノーマルのウレタンではなく、上質なレザーで立体的に仕立てられた高級感溢れるボードがある。ボードと呼ぶのが失礼なほどの高級感であり、そこにはヨーロピアンエキゾチックカーの香りさえ漂っている。

ワクワクしながらキーを捻ると、RB26 DETTは当たり前のように始動し、すぐさま

ま落ち着いたアイドリングとなる。目に入ってくるモダンなメーターや、始動時にオーバーインジンとの会話が、あまりにもごく自然なものであることから、ついぞこのクルマが40年以上も前のものであることを忘れてしまいそうになる。そこで筆者はブルブルと頭を振り、このクルマがフェアレディZであることを言い聞かせるのだが、いざクラッチをつないで走り出した瞬間、またしても嬉しい時代錯誤の感覚に陥ってしまうのであった。

給排気の確かなチューニングによってパワーアップされたRB26 DETTは、300馬力を優に超えているであろうパワーフィーリングを全身に伝えてくる。ガツンと加速するのではなく、下からしっかりと盛り上がるトルク



ZGならではのドッシリとした存在感を放つマシンにツインターボが潜んでいるのだ。



無間に車高を下げるのではなく、ストロークさせて食わせるセッティングである。

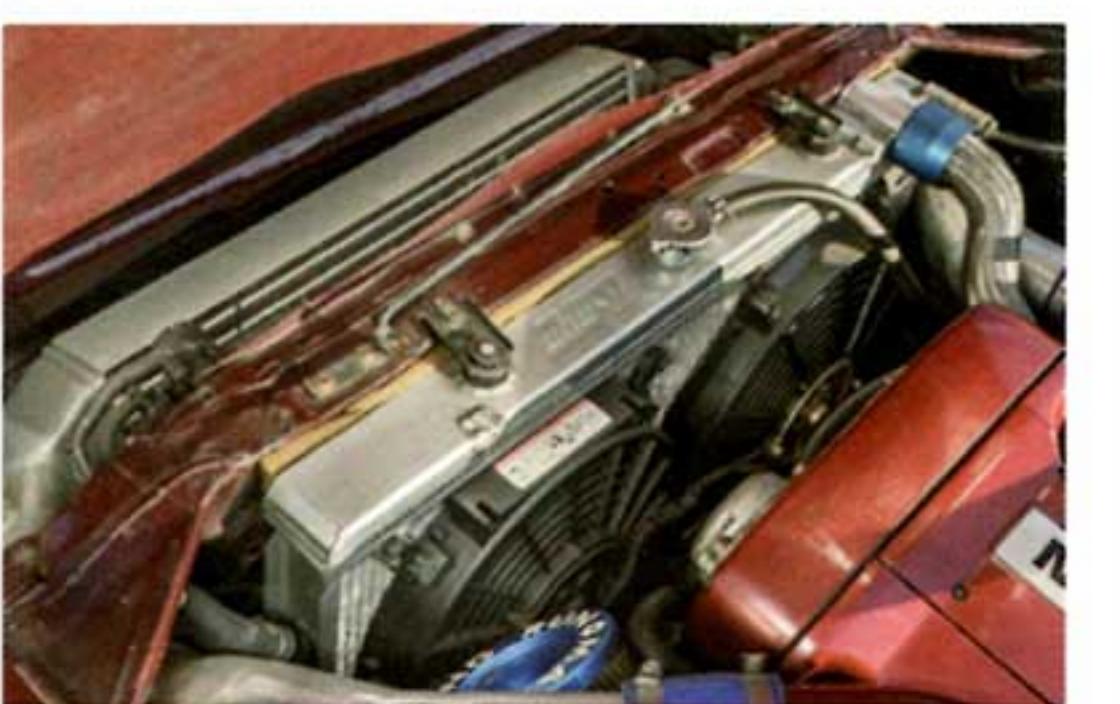
様々なチューニングカーやスペシャリティカーに乗ってきた筆者にとって、このマシンにおける数々のファクターが、相当高い領域でバランスしていることを理解するのに数分もかからなかった。そして、直感的に感じたそのフィーリングを、実際に検証することもまた、多くの時間を要することはなかったのである。

結論から言おう。このマシンは姿こそフェアレディZ40ZGであるが、その中身は別モノ、文字通りのスペシャリティマシンへと変貌していた。

ワインディングでアクセルを緩め、コーナーをクリアする時点でやや早めにアクセルをオンにする。「さすがにブレイクか!?」という筆者の想像をあざ笑うかのように、テールはベッタリとトラクションをかけながら、ぐいぐいと前に出て行くのだ。そこで見せるパフォーマンスはとても70年代のクルマとは思えないものである。また、そんな嬉しい挙動をお尻の真下で感じ取ることができるものまた、Zならではのテイストといえるだろう。



狭いスペースにタービンとインターホークのパイプが配される。このメカニカルな表情もたまらない！



真夏でも快適にドライブできるように、熱対策も万全だ。ロッキーオート最大の持ち味のひとつである。



効率とサウンドを両立させたエキゾーストシステム。大人のオーナーに合わせた味のあるサウンドとなっている。



ホイールはRSワタナベ。お約束のスタイルを大きく変えすことなく、確かなフットワークを追及している。



リアにもディスクブレーキを装備する。サーキットランも楽しめそうなボテンシャルを感じるマシンである。



高いレベルの走りに大きく貢献しているロールケージ。剛性と安全性を考慮した完成度の高いレイアウトだ。



ダッシュ周りの造形は特筆ものの、上質レザーの質感が、インテリアに新しい風を吹き込んでいる。



お約束の3連メーターは、当然ながらRB26 DETTを監視するためのものが並んでいる。



「かなり完成度の高いものができました」と渡辺社長もお気に入り。確かに大人のスーパーカーである。



ドッシリ感を確保しつつも俊足を全身で感じる快感！ Skyline GT-R PGC10 with RB26 Super Turbo

最新テクを駆使して開発された高性能タービンを搭載し、インターフーラーはもとより、ハイカムやVプロによって細かいセッティングが施されたスカGと聞いて、読者の皆さんはどういう車を想像されるだろうか？「きっととんでもないジャジャ馬だろうね！」といった声が一番多そうだ。そう、並外れたスペックをまとうチューニングカーは、いつもマニアの心をワクワクさせるものであり、それは最高に楽しいドライビングへの期待感につながつ

ていくものである。では、そのクルマの内容をもっと詳しく、以下のように伝えられたら、貴方はどのように感じるだろうか？ベース車両はハコスカ、ホンモノの4ドアGT-Rで、搭載エンジンはRB26DETTベースに、HKSのT04Zタービンを装着、最高出力は500以上を発生するクルマである……と。ここまで聞いて、まだお気軽に楽しめるチューンドカーというくりでこのクルマを捉えるマニアはいないだろう。そう、そこには少なからず襟をただしてもう

いちど聞き直したくなる要素が詰まっている。RB26エンジンとターボ関連のパーツが搭載されているとはいえ、1.5トンまではいかないであろう車体と、500馬力を超えるパワーのマッチングは、それだけでドライバーを緊張させるに十分なものである。さて今回、そんな貴重なマシンのドライビングが許された。「どうぞ好きなように乗ってみてください！」と、本マシンをプロデュースされたロッキーオートの渡辺社長はニコニコ顔だ。しかしながら、その目の

奥に「相当なパワーですから、ある程度覚悟してから乗ったほうがいいですよ」という、無言のメッセージが込められていたのを私は見逃さなかった。そして数分後、私は渡辺氏が無言のメッセージを送ってくれたことに、心から感謝するのであった。

ハッキリ言おう。このスカGは、とんでもないボテンシャルを秘めていて、その上限はストリートレベルでは計り知ることのできないものである。

大型シングルターボとはいえ、カムシャフトを始めとする細かいメカチューン、それに完璧な燃料マネージメントがなされたエンジンは、クラッチをつないで踏み始めた瞬間から素晴らしい加速をする。恐る恐る踏む、という表現をよくチューンドカーのインプレで目にするが、このマシンはそんな余裕すら感じない。あつという間に後頭部に血が集まっていくのがわかるのだ。



RB26をベースに、HKSのT04Zタービンで武装されたGT-R。500馬力以上を発生する驚きのユニットである。



外観はあくまでもノーマル然とする、というのが本プロジェクトのコンセプトでもあるのだ。



この後ろ姿を見て、誰が驚愕のスペックを想像できよう。不思議なオーラを放つ魅力的なGT-Rである。



4ドアのGT-Rは固体の数もなく、今では超希少車としてマニアの間では垂涎の的。美しいコンディションだ。

「こりやあ確かに凄いわ」と、このマシンに乗って思わず呟いた方は少なくないだろう。それほど鮮烈な印象を受けるのである。

さて、爆発的なターボパワーを存分に楽しむことのできるこのマシンを暫くドライブし、少し慣れてきたところ（完全に慣れるには時間が必要）で、筆者はふとあることを思い出した。そう、このクルマは基本

的に4ドアのGT-Rなのだということを。

あまりに過激な走りに、ついぞ忘れてしまっていたが、よくよく考えればこのマシンは生まれてからもうすぐ半世紀にもなろうとする旧車なのだ。そう思い直してから冷静にドライビングすると、そこにはもうひとつの新たな印象がふつふつと湧いてきたのである。



Classic New Age 2015 特集：進化するカスタムクラシックス



この巨大なタービンが、GT-Rに強烈なカンフル剤を注入する。チューンドカーの極みともいえる部分だ。



当然ながらフロントインターチューブーを抱える。大型ターボと合わせて、完璧なクーリングを実現する。



大型のバッテリーはトランク内左サイドにマウントされ、トータルでの重量バランスを追及している。



驚愕のインプレを終えて、渡辺氏とこのマシンの計り知れないポテンシャルについて話す筆者。

強烈なターボパワーが 楽しくて速いハコを実現

500馬力を超えるという、とてつもないGT-Rをドライブして感じたもう一つの印象。それは確かにパワフルではあるものの、けして暴力的で荒削りなものではない、というものである。数値だけで判断されると「そんなことがあるのか!?」と思われるかもしれない。しかしそれは本當である。ただし、ここで誤解のないように記しておくが、筆者はこのブーストのかかった500馬力のエンジンによるドライブを、車体が完全に支えていると言っているのではない。少しでも横Gがかかった状態でラフ

に踏めば簡単にブレイクするし、踏み方によっては3速か、それ以上でも速度に関係なく簡単に縦方向にタイヤは空転を始めるだろう。つまり、そんなスーパースペックをもった45年前に誕生したクルマと考えれば、そこには驚きのセッティングが潜んでいる、と感じたのである。

驚きのドライビングを終えて、筆者はすぐさま渡辺氏に質問をぶつけた。「社長、これエンジンは確かに凄いけれど、車体もきっちりチューンされてますね」と。すると渡辺氏は笑みを浮かべながら「そこがわから



ハコスカの中でも、この4ドアGT-Rはマニア垂涎のレアモデル。ホンモノベースのハイエンドチューンが、今カスタムクラシックマニアに注目されている。



複雑なエンジンのコンディションをひと目で把握できるように、ダッシュには4連メーターを装備する。



ホンモノGT-Rをリスペクトする意味で、可能な限りノーマル色を残すように仕上げられたインテリア。



トランクにはステンレスの大型燃料タンクを抱える。細かい安全対策もきっちり施された内容となっている。



けしてパワーに見合ったサイズではないが、オリジナルのイメージを最優先させたタイヤ&ホイール。



500馬力ターボチューンエンジン搭載、パワステの効いたGT-Rをドライブする。クラシックカスタムの極だ。

SPECIFICATIONS

エンジン	<ul style="list-style-type: none"> • RB26DETT 500馬力仕様 • T04Zタービン • ハイカム • Vプロ制御 • アルミラジエーター • 電動ファン • RBターボ用5速ミッション • オグラツインフレートクラッチ • フロントインタークーラー
インテリア	<ul style="list-style-type: none"> • オリジナルレストア • ダットサンコンベステアリング • 吊り下げ式アクセルペダル • APEX製タコメーター • Defi製 油温/油圧/排気温度/水温計
サスペンション	<ul style="list-style-type: none"> • F ピロアップ付車高調 • 強化スピーデンションロッド • Rビルシュタインショック
ブレーキ	<ul style="list-style-type: none"> • F 4ポットブレーキ R ディスク
ホイール	<ul style="list-style-type: none"> • ワタナベ F 6.5Jx15 R 8Jx15
タイヤ	<ul style="list-style-type: none"> • POTENZA F 185/55-15 R 205/50-15



NISSAN Skyline KGC10 with RB25DE



ハコスカのモディファイコンセプトはまさに百花繚乱
往年の名車に熱い思いを寄せるプロショップによって
実に様々なスタイルが追及されている
ここに紹介するのはマテリアルとワークスタイルにこだわった
レーシングシーンを彷彿とさせるハードな一台である

photo/T.Fuchimoto 深本智信
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080



Classic New Age 2015
特別企画するカスタムクラシックス

| Part.2 | さらなる高みを求めて

大胆なルックスと
高性能が奏でる
高次元アンサンブル

case1





まさに新しいテイストを漂わす 作りこまれたインテリアに拍手！

往年のサーキットを駆け抜け、GT-R伝説をつくり上げたワークスレーシングマシン。それは、ハコスカ GT-R愛好者の究極の憧れの一車ではないだろうか。高橋国光や黒沢元治、長谷見昌弘などの名レーサーが熱きバトルを演じた、目を見張るようなオーバーフェンダーに極太のタイヤ、ウイ

ングタイプのリアスポイラー、バンパーレースのフロントマスク、ヘッドライトカバー、低くマウントされたオイルクーラーと2本のパイプがトレードマークのあのマシンである。

ロッキーオートのクラシックカスタムのひとつの柱ともいえるのが、このワーク

ス仕様のハコスカ GT-R を蘇らせることだ。ワークス仕様は、文字通りメーカー直系のチームだけに許される最高峰のチューニングが施されたマシンであり、プライベーターにとっては雲の上の存在。永遠の憧れだった。レースを見守るファンにとってはヒーローとも言える存在だ。



カーボン製のボンネットフード。こうしたパーツを織細なまでに美しく仕上げる姿勢にこだわりを感じる。



部材が異なるドアと前後パネルとのキャラクターラインのつながり、チリの合わせ具合も美しい。



トランクフード、リアスポイラーもカーボン製。細かな部分まできっちりと仕上げられている。



フロントフェンダーに食い込むように収められたタイヤは、205/50/15。



リアは一段と太く、265 50/15のサイズが収まる。当時としては超偏平のタイヤである。



可愛いドアミラーはユーノス用を流用。フロントセクションの美しさを引き立てている。



ワンオフのダッシュボード、本革の電動式レカロシート、油圧パワステを装備。



すべてをブラックアウトし、スバルタンかつシックなたたずまいのフロントマスク。



極太のタイヤが覗く精悍なリアビュー。50φのステンレスデュアルマフラーも派手過ぎずいい雰囲気。



お馴染みの3連メーター。クーリングへのこだわりは快適な旧車をめざす同社の基本カスタムと言える。



ハードな男のクルマ、という印象をビシバシ放つが、ドライブингは実に楽なものとなっている。



RSワナベの8本スポークアルミホイール。レースモデルと言っても過言ではないRタイプを採用。



この角ばったデザインがグッと来る。レース仕様らしくメッキバーッツが省かれシンプルに仕上げられている。



こんなスバルタンなモデルでありますながら、カーナビが装備され、快適にドライブを楽しむことができる。

そのワークス仕様のマシンに乗れるのである。この事実に興奮しないファンは皆無だろう。しかし、である。いくら憧れが強くても、ご覧のバリバリのフルワークス仕様のマシンに、これまで一般的なスポーツカーしか運転したことのない自分が果たして乗れるのだろうか。まず無理ではないだろうか。と思うのが普通である。

並ではないオーバーフェンダー、レカロのパケットシートに小径ステアリングホイール、ロールケージまでががっちりと組まれたマシンなどに乗れるはずがない。エアコンも効かず、重いステアリングにクラッチ、気難しいエンジンをなだめながら乗り回すことなど到底不可能すぐ手放すことになるのでは…と。

その発想は正しく、多くのワークス仕様のマシンがそうしたジャジャ馬であることは間違いない。いや、40年以上前の前のクルマであるため、普通にレストアを行うとそろそろざるを得ないのが現実だ。

しかし、ロッキーオートのコンセプトは、

しかし決してヤワな仕様というわけではない。搭載されるエンジンは日産RB25改。ハイカム6連スロットルにワンオフのインマニと等長手曲げタコ足を装備した強力ユニット。エクステリアもウェットカーボンパーツで武装されている。

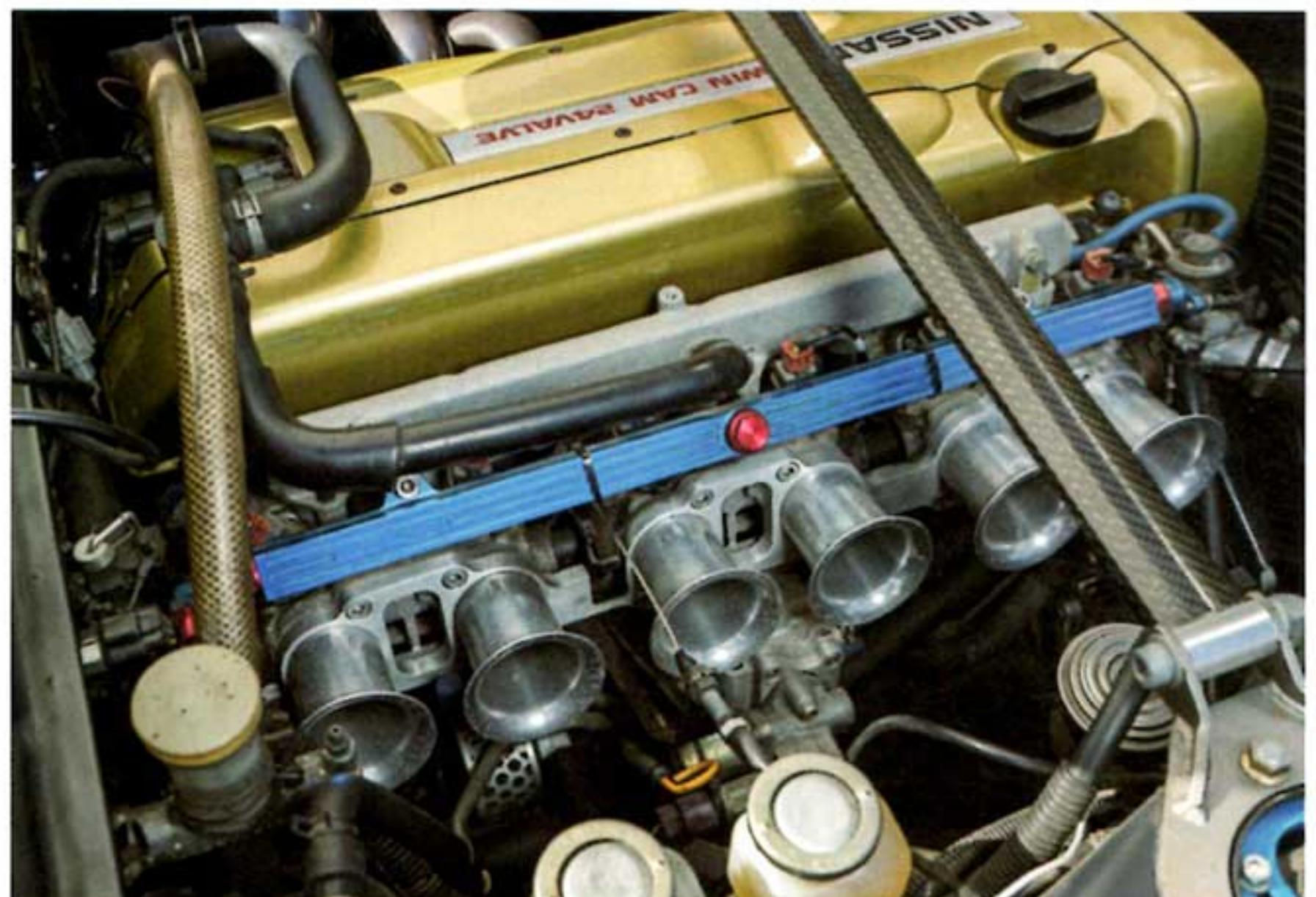
では、その走りはいかなるものだろうか。



こんなクルマのオーナーになれば周囲の注目を集めることは間違いない。それは実現可能な夢だ。



ガンガン踏んで楽しい
完成されたフットワークが凄い
Classic New Age 2015
特集・進化するカスタムクラシックス



きっちりと仕上げられた6連スロットルのRB25エンジン。金色のヘッドカバーはRB26のものだ。手曲げのタコ足も神々しいまでに美しい。まさに職人技である。

さすがにフルワークス仕様だけとあり、筆者も多少の覚悟をして走り出してみたが、クラッチは驚くほど軽く、当時のスペックをはるかに上回るRB25エンジン改のパワーによる加速も素晴らしい。

2,500cc直列6気筒DOHC 24バルブのRB25をベースに、ハイカムと6連スロットル、ワンオフのインマニを採用するとともに、Vプロ制御によって最適な燃焼を実現。排気系は、等長の手曲げによるタコ足と50φのステンレスデュアルマフラーを採用し、吸排気系のチューニングをあわせ、低・中速域からトルクフルで扱いやすいエンジン特性を実現している。

もちろんエキゾーストサウンドも高揚感あふれるものであり、エキサイティングな旧車スポーツカーを操る気分を満足させてくれる。

そして、ロッキーオートの基本カスタムメニューとも言えるホワイトボディへのフレーム補強を施した上に、ロールケージまでが装備されたボディの剛性感も素晴らしい、40年以上前のクルマとは思えないほどカチッとした走りを実現してくれる。ボディがしっかりとしているから、フロントを車高調にしたサスペンションも正確に働き、ステアリングワークもきびきびとして楽しいではないか。アクセルをガンガン踏

んでいてもコーナリングは安定しているし、意のままに操る喜びをかなり高いレベルで享受できる。

ここでふと我に返る。加速やボディ剛性やハンドリングを“普通”に楽しんでいることにあらためて気付いたのだ。これはフルワークス仕様の、いわばレーサーレプリカとも言えるマシンだった。であるのに、この乗り心地のよさは何だろう。まるで高級なGTスポーツのような乗り味ではないか！ と、気付いたのである。

もし、街行く人々がこのクルマが走り去るのを見たら、「カッコいいね？」と言ったあとに、間違いなく「でも乗るの大変なんだろうね」と会話するに違いない。しかし、事実は異なる。目からウロコ、狐につままれたみたいに快適な乗り味なのだ。しかもコーナーではロール量が少なく、しっかりと踏ん張って曲がっていくことでスポーツカーをドライブしていることを実感させてくれる。

ここでお伝えしたいのは、ロッキーオートが単に比較的新しいエンジンや電装系を搭載して旧車を乗りやすくしているだけではないことだ。ロッキーオートは、これまで何気なく踏襲されてきた一般的な既成概念を打破して、より多くの方が楽しめる旧車を提供するカスタムメーカーなのだ。たと

えば、ここで紹介したフルワークス仕様のハコスカであれば、普通ならガチガチの足にしてしまうのが常識で、それがパルックスに見合った走りであることは事実。その既成概念の打破は、旧来のファンを失うかもしれない勇気ある行動なのだ。渡辺代表の“誰にでも乗れる旧車をつくる”という信念あればこそである。ロッキーオートは多くの夢の実現のためにチャレンジし続ける。

Nissan Skyline KGC10 with RB25DE Specifications

ボディ	<ul style="list-style-type: none"> ・フレーム補強
エクステリア	<ul style="list-style-type: none"> ・バンパーレス ・ワークスフル公認 ・ウェットカーボンバーツ ・ボンネット/トランクフード ・オーバーフェンダー ・リアスポイラー ・フロントパネル/バックパネル ・ライトカバー
インテリア	<ul style="list-style-type: none"> ・油圧パワステ ・R32オートエアコン ・ワンオフダッシュボード ・本革電動レカロシート(シートヒーター付) ・ロールバー
エンジン	<ul style="list-style-type: none"> ・RB25改RB26ヘッド ・ハイカム ・Vプロ制御 ・6連スロットル ・ワンオフインマニ ・等長手曲げタコ足 ・50φステンレスデュアルマフラー
サスペンション	<ul style="list-style-type: none"> ・F 車高調
ブレーキ	<ul style="list-style-type: none"> ・F 4ポットブレーキ ・R ディスク
ホイール	<ul style="list-style-type: none"> ・ワナペアルミホイール F 8.5Jx15 R 13Jx15
タイヤ	<ul style="list-style-type: none"> F 205/50/15 R 265/50/15



ワークス仕様お約束のオイルクーラーもブラックアウトされてシックに収まっている。



バッテリーはメンテのしやすさと前後重量配分の観点からもトランク内に装備される。



case2

踏めば踏むほど楽しい スポーツインジェクション

元気に走らなければ所有する意味がない。

そんな積極的なクラシックファンにとって大切なのはなんといってもエンジンの選択。

RB25ベースにスポーツインジェクションを装備するモダンツインカムが、ハコスカに新しい味を吹き込む。

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

NISSAN Skyline GC10 with RB25 Sports Injection

Classic New Age 2015

特集:進化するカスタムクラシックス





シティランから高速道まで 道を選ばない爽快ランナバウト

高速道路の料金所を抜け、本線に向けグッと大きくアクセルを踏み込む。もし、旧来のキャブレター仕様のオリジナルエンジンであれば、息付きしてしまうシーンかもしれない。しかし、このGT-Rはまったく問題なく加速していく。なぜならば、オリジナルのS20型エンジンを1990年代の日本産RB25エンジンに換装し、ノーマルのインジェクションとコンピュータではなくス

ポーツインジェクションとVプロ制御、さらに6連スロットルを搭載し独自のセッティングを施しているからだ。

気難しさは皆無。まさに現代のクルマのように、思いのままに扱えるエンジンである。シティランから高速道路、そしてワインディングまで、あらゆるシーンで気兼ねなくドライビングを楽しむことができる。この事実が、ジャパニーズクラシック

に詳しい方ならどれほど画期的なことかおわかりいただけると思う。気難しいエンジンをなだめながら乗ってこそ楽しいという喜びも認めた上で、より気軽にジャパニーズクラシックを楽しみた方にとて朗報であることは間違いない。“未経験だけどGT-Rに乗ってみたい”あるいは“もっと楽にGT-Rに乗り続けたい”という希望をお持ちの方に最適ではないだろうか。



フロントタイヤは195/45R15と、偏平率が高く細めのサイズの選択で運転しやすさを追求。



リアタイヤは225/50R15。RSワタナベのアルミホイール。アルマイト処理を施した深リムが美しい。



そり立つリアスポイラー。精悍なGT-Rスタイリングを実現している。



エキゾーストパイプは、φ60mmのステンレスデュアルマフラー。スバルタンなサウンドを奏でてくれる。



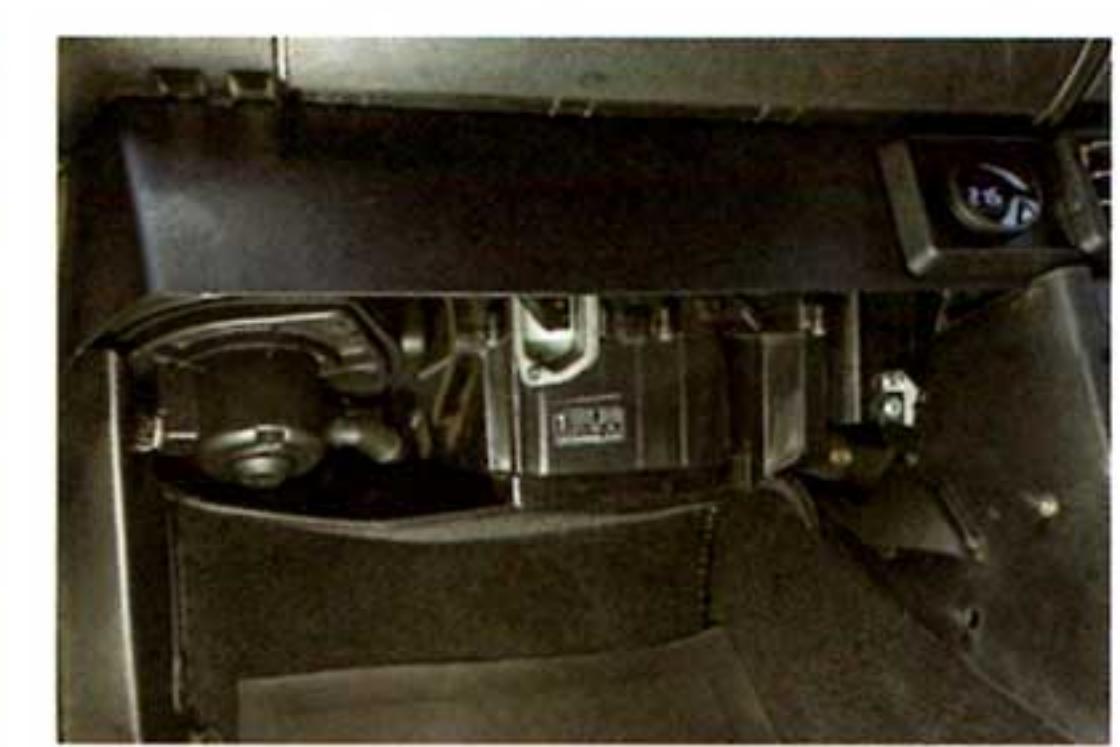
ステンレス製燃料タンクを収め、美しく仕上げられたトランク内部。細かな部分にまでこだわりが注がれる。



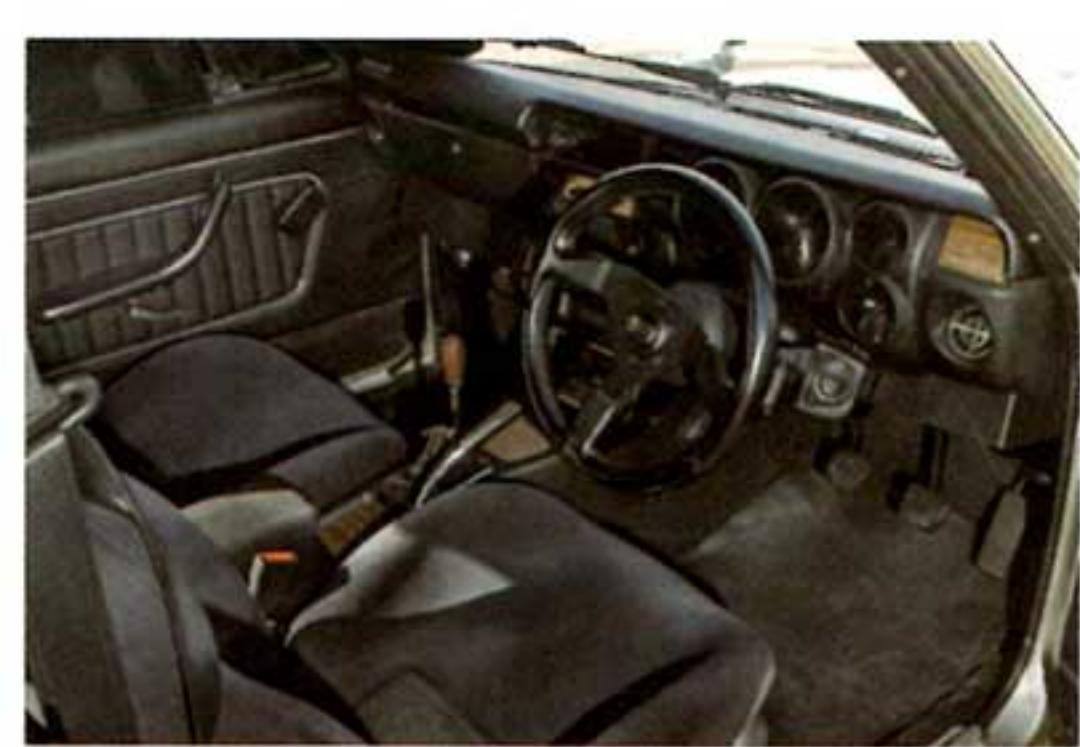
2000GTのロゴが見えるオリジナルのダッシュボード。しかしオートエアコンが搭載されている。



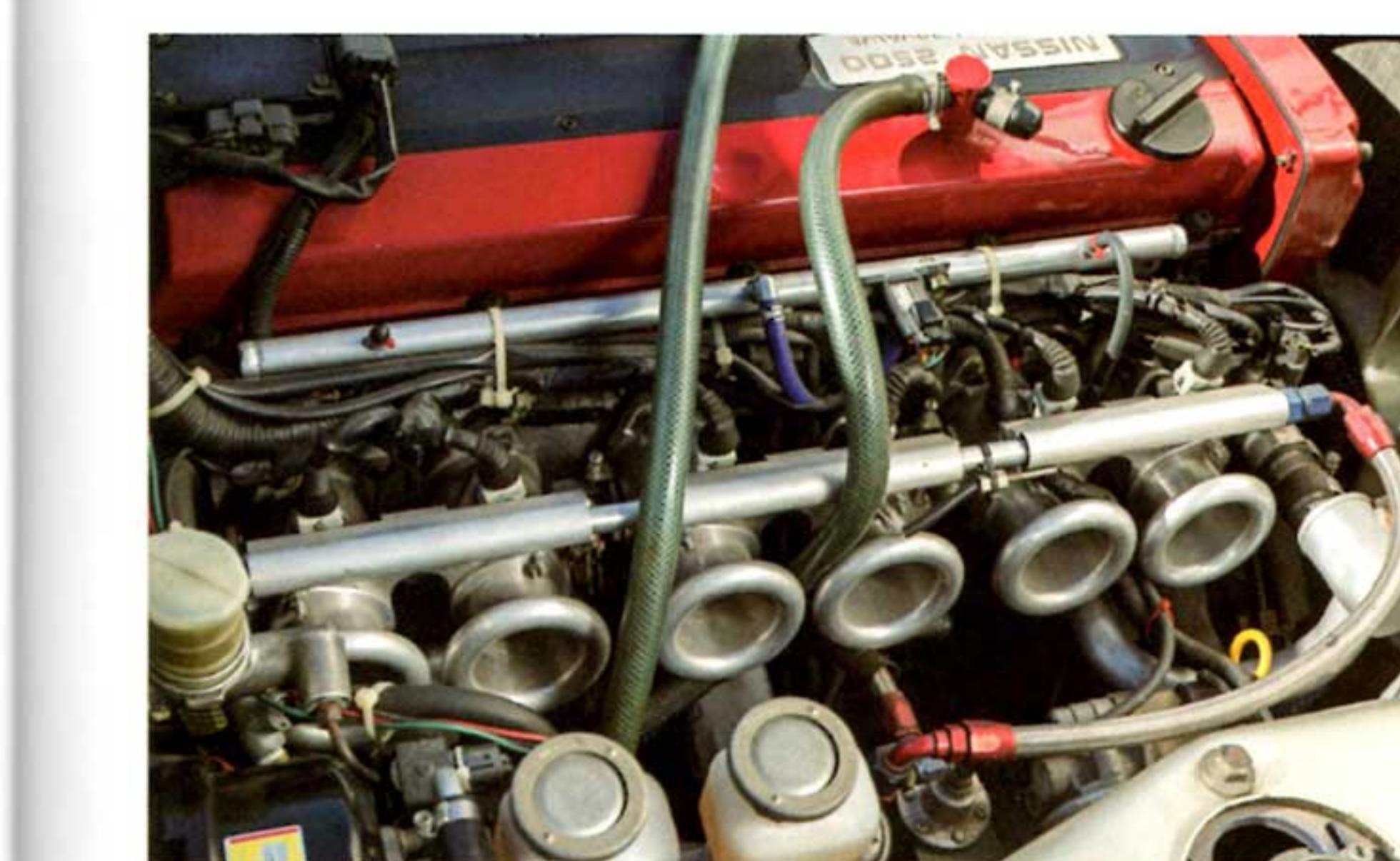
このドアパネルにあるのは、パワーウィンドウのスイッチである。走りに直結しない設備だが間違いなく便利だ。



グローブボックスの下には、オートエアコンのユニットがギッシリとい収まる。快適ドライブの強い味方だ。



美しく仕上げられたオリジナルのインテリア。油圧ステアリングで快適なドライブが約束される。



ロッキーオートのノウハウが注がれるRB25エンジン。スポーツインジェクションは6連スロットルや特注の等長タコ足などで武装される。快適なドライブのためのピックアップ性能やトルク特性はまさにこのスポーツインジェクションによって実現される。

ロッキーオートでは、より多くの方にジャパニーズクラシックを楽しんでもらいたいという熱い想いのもと、こうした独自のこだわりでカスタマイズを行っているのだ。

ただスポーツインジェクションにすれば簡単に扱いやすいエンジンになるわけではない。RBエンジンを核としたカスタマイズにこだわるロッキーオートでは、ヘッドや吸排気系にチューニングを施し、コンビ

ュータのマッピングを変更しながら時間をかけてセッティングを出している。その結果、吹き上がりの良さとトルクアップを実現し、乗りやすいのに高回転域でも刺激的なフィールを提供するRBエンジンを完成させているのだ。

また、加速のスムーズさなどエンジンフィールだけではなく、渋滞路でオーバーヒートしないようにクーリング性能に配慮し

てエンジンを搭載するなど、扱いやすさについての総合的なプロデュースによって、はじめての方でも楽しめるジャパニーズクラシックのパワートレインとなる。

さらに言えば、エンジンの搭載位置はハンドリングにも影響を及ぼすため、ロッキーオートでは、低く理想的な位置に搭載しながらクーリングを確保する至れり尽くせりのノウハウを製作車両に注ぎ込むのだ。

パワステ、オートエアコンで ロングドライブもOK!



フロントはR32スカイラインタイプM用ディスクブレーキ、リアはS13シルビア用のディスクキャリパーとローターを採用。定番のチューニングだ。



ロッキーオートのジャバニーズクラシックに乗るたび、クルマのボディ剛性の重要性を思い知らされる。このハンドリングは秀逸のひと言。



快適で楽しく、ついドライビングに夢中になり時の経つのを忘れてしまうほどだった。本気で楽しめるクラシクである。

これが40年以上前のクルマなのか…。軽いクラッチにホッとしてギアを入れて走り出すと、心高ぶるエキゾーストノートを響かせながら、現代のクルマと変わりない快適さでスムーズに加速していく。街なかを走るときの低回転域のピックアップも軽快であり、前が空いて加速すると気持ち良く高回転域まで伸びていく。これぞNAエンジンの心地よさ！と、思わず胸の中で叫んでしまったほどだ。

旧車を知り尽くしたロッキーオートが施す最新のボディワークにより、特に縦剛性が弱い旧車のボディを、室内に影響を及ぼすことなく完璧に剛性アップしている。フロントのテイン車高調、リアのエナペタル・ショート加工ダンパーといったモータースポーツで実績のあるサスペンションパーツも、優れたボディがあつこそ活かされているのだ。そして忘れてならないのが“よく効

くブレーキ”である。現代車にとって当たり前のこの性能は、40年以上も前のジャバニーズクラシックとなるとほとんどのクルマで達成されていない。現代車からはじめて乗り換えたときは、おそらくブレーキの効かなさ具合にドキリとするだろう。それが当たり前に効くのはありがたい。

また、オートエアコンの存在は、室内空間を一年中快適な温度にしてくれるだけではなく、旧車にありがちなガラスの曇りを除去してくれる。これは運転する上で実にありがたく、快適性アップに寄与すること絶大である。

今回のインプレッションは、つい時間を費やして走り込んでしまった。快適なあまり、ほぼ記事の内容をつかんだあともつい走りを楽しんでしまったからだ。このハコスカなら、ロングドライブだって楽しめるに違いない。おすすめの一台だ。

Skyline GC10 with RB25DE S. Injection Specifications

ボディ	<ul style="list-style-type: none"> フレーム補強 GT-R仕様 F/Rバンパー新品
エクステリア	<ul style="list-style-type: none"> ラック&ビニオン 油圧パワステ 間欠ワイパー オートヘッドライト C33フルハーネス リアシート張替 フロントシート R32GT-R純正 オートエアコン パワーウィンドウ
インテリア	<ul style="list-style-type: none"> RB25エンジン+6速スロットル Vプロ制御 特注等長タコ足 φ60mmステンレスデュアルマフラー ステンレス燃料タンク
エンジン	<ul style="list-style-type: none"> F テイン車高調 Rエナベタルショート
サスペンション	<ul style="list-style-type: none"> F 4ポッドキャリパー R ディスクブレーキ
ブレーキ	<ul style="list-style-type: none"> ワナベリムアルマイト処理 F 8.5Jx15 R 9.5Jx15
ホイール	<ul style="list-style-type: none"> FEDERAL BS POTENZA GIII F 195/45R/15 R 225/50R/15
タイヤ	<ul style="list-style-type: none"> F 195/45R/15 R 225/50R/15



ケンメリを 4WDツインターボで 徹底的に乗りこなす快感

ロッキーオートが膨大なる時間と労力を費やして完成させたケンメリRのレプリカの登場は、多くのマニアを驚かせた。その最大のポイントである完成度の高いエクステリアに加え、R32GT-Rをベースとしたことで得られたもうひとつのメリット、4WDという美味しい領域を実際に味わってみる。

NISSAN Skyline KPGC110 Replic with RB26 DETT

毎日でも乗れるクラシックカーにするためにRBエンジン搭載を推進するロッキーオート。今回はシャシーがまるのままR32 GT-Rがベースである。



R32 GT-Sをベースとした1号車から、さらにディティーリングとトータルバランスを進化させた2号車に当たるのが今回の車両。どこから見てもケンメリGT-R。一分の隙もない。マニア垂涎の一台である。



シリアルナンバープレートは、ベース車両のものをそのまま残してある。正真正銘のR32 GT-Rである。

コクピットパーツはあえてカスタムしていない。操作系が扱いやすく快適で、トータルコストも抑えられる。



ホイールは、WORKの5スpokeレーシングホイールを再現したマイスターCRシリーズ。美しくスポーティ。



フロントタイヤは225/50/15。リアタイヤは255/45/15。フエンダー内への収まり具合が程よくリアルさを高めている。



ひときわ高いGT-Rリアスポイラーも完璧なまでに仕上げられている。



ウインドウとボディの間に入るブラシ状のストリップも新品の純正パーツが使われるという凝りようだ。



センターコンソールにレイアウトされたパワーウンドウスイッチ。快適性はR32そのものなのである。

今や業界で話題騒然のロッキーオートがプロデュースするR32ベースのケンメリGT-Rのスーパーレプリカ。今回はその更なる進化の度合いをお届けしよう。

R32 GT-Rは、1989年当時として日本車最強の280馬力を獲得したツインターボエンジンを搭載。専用チューンのハードサスペンション、メカニカルLSD、電子制御トルクスプリット4WD「アーテーサE-TS」の採用によって、世界トップクラスの運動性能を実現させた名車である。その“本物”的R32 GT-Rに、FRP製ケンメリGT-Rボディが載る。「造る」から「創る」へ進化したロッキーオートの新境地である。

FRP製ボディのつくりの素晴らしさは、前号で詳細にお伝えした通り。撮影したカメラマンが本物と見紛うほどの出来である。ロッキーオート渡辺喜也代表のごだわりと同社の技術と情熱によってディティールにまで命が吹き込まれた逸品と言える。

惚れ惚れするボディを眺め尽くしたあと、

軽量のドアを開けて運転席へ。目の前に広がるのは、正真正銘のR32 GT-Rのコクピットである。誰もが違和感なく操作できる現代のコクピットだ。

スムーズな発進。FRPによる軽量ボディを280馬力の圧倒的なパワーで加速させる。速い！ そしてしっかりと剛性感を感じる。カチッとしてハンドリングにもキレがある。FRP製ボディだからといって、キシミ音や不快な振動をほとんど感じないため走りに気持ちよく集中できる。エアコンによってコクピット内が快適な温度に保たれていることも、小さいようで気持ちはいいドライブに大きく貢献している。

それでも何と言ふことだろう。筆者が操っているのは、誰が見てもあの、少量しか生産されなかったケンメリGT-Rなのだ。思わず叫びたくなる興奮が湧き上がってきた。これぞ、クルマ好き、スカG好きにとってのDream comes true! と言えるのではないだろうか。



このルックスを見てベースがR32 GT-Rだと思う人はいないだろう。希少なケンメリGT-Rのオーナーになる。それも思いっきり走らせてことのできるケンメリGT-Rの稀有なるオーナーに！

→夢の世界から切り出したような、思わずうっとりしてしまうスタイルリングカット。このクルマのオーナーになる幸せ者は誰だろうか。

世界トップクラスの運動性能を実現したR32 GT-R。4WD「アーテーサE-ETS」の走りは、病みつきになるほど楽しさだった。



抜群の操安性が生む新しいクラシックテイスト

思いっきりアクセルを踏んで加速してみる。電子制御トルクスプリット4WD「アーテーサE-ETS」の働きによってホイールスピニングしそうになるリアタイヤからフロントタイヤへと駆動力が分配され、全く破綻することなく強烈な加速を実現。RB26DETTのパワーが無駄なく路面に伝えられるため、上体がシートバックに押し付けられるほどの加速感を味わえる。

コーナーでは抜群の安定感で思わず表情が緩む。アクセルを踏みながらのコーナリングでも、スキッドしそうになるリアタイヤからフロントタイヤへと駆動力が分配されることで、リアタイヤの横方向の摩擦力が回復。テールが流れることなく、オンザレールでぐいぐいとクルマを前へ進めることができるのだ。

もちろん、4WDの効果だけでなく、ベースとなるボディの剛性が高く、専用チュ

ーニングが施されたR32 GT-Rのハードサスペンションにより、抜群の操縦安定性を楽しめるのだ。憧れのケンメリGT-Rを走らせていると思っているが、操縦性もコクピットも現代のR32 GT-Rであるから不思議な感覚になってくる。しかし、運転やすくて楽しいのはまぎれもない事実で、「こんなに楽しく・速く・エキサイティングにクラシックスポーツを走らせることができるのは幸せだ」とあらためて実感した次第である。

オリジナルにこだわり、気難しい状態のクルマを苦労して操るのも、それはそれでありだと思う。その一方で、憧れの名車を快適に乗れればより多くの人がその喜びを享受できる。ロッキーオートのコンセプトの良さをあらためて実感する試乗となつた。

まさに新しいクラシックテイスト。そう、あなたもきっと夢か叶えられるのだ。

NISSAN Skyline KPGC110 Replica by R32 Specifications

ボディ	フルFRPスペシャルメイド
エクステリア	KPGC110 完全仕様
インテリア	R32ダッシュボード シートその他R32純正 オートエアコン パワーステアリング
エンジン	RB26DETT 直列6気筒DOHCセラミックツインターボ 排気量 2.568cc ボアストローク 86.7x73.7mm 圧縮比 8.5対1 最高出力 280ps/6,800r.p.m. 最大トルク 36.0/4400r.p.m.
トランスミッション	OD付5速フロアシフト
クラッチ形式	油圧式ダイヤフラム
ステアリング形式	ラック&ピニオン式
サスペンション	F/R 独立懸架マルチリンク式
タイヤ	F 215/50-16 R 225/50-16 ビレリCinturato P7
タイヤ	F225/50/15 R255/45/15

