

レプリカだけどレプリカじゃない? 現代に蘇った トヨタ2000GT



取材協力：ロッキーオート
TEL 0564-66-5488
www.rockyauto.co.jp
(完全予約制)



細谷四方洋氏の監修で 細部まで徹底的に再現

本来レプリカ車とは、形や大きさの似かよったまったく別のクルマをベース車にして見た目だけをオリジナルに似せて製作するモディファイの一種態であるが、ロッキーオートではオリジナルのトヨタ2000GTを3Dスキャンすることで、本物と寸分違わぬ2000GTを完成させてしまった。

トヨタ2000GT(以下、トヨ

2)といえは、1965年にプロトタイプが完成し、今年でちょうど50周年を迎えるトヨタを代表する名車のひとつである。その流麗なスタイリングはいまなお世界中のファンを魅了しているが、1967年から1970年の3年ほどでわずか200台(輸出用左車を含めても約300台)程度しか生産されなかったことから、現在では国際的なオークションで日本車史上最高額の1億円以上の価格で落札されたほど希少で人気の高いモデルである。

そのため、どんなにトヨ2に乗りたくてもいまではほとんど入手不可能であり、所有者でさえ気軽には乗ることができない。そうした要望もあってトヨ2のレプリカも造られてはいるが、この特徴的なロングノーズ・ショートデッキのスタイリングは現代車とはまるで異なる設計であるため、これまでのレプリカはあま

り再現度が高くなかった。そんななか、愛知県岡崎市にあるロッキーオートが本物とよりふたつのレプリカ製作に成功した。

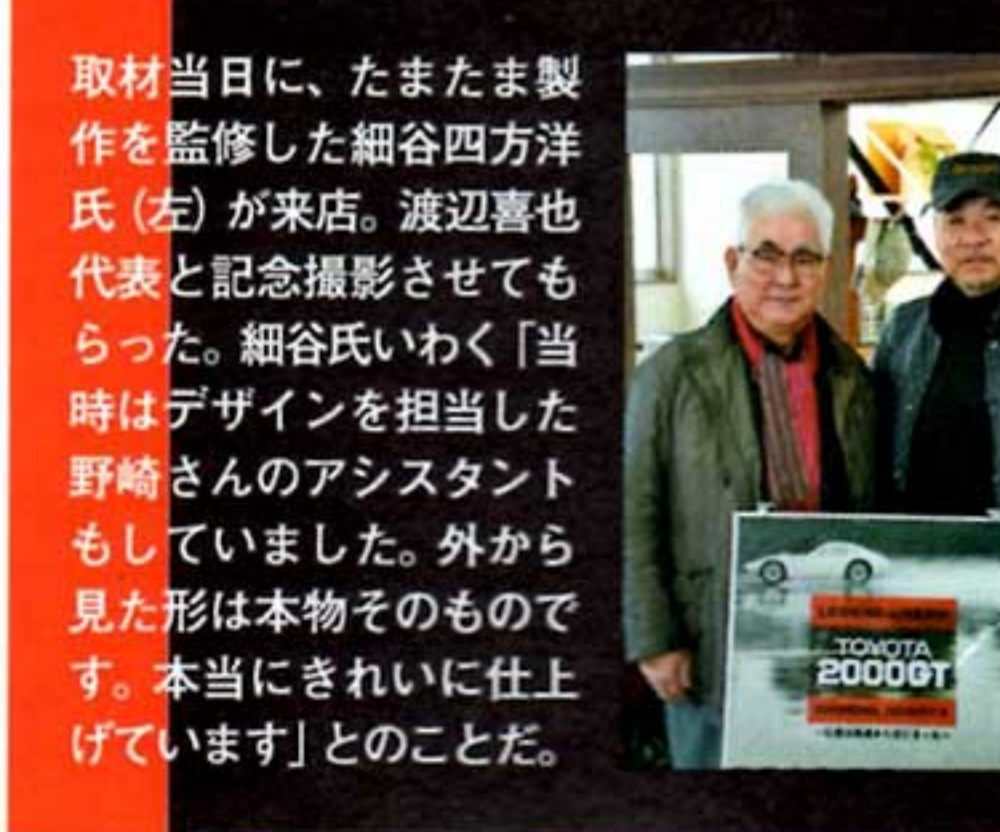
それもそのはずで、このレプリカはオリジナルを3Dスキャンしてフレームから完全再現して製作されているのである。しかもその開発には、トヨ2のワークスチームである「チームトヨタ」のキャプテンを務め、デザインアシスタントとして開発にも参加したレーシングドライバーの細谷四方洋氏が完全監修している。「もつとも苦労した点はルーフラインとリアタイヤハウスのバランスでした。そこで最初はプリウスベイスでマスターラインを試作して細谷さんに見てもらいました。デザイン

の再現はできましたが、モノコックボディのプリウスではとても運転できるクルマではなかったのでパイプフレームから製作することにしました」と語るのはロッキーオートの渡辺喜也代表だ。

トヨ2は1台として同じ寸法の車両はないため、パーツごとの3Dスキャンで平均寸法をとって、その名に傷を付けるようなクオリティではあってはならない、そして本物を大切にしつつもそれを上回るものでなければならぬという命題があった。そこで搭載するパワートレインはアクアの1.5ハイブリッドシステムを採用し、トレッドを若干広げるなど微調整もしている。これにより燃費向上はもちろんのこと、直進安定性も増し、さらにはパワステやオートエアコンなども完備した、まさに「普段使いのできる現

代版2000GT」に仕上がった。車両重量は950kgとアクアよりも100kg以上軽量なことから燃費は40km/lを見込んでいる。価格は1680万円。今年8月、来年は12台を製作予定。すでにバックオーダーを抱えているという状態だ。

さらに今後の予定も見逃せない。今年が50周年だが、細谷氏によれば8月14日の14時にヤマハからトヨタに引き渡されたとのこと、その記念日までにトヨタ製2Jエンジンを積んだ直6・AT版も完成予定。さらにオプションでソレックス製キャブ仕様やMT、ターボなども用意されるという。2Jエンジンは3リッターなので動力性能がオリジナルを凌駕することは間違いなく。しかも本物と同じ2リッター直6がいいというオーダーも個別対応するという。また、トヨ2は発売から2年後に後期型へとMCしているの



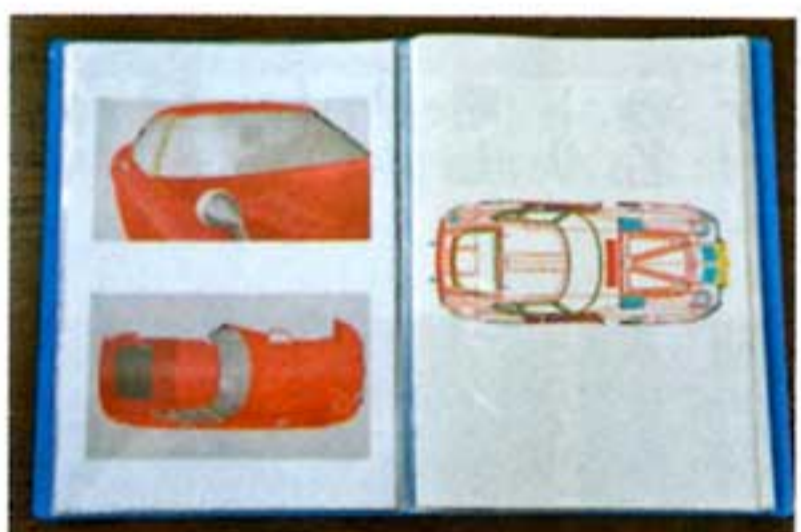
取材当日に、たまたま製作を監修した細谷四方洋氏(左)が来店。渡辺喜也代表と記念撮影させてもらった。細谷氏いわく「当時は野崎も見た形は本物そのものです。本当にきれいに仕上げられています」とのことだ。



パワートレインはアクア用の1.5ハイブリッドを搭載。コンピューターがすべてを集中管理しているためスワップするのは非常に難しかったようだ。また車高や足回りとのマッチングも苦労したという。



アクアのシステムをスワップしているため、スターボタンやEV/エコモードボタンが設置されている。当然ながらパワステやオートエアコン、パワーウィンドウ、集中ドアロックなども装備している。



1台ごとに寸法が違う2000GT。ボディ寸法は1台全体を3Dスキャンした後、パーツごとにスキャンして平均値をとりながらCADデータを制作。FRPでの製作には0.01mm単位の精度を求めたという。



左右のフェンダーにはオリジナルと同様に右側にはバッテリー、左側にはエアクリナーを覗かせている。



切り立った特徴的なインパネもウッドパネルで再現。メーターやハンドルはアクア用なのでエアバッグも完備。



1号車のデザインは前期型がベース。2年後にはフロントマスクなどを変更した後期仕様もリリース予定だ。

すべての車両には製作を監修した細谷四方洋氏のネームプレートとシリアルナンバーが付与されている。



2年後には後期仕様を製作する予定となっている。



発売から10年迎えるもまだまだ続く現役生活

エステイマ大整形

ジュネーヴ
ショー 出品車
レポート

次期マーチ、驚きの変貌



MMMX

ニューモデルマガジンX NEW MODEL MAGAZINE X <http://mag-x.com>

2015
5
MAY

定価 **607**円
【ニューモデルマガジンX
2015年5月号】3月26日発売
(毎月26日発売)
第31巻第5号 通巻333号

おがずままで
作り継いで
333冊

日本とトルコで生産

トヨタCHR

アクセラ

マイナーチェンジでリニューアル

SIネチャージ搭載 **スペーシア**

NEWアウトランダー

海の向こうへ出荷開始

いまホンダで何が
起きている!?



軽No.1に

ムーヴに開発呼称D86Dの派生車

返り咲くダイハツ