

室内使い勝手



赤エンブレム、赤ホンボタンそして赤いシフトパターンノブがGT-Rの特徴。細かく見ていくと、レッドゾーンの始まり(イエローゾーン7,000rpm、レッドゾーン7,500rpm)も違ってたりするが、基本はGT系と同一。なので助手席の足回りの広さなどは全く苦にならない広さ。GT-Rだからといって使い勝手など、そういった所を犠牲にしていない

インパネ&コンソール

GT-Rで簡素化されたセンターコンソール/メーター回りだが、基本的に同年式の他グレードと変わらない木目を基調としたデザイン



(左上)アナログ式の時計(オプション)の下は油圧計、その隣はタコメーターの中にはサイトブレーキランプ、ハイビームランプが入る。240km/hフルスケールのスピードメーターの中はチャージランプ、上は水温、下は燃料計



センターコンソールは赤パッチの付いたエンブレムに、スイッチ類は右上がFがオプションで取り付けられたフォグランプのスイッチ、RDがデフォッガー(使用しない)、WAがワイパースイッチその右Wがウオッシャースイッチとなる。本来のGT-Rスイッチ類はFスイッチとRDスイッチがなく、栓がしてあるものも

グローブBOX&センターコンソール



グローブBOXはこのつまみを回すと開く。車検証などの書類が入るスペースだが、奥行きはあまりないと言っていい。GT-Rはキーが無く、照明も簡略化



センターコンソールはこのレバーを上上げると開くタイプ。財布や携帯電話などが充分に収納できる。ちなみに助手席のシートベルトもオプション設定だった

スイッチ、操作系



上にあるのがAMラジオ(オプション)で、その右がパーキングランプ、下がヒーター(オプション)の切り替えレバー、スイッチでレバーがあるのが空調レバー、隣がフラッシュスイッチ

47年式 Specification SKYLINE2000GT-R KPGC10

■車体	
全長	4,330mm
全幅	1,665mm
全高	1,370mm
ホイールベース	2,570mm
車重	1,100kg
■エンジン	
形式	S20型直列6気筒
総排気量	1989cc
気化器	ミクニレックス40φキャブレター
最高出力	160ps/7000rpm
レギュラー仕様	155ps/7000rpm
最大トルク	18.0kg-m/5600rpm
レギュラー仕様	17.6kg-m/5600rpm
燃料タンク容量	100ℓ
■駆動系	
5速マニュアル	
最終減速比	4.444
タイヤサイズ	6.45H14-4PR
■サスペンション形式	
前	マクファーソンストラット
後	セミトレーリングアーム
■ブレーキ形式	
前	ディスク
後	ドラム

室内灯

室内灯は同年式のスカイラインと同一。丸形デザインで柔らかい雰囲気。照明と言えばシガーライター。照明はGT-Rは簡略化されている。走りのGT-Rは出来るだけ軽量化対策してあるのだ



カラー



サンバイザー、ルームミラー



サンバイザーは軽量化のため、運転席側にしかない。ルームミラーはGT系と共通だが、オプションでワイドミラーも設定されていた。GT-Rは様々なレース用部品が設定されていたのだ

チョーク、ボンネットオープナー



(左)キャブレター車独特の装備と言えば「チョークレバー」。エンジンが冷間時にこのレバーを引くと、エンジンの掛かりが良くなる。(右)ボンネットオープナーは引くと、ボンネットが開く。このようなレバーも小型でデザインセンスが良く、デザインコストも掛けていたのが分かる

灰皿



当時のクルマは灰皿が大きい。GT-Rも例外でなく、他の装備はGT-Rになり簡素化されたり省かれていたりするが、灰皿はさっぱりと残っているのも時代だ。尚、照明機能はない。それも時代の雰囲気の一つで本来の使い方をしてもよし、小物入れとして使ってもよし



NISSAN SKYLINE 2000GT-R KPGC10 型式名 2ドア 昭和47年式(1972年) 日産スカイライン

所有する喜びが感じられる、唯一無二のクルマ



まさに日本の宝 歴史に残るスカイライン KPGC10、通称「ハコスカGT-R」。この名前はクルマ好きでなくとも一度は耳にしたことがあるはず。日本のモータリゼーションの話をするとき、無くてはならないクルマである。 イグニッションキーを回すとノーマルのS20エンジンは、なんの音もなく簡単に始動。その瞬間、普通のクルマと違う事がすぐに分かる。それは排気音だ。直列六気筒、鉄シリンダー、ステンレススタコ足、デュアルマフラー、そしてソレックスキャブ。この要素がすべて絡まり、乾いた低音の腹に響くサウンドがドライバを痺れさせる。決してうるさいというレベルではなく、静かでもなくちょうどいいレベル。クルマを走らせてもそのサウンドはいい具合に室内に入ってくるから、アクセルと連動して聞こえてくるその排気音は、まさにクルマを運転しているという実感が伝わってくる。 独特なトルク感のあるS20エンジンは、ソレックス40φノーマルエアクリナー付きということもあり、低速域のトルクを強く感じる。特に2~3千回転程度のトルクは気持ちよく、例えばその回転域で4速クルージングからアクセルを「カバツ」と開けると、もたつきもなくすぐに反応し加速する。決して速いとは言えないS20だが、この音と独特のトルク感だけでも価値は高い。 PGC10のホイールベースを短くして作られたKPGC10だけあって、走りは鋭い。流れている程度では感じられないが、ペーシングを上げブレーキを踏み、コーナーに入るためにステアリングを切る「スツ」と向きを変えてくれる。 エンジン、足、雰囲気と正しく特別仕様、これが日本を代表する「R」と感じてしまっような、シートに座ってステアリングを切る度に喜びを感じる、とても不思議なクルマ、それがハコスカGT-Rだ。 レーシングカー R380直系、直列6気筒DOHC24バルブエンジン、「S20」を搭載し、レースに勝つために開発されたスカイライン。先にS20を搭載したPGC10(4ドア)と基本的に同一スペックで、最高出力は160馬力。足回りは他のスカイラインと共通だが、GT-Rらしく強化される。撮影車両は定番のタイヤ(前205/55-15、後225/55-15)サイズとワタナベホイールに交換されるが、ノーマルのタイヤサイズは6.45H14-4PRとなっている

後席まわり

後席はGTグレード同様、ヘッドレストはないがGT-Rと言えどもきちんと乗れる容積を確保。ちなみにリヤのシートベルトはオプション扱いとなっていて、徹底して軽量化を目指す



ハネ上げ式シート



センターコンソール側にあるレバー(写真)を、サイドにあるレバーを引くことで、サイドに倒れるように跳ね上げる



身長183cm、体重78kgの小誌編集長が乗ってもご寛の通り。前席は180cm程度の人が運転できる範囲でアジャストしてこの余裕があるのだ

リヤウインドウハンドル



リヤウインドウは、レギュレーターを回転させて全開状態から全て開く。前後開ければヒューズの開放感

後席乗降性



リヤシートの乗り降りはこのように行う。窮屈そうに見えるが、ドアの厚みがないから乗り降りは見ている以上にラク

前席まわり



前席乗降性



小振りなフルバケットシートは、包まれる感覚。降りる際もサイドサポートがそれほど高くないので、ストレス無く降りられる

シートアジャスト



シート前後の調整は右サイド(助手席は左サイド)にあるレバーを前方に動かす。シート位置が調整できる構造。純正品なのでとてもしっかり作られている

ドアハンドル



GT-Rは軽量化のため、パワーウィンドウを装備せずに手動式のレギュレーター方式。走りのために便利装備を省く



↑室内側 ↓車外側

実際はドアノブを握りながらこの指で上に上げている箇所を握るような感じで、ドアを開閉。車外からの開け方はドアノブを握りながら、この指で押せば開閉し、引くと解錠される

三角窓



他のスカイラインと同様、三角窓を装備。ボタンを押して、回して入り手前側を押し、走行中に外気が入らなくなる。走行させればかなり涼しい

シートベルト



シートベルトは3点式(3点式部分はバックルにはめ込む分割式)。はめるときは差し込むと「カチツ」と音がするまで差し込み、外すときはバックルの真ん中、NISSANロゴを押す

外装

SIDE



全長4,330mm

FRONT



高さ1,370mm

REAR



幅1,665mm

勝つための選択、オーバーフェンダー&リヤスポイラー

オリジナルのサーフラインを大きく切り取り、そこに大型のオーバーフェンダーを装着。リアトランクには安定性とリヤタイヤのトラクションUPのために取り付けられたリヤスポイラーが、KPGC10の大きな特徴となる。この大胆な、しかも男っぽい作りが世の男達を魅了してやまないスタイルでもある

ラジオアンテナ



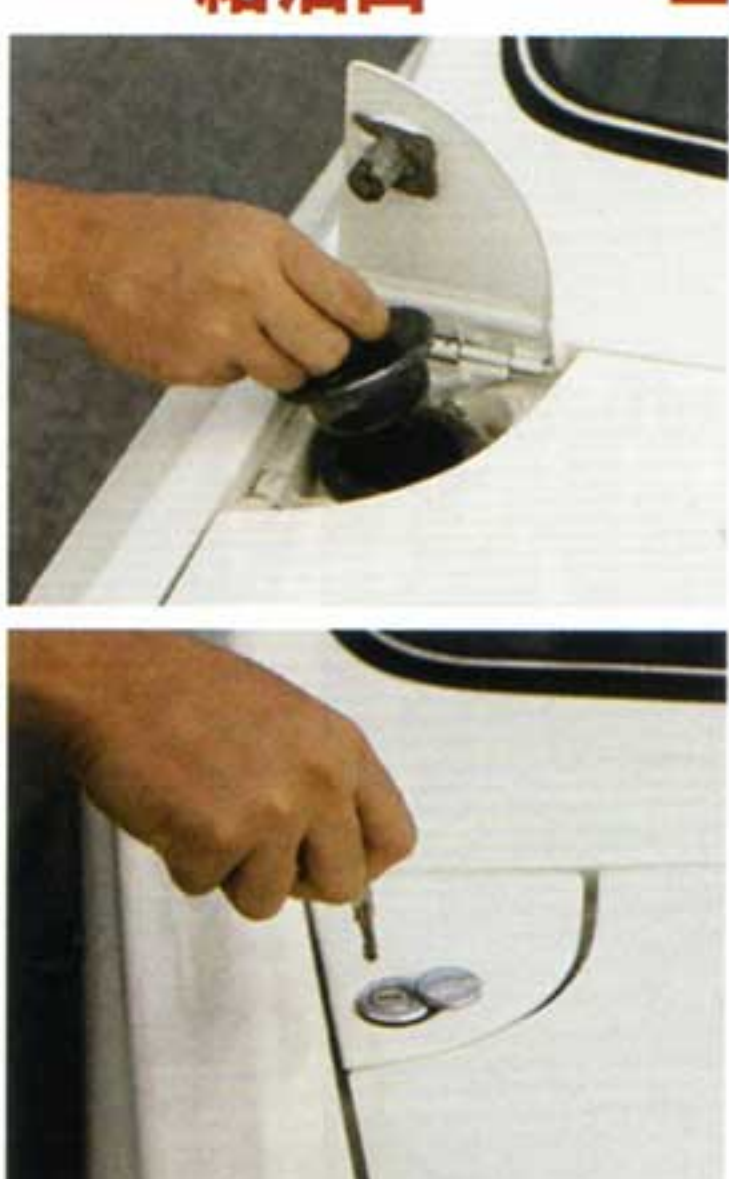
アンテナは運転席側Aピラーに沿ってあり、使用するときには手で引き延ばす。ラジオをオプション装着しないとアンテナもない

バックミラー



これもGT-R専用(つや消しブラック塗装)となるフェンダーミラー。ミラー部分の調整方法は他グレードと同様、手で位置合わせをするようになっている。慣れるとフェンダーミラーは良く見えて便利だ

給油口



給油口は助手席側・トランク上部。力を入れて蓋を開け、中のフタをこのように引き抜いて外す。独特な形状と言え

トランク



トランクルームはGT-R専用装備。100ℓタンクが鎮座。トランク容量は他のグレードよりも狭くなるが、レイドを走りきるために容量がUPされた。スベアタイヤはトランク内下、この位置にフルサイズのものが入っている。ちなみに車載ジャッキは、一般的なバンタイプがラフ式がトランク左側に格納されている

ボンネットロック



ボンネットを支持する棒はなく、一番上まで開くとロックされる構造。閉めるときはこのロック解除レバーを押すとボンネットは閉められる。後開きなので、ラジエター近辺にある

KPGC10 GT-Rの特徴的装備

ここでさらに特徴的で、細かい部分のKPGC10=GT-R専用の装備を見てみよう。作り手の拘りが垣間見られる部分だ



他のグレードと違い、GT-Rの全てのガラスは白(透明)。薄い青や緑は入っていない。しかもリヤガラスは曇りを除去する熱線機能もなく、まさにまっさらな状態

白ガラス(リヤ熱線無し)



リヤスポイラーが取り付けられ、テールランプの真ん中を通るガーニッシュが省かれ、モールディングピース(テールレンズ端)が取り付けられるリヤ回り

リヤスポイラー

リヤビュー



この角度から見える外観上の大きな変更はリヤオーバーフェンダーと、リヤスポイラー、テールピース程度だが、黒いフェンダーミラー、雨樋レス、ホワイトガラスなどの細かい変更が、GT-Rらしい姿を作り出しているのが分かる

GT-R S20エンジンチューニングパーツも豊富

オートサービスワタナベ、プロテック、亀有エンジンワークスなど有力ショップのチューニングパーツが多数

フルカウンタークランク

ピストンKIT

オートサービスワタナベ Tel:055-998-0130

オートサービスワタナベ Tel:055-998-0130

各エンジンパーツ

アジャスタープーリー

プラグコード

亀有エンジンワークス Tel:055-998-0130

オリジナルのまま、GT-Rに乗るのももちろんいいが耐久性を上げつつ、性能をUPさせることだって可能。現在の技術で新設計された各パーツをエンジンに組み込むだけでも、驚くほど性能が向上するのはもちろん、貴重なGT-R、S20エンジンを長く使うことだって出来てしまう。エンジンの他、足回りも同様で昭和の名車ハコスカGT-Rを現在の技術でさらに価値の高いものに変貌させられるのだ

フロントビュー



一度は世界に名だたる名車、KPGC10に憧れることだろう。それだけの魅力がこのクルマには詰まっています。実際に乗り、所有するとさらに深い味わいが出る

SKYLINE2000GT-R KPGC10

平均中古車相場

700万~1500万~

実用燃費

一般市街地 7.1 km/ℓ

高速道路 8.5 km/ℓ

一般公道走行では1人乗車で7.1km/ℓ前後、高速に乗ると+1~1.5km/ℓ伸びる感覚。3連のキャブ車だが意外と燃費は悪くなく、燃費走行をすれば10km/ℓ台なんて事もあるだろう

BNR32にケンメリボディを載せる!?

外板系を全てケンメリにした 中身は第2世代GT-R!!

BNR32改ケンメリ

BNR32

Side



Front



Rear



厳つい雰囲気ケンメリをBNR32で再現
実際、BNR32の車体にケンメリの外板パーツを合わせるとなるとそれはもう大仕事。1つのパーツを付けたところから合わないと言ったように作業は試行錯誤の連続。車検の都合上ドライバーの位置ははずせないし切れないから、そのあたりの制約も難しい案件の1つだったが、完成してみると嘘のように良くできているのが分かる。下を覗くとこうしてケンメリとは違うかな?というのを分かる人もいるだろう。

ボディ
パーツ



平成2年式(1990年)

岡崎・ロッキーオート

型式名 ■ BNR32KAI KENMERI BNR32改

ベース車両 日産・スカイラインGT-R (BNR32)



日産の第2世代GT-Rとして一世を風靡したR32型スカイラインGT-R、BNR32。レース直結の排気量2600cc、直列6気筒24バルブツインターボエンジン、普段はFR、スリップやトラクションが必要なときにフロントへも駆動力を分散するアテッサなど、今までの常識を脱しチューニング業界にも旋風が起こった。特にエンジンが魅力で、ブーストを上げるだけで簡単に400ps、チューニングすれば800~1000psも可能なポテンシャルは、クルマ好きを魅了した。ここで紹介するクルマはシャーシはもちろん、エンジンや足まわり、快適装備のエアコンやパワステ、パワーウィンドウなど全て使用し、ボディ外板をBNR32からこの車両専用設計されたケンメリにしたものだ。

中身がGT-Rだっけ!? 一体どれだけの人が気がつくぞとこっぴどいかな?
いつも我々を驚かしてくるロッキーオートのクルマたち。ハコスカにRBエンジン搭載し、エアコンやパワステなどの快適装備もそのまま使えるという作りは、マニアのみならず一般のクルマ好きからも支持され、多くの車を世に送り出しロッキーオートの名前を不動のものにした。しかしここで紹介するクルマは「逆転の発想」だ!!なんとこちらも名車で名高いBNR32の車体に、ケンメリの外装を製作して取りつけるという形を取るクルマ。言うがやすし実際考えた人はいるかも知れないけど、ケンメリをここまで忠実にしかも商品として問題ないクオリティで仕上げたところはないだろうね!!
ボディまわりを見渡してみても全く分からないというか、ケンメリには見えない!!分かっていてもだ!!意地悪してじっくり見ていくとヒラーのあたりやグリルの中とかBNR32らしき痕跡が残るけど、分かっていてもこの程度。ドアを開けると中はBNR32でこのギャップが堪らないね!
走り出すとそこはまんまBNR32だけど、ガラス越しに見える景色はケンメリ、メーターまわりに目を移すとBNR32という不思議な気持ちに...
この車量は基本的にノーマルで足まわりをちよつと固める程度だけど、それこそBNR32パーツはアフターマーケットで山ほど出ているから自分好みに仕上げられるし、このBNR32改はみんなの住んでいるディーラー系でも整備可能な公認車両というのも大きい。遠方の人にはまさにありがたい話だね。
余裕の動力性能でゆったり走りいざというときは踏む!!そしていつでも快適な車内空間で過ごせるという夢のクルマがこのBNR32改ケンメリだ。



走りはまさにBNR32だから、ケンメリの雰囲気もいつでも快適に楽しめちゃう夢のクルマ

エンジンのチューニングポイント



最高出力
280ps /6800rpm
最大トルク
36kgf-m /4400rpm

エンジン本体

日産自動車の名機と言えるRB26DETT型を搭載というか、元から載っているエンジン。基本的にはノーマルのまま使用して、各補機類もBNR32のノーマルのまま使用している。信頼性も非常に高く近くの整備工場でも点検や車検が行えるというメリットもある。その気になればパワーアップも望める頼もしいエンジンだ

ラジエター

ラジエターメンバーなどの基礎骨格はBNR32をいじっていないため、使用するエンジンパーツ系はBNR32なのでチューニングしよつと思えばBNR32パーツが使えるというわけ。メンバーからボディに延びるステー等が苦勞の跡を伺わせる

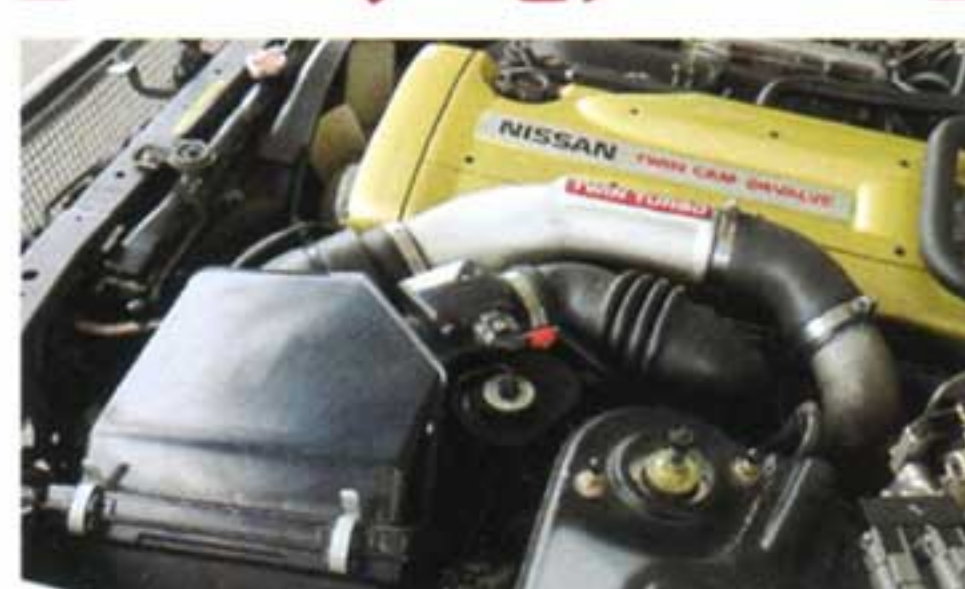


マスターシリンダー

バルクヘッドにマウントされるものもBNR32で、もちろんバルクヘッドもBNR32なのでココにプレードムンバーが刻印されている。プレードムンバーはBNR32初期型のサイズ

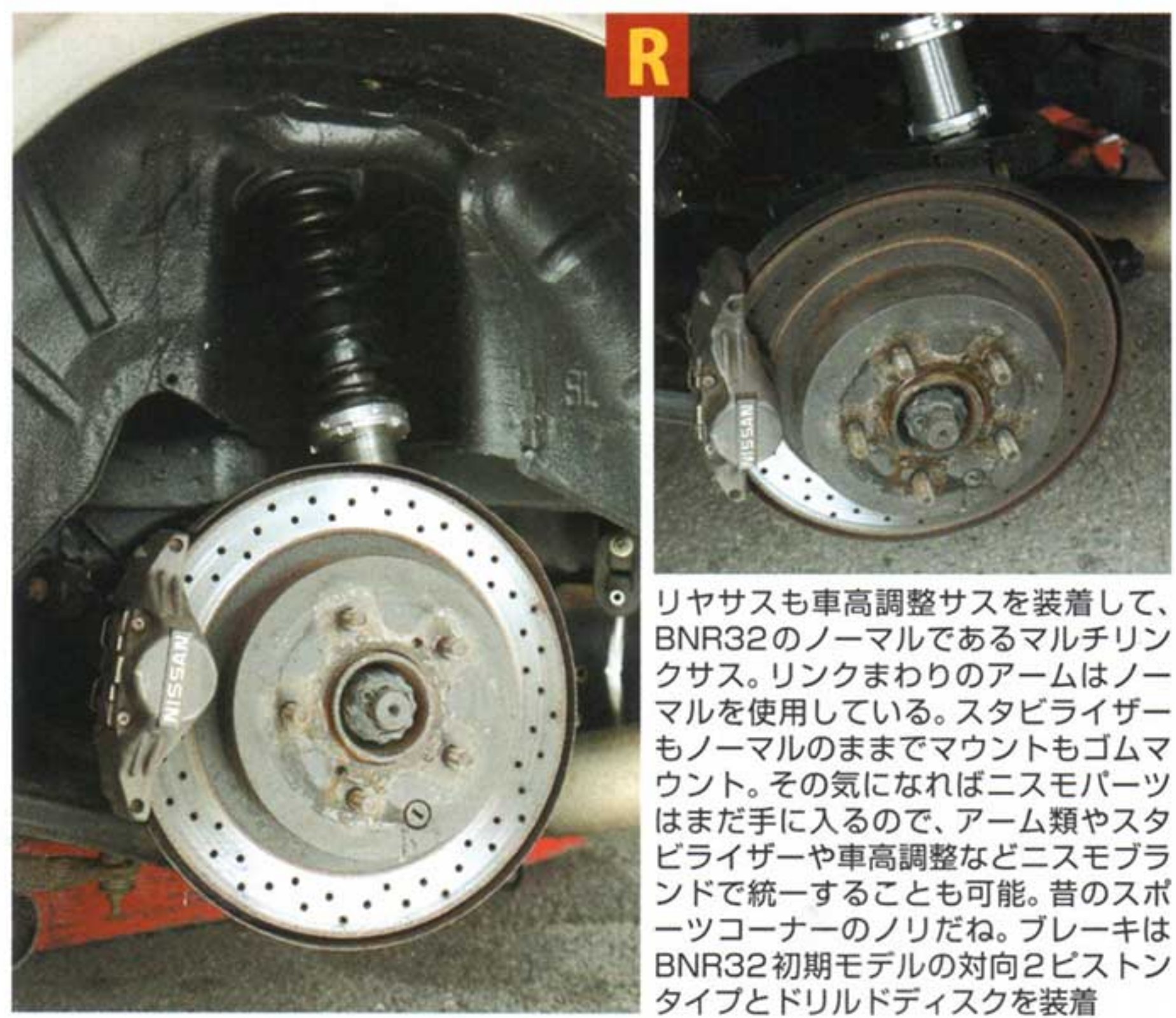
タービン

TWINTURBOのロゴの下にタービンが隠れているが、この車両はノーマル。扱いやすくパワーの出るタービンがいっぱいあるから選択するのに迷ってしまうくらい



足まわりや下回りのモディファイポイント

リヤ足回り



リヤサスも車高調整サスを装着して、BNR32のノーマルであるマルチリンクサス。リンクまわりのアームはノーマルを使用している。スタビライザーもノーマルのままでマウントもゴムマウント。その気になればニスモパーツはまだ手に入る。アーム類やスタビライザーや車高調整などニスモブランドで統一することも可能。昔のスポーツコーナーのノリだね。ブレーキはBNR32初期モデルの対向2ピストンタイプとドリルドディスクを装着

フロント足まわり



足まわりやメンバーはBNR32、ブレーキはこの車体が初期モデルなので、通称ニッシンキャリパー、ディスクはノーマルのドリルド、車高調整サスを装着している

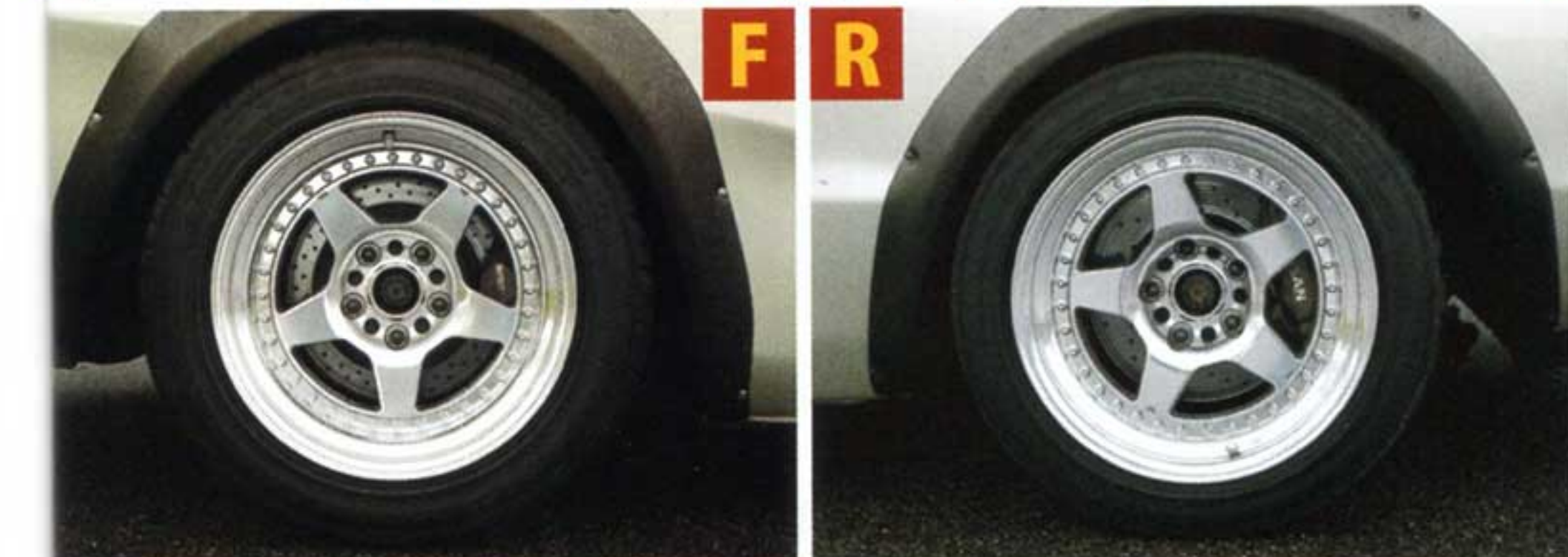
外装のチューニングポイント

上から見てもケンメリに見える!!

使用する基本フレームの都合上、ケンメリよりも多少幅を広げて製作されるBNR32改ケンメリ。フロントガラスのピラー部でその幅の広さで分かる。(各ガラスはケンメリ同サイズ) そういったつじつま合わせも見事で実車同士良く比べないと分からない部分が多いし、そこを追求するのもナンセンス



ホイール・タイヤ・フェンダー



タイヤ:グッドイヤーレブスペック
F215/50-16 R225/50-16

ホイール:メーカー不明
F16インチ R16インチ

ホイールはケンメリのオーバーフェンダーに合わせて使用する。GT-Rサイズなら殆どの物が合うはず。装着してあるのは16インチと215/225サイズになっているが16インチとのバランスも良く、17インチを履いても違和感がない。車両は実質BNR32なので走りはかなり追求できるのも嬉しい



左ページでも説明するけどBNR32のシステムをまんま利用しているので、ABSもそのまま効く。このように安全面でもケンメリの時代とは違うので、いざというときは安心できる材料だ

H2年式 BNR32改ケンメリ		スペック比較	
		ノーマル(ケンメリ)	BNR32改ケンメリ号
■車体			
全長	4,460mm	約4,500mm	
全幅	1,625mm	約1,650mm	
全高	1,385mm	約1,380mm	
ホイールベース	2,610mm	約2,615mm	
車重	1,035kg	約1,400kg	
■エンジン			
形式	L20型(直列6気筒)	RB26DETT型(直列6気筒)	
総排気量	1,998cc	2,568cc	
気化器	SUシングルキャブ	電子制御	
最高出力	115ps/5600rpm	280ps/6800rpm	
最大トルク	16.5kg-m/3600rpm	36kg-m/4400rpm	
燃料タンク容量	55ℓ	72ℓ	
■駆動系			
5速マニュアル		5速	
最終減速比	3.900	4.110	
41 タイヤサイズ	6.45S-14-PR4	225/50R16	
■サスペンション形式			
前	マクファーソンストラット	ダブルウィッシュボーン	
後	セノレールアーム	マルチリンク	
■ブレーキ形式			
前	ディスク	ディスク	
後	ドラム	ディスク	

トランクルーム



トランクルームはブラックアウトされているがBNR32のボディそのもの。もちろんカーペット等を敷けば、普通にトランクとしても使えるし軽量化を望むならこのまま使っても良い

ドライビングシート



シートはご覧のようにBNR32純正が付いているけど、この角度から見るとウインドウや外板がケンメリのためケンメリの車体にBNR32のシートを取り付けたような感覚

リヤシート



リヤシートはBNR32のままでヘッドクリアランスも同じだからかなりの長距離でない限り大人も乗れる。サイドのクォーターウィンドウやCピラー部もケンメリらしいかたち

窓枠/モール類



こちらは製作したドアのボディとの合わせ部分、中に水が入らないようにウエザーストリップもきちんとドア側にも装着されており、ドアキャッチ部分も補強がされておりドアを開める時もしっかり感があるほど



トランクの裏を覗くとこのパーツが鉄ではなく、ファイバーだと分かる。基本的に製作した外板パーツはファイバー製となっている

リヤパーセルシェルフ



BNR32のリヤシートとケンメリのガラスを繋ぐこの部分は結構なスペースがあり、この車両はスピーカを置いていた

室内のモディファイポイント



左の写真だけ見たら普通のBNR32に見えてしまうけど、フロントガラスやその先に見えるフェンダーミラーを見てください、BNR32改ケンメリなんです。このように室内空間の雰囲気はBNR32のそのままです

メーター



メーターはコンソールの中には速度、タコと水温・燃料計や各種ワーニングランプ類が集中しているBNR32。センターコンソールの3連メーターは電圧・油温・ブースト計。その下はオーディオと空調スイッチ類

ドアの内張り(レバー類)



一番難しいのではないかとと思われるボディ可動部、特にドア。常に開閉するものだししっかりと防音対策や合わせ目や閉まり具合を考えないといけない。しかもケンメリは窓枠のないハードトップだから余計だ。ドアノブなどはBNR32改ケンメリをそのまま使用している

ルーフ天面



ルーフ天面もケンメリの雰囲気を出すべくレザーが貼られていて、サンバイザーももちろん装着される仕上げ。このような細かい部分の作りはとも難しいところではあるが、この車両はしっかりと製作してあるのが分かる

センターコンソール



センターコンソールも基本的にBNR32で灰皿やシガーライター、シフトノブやサイドブレーキ。その横はケンメリ風に仕上げたパワーウィンドウのスイッチは、このクルマの特別な仕立て

ロッキーオートBNR32改ケンメリのドライビング・インプレッション



冒頭でも少し話したようにこのクルマの乗り味はまんま BNR32。BNR32 といえば、小さめのタービン 2 基で低速域、具体的には 2500rpm も回っていればかなりの加速力を発揮し、5000rpm 回転まではトルク感が強い。さすがにそれ以上回すとキャバオーバーで力は感じられないけど、今の最新技術のパーツや C/P セッティングでかなりのポテンシャル。例えばアクセルを踏んだ瞬間から高回転までパワー感が続くような、耐久性の高い 600ps 仕様なんてのも作ってしまう。ハンドリングも素晴らしく雨だろうと何だろうと真直ぐ突き進むし、タイヤやサスペンションを好みのものに換えれば思ったように曲がれてしまう。外観はケンメリだから注目度はかなり高しかも超絶に速いときたらこれはもう噂になりますよエアコンを効かせながらしっかりとドライブっていうのも似合うし、このクルマの使い方は無限大。昔の夢が現実に出来るなんてホントいい時代だよ。

BNR32ケンメリのチューニングポイント

サーフライン



マフラー



下回りの“臍物”はBNR32なのでボリュームがありマフラーの横にある燃料タンクもBNR32。マフラーは基本的にBNR32そのまま使える

ボンネットダクト



BNR32改ケンメリのボンネット後部にちょっとした演出。ノーマルのケンメリは穴は開いてなく、デザインで凸凹が表現されているがこの車両はそこを上手く使ってダクトを製作。この位置からだとカウルトップ部も良く見えるね

室内使い勝手



赤ホーンボタンそして赤いシフトパターンノブ、アルミ製メーターパネルがGT-Rの特徴。細かく見ていくと、レッドゾーン始まり(イエローゾーン7,000rpm、レッドゾーン7,500rpm)も他グレードと違ってたりするが、基本はGT系と同一。なので助手席の足回りの広さなどは全く苦にならない広さ。使い勝手など、そういった所を犠牲にしていないのも特徴。AMラジオは諸説あるが、時計と同じオプション扱いだった

インパネ&コンソール

240km/hフルスケールのスピードメーター、レッドゾーン7500rpmから始まるタコメーターがGT-Rの証。この景色を眺められるのはGT-Rオーナーだけの特権だ



(上) 左から時計(オプション)・燃料残量計・水温・油圧と並び、下のレバー類は空調、そしてその隣はハザードランプ・駐車灯のレバーとなる(下) センターコンソールもアルミパネルが張られ、目隠しプレートの下にはオプション扱いのAMラジオが、この車両には装着されていた

グローブBOX&センターコンソール



グローブBOXはつまみを回すと開く。車検証などの書類が入るスペースだが、奥行きはあまりない。なおランプはGT-Rには付いていない



センターコンソールは上に上げると開くタイプ。財布や携帯電話などが充分に入るサイズとなっている。このあたりの装備は基本的にGT系と同一のものを使用している

スイッチ、操作系



(左) ステアリングコラム左にあるレバー、回すとワイパーが動く。写真を見ると(下) OFF、(上) LOWになるのが見えるだろう(真ん中) ステアリングコラム右の手に付いているレバーはウインカーレバー(右) その奥にあるレバーはヘッドライトスイッチ。こちらも回すと点灯する仕組みだ

サンバイザー
ルームミラー



サンバイザーは軽量化のため、運転席側にしかない。ルームミラーはGT系と共通のものを使用している。このあたりは箱スカGT-Rと同じで、走りや軽量化を意識している

チョーク、吹き出し口レバー



(左) キャブレター車独特の装備と言え「チョークレバー」。エンジンが冷間時にこのレバーを引くと、エンジンの掛かりが良くなる。(右) こちらは吹き出し口の開け/閉めを行うもので、下に引くと風が出て上に押しと閉じる。このあたりも標準車と同一の装備だ

室内灯

室内灯はGTなどのスカイラインと同一。丸形デザインで柔らかい雰囲気、天井のほぼ真ん中に取り付けられている



カラー

純正BODYカラー



GT-Rの純正ボディカラーは3色。室内は写真の黒一色となっている。圧倒的にシルバーとホワイトが多く、レッドは極端に少ないボディカラー。もし、オリジナルのレッドが売りに出されたら、他の2色よりもプレミアム性がさらに高められる値段が付けられることが多い

純正室内内装カラー



47年式 Specification SKYLINE HT 2000GT-R KPGC110

■車体	
全長	4,460mm
全幅	1,695mm
全高	1,380mm
ホイールベース	2,610mm
車重	1,145kg
■エンジン	
形式	S20型(直列6気筒)
総排気量	1989cc
気化器	ミクニレックス40φキャブレター
最高出力	160ps/7000rpm
レギュラー仕様	155ps/7000rpm
最大トルク	18.0kg-m/5600rpm
レギュラー仕様	17.6kg-m/5600rpm
燃料タンク容量	55L
■駆動系	
5速マニュアル	
最終減速比	4.444
タイヤサイズ	175HR14
■サスペンション形式	
前	マクファーソンストラット
後	セミトレーリングアーム
■ブレーキ形式	
前	ディスク
後	ディスク

灰皿



走りのGT-R、今では取り付けない方向だけど、当時は灰皿がないなんて考えられなかった。標準車同様、前は大皿のものがシフトレバー前に取り付けられ、後ろはセンターコンソール背面に小型のものが取り付けられている。もちろん、ワンタッチで取り外しができる



2ドア
ハードトップ

NISSAN SKYLINE HT 2000GT-R KPGC110 型式名
昭和47年式(1972年) 日産スカイライン

総生産台数197台と言われる時代の申し子

エンジン&足回り



レーシングカー R380直系、直列6気筒DOHC24バルブエンジン、"S20"を搭載し、レースに勝つために開発されたスカイライン。先にS20を搭載した箱スカPGC10(4ドア)とKPGC10(2ドア)と基本的に同スペックで、最高出力は160馬力。足回りは他のケンメリと共通だが、GT-Rらしく強化。撮影車両はノーマルのタイヤサイズ175HR14に近いサイズ、195/70-14(ホイールはオリジナルの5Jオフセット15・スチール)になっている

伝説中の伝説ケンメリ GT-Rの性能
日本のモーターレースシーンにおいてもはや敵なしとまで云われた先代GT-R。その遺伝子を受け継いだのが、ケンメリGT-Rだ。レースで勝つために設定され、製作されたこのクルマに搭載されるエンジンは箱スカGT-Rと同じツインカム24バルブ・直列6気筒のS20エンジン。箱スカでは前のみオーバーフェンダーを装着していたがケンメリになると前後に装着し、その本気度はさらに高められ、専用のフロントグリル等を装着し走りのイメージをさらに引き立てる。しかし、世はケンメリGT-Rが進む道と逆行、オイルショック、排気ガス規制によりケンメリGT-Rは販売が出来なくなる。よって僅かに生産された車輦だけが生き残り、伝説へと変わっていった。今回はリヤフェンダー周りとタイヤを除き当時のままといいことで、その雰囲気と性能を味わ

えるのも楽しみ。エンジンはとても簡単に始動、クラッチを繋ぎスタートするとトルクの厚さに驚く。「箱スカより上では？」まあ個体によって性能差があるの分かった上でもそう感じてしまいうくらい、直列6気筒のゆったりとしたシャープなトルク感。車体もホイールベースや車重から来るものが大きいだろうか、安定感が高くコーナリングも落ち着いてステアリングを切れる。ノーマルサイズ同等のタイヤも有効なのだろう、軽快に向きを変えやすい。さすがに現代のクルマと比較するとS20エンジンはお世辞にもパワフルとは言えないが、日常使う回転域のトルクの厚さは、ギヤを3や4速ホールドで乗っていてもスルスルと走る。その気になればS20チューンパーツは豊富で300馬力も現実的な数字、6気筒NAの楽しさを存分に味わうことが出来るだろう。これほどまでのオーラを放つクルマはそうはない。それがケンメリGT-Rというクルマだ。

後席まわり

(右)後席はフロントシートと同じ表皮を使ったGT-R専用用品(下)フロントシートフロアパネルにレバーが付いており、後ろの人自らシートを跳ね上げて乗り降りできる工夫がされる



ハネ上げ式シート



ケンメリGT-Rの特徴の一つがハネ上げ式シート。操作するとこのように持ち上がり、後席への乗り降りを可能にするが、箱スカGT-Rでは助手席側のみだったのが、ケンメリGT-Rでは運転席側もハネ上げ式シートになった



後席乗降性

リアシートの乗り降りはこのように行う。ドアの厚みがないから乗り降りは見ている以上にラクで、2ドア車としては優秀と言える

身長183cm、体重78kgの小誌編集長が乗ってもご寛の通り余裕があり、ロングツーリングもこなす

前席まわり



前席乗降性



大柄な人が乗ってもとてもゆとりがあるのはケンメリシリーズ共通で、それはフルバケットになったGT-Rでも同じだ

シートアジャスト



前後に動く機能はあるが、リクライニング機構のないフルバケットシートがGT-R専用の装備。シートは柔らかく座ると溜り込み感覚で、表皮のレザーも意外と肌触りがいい。ケンメリではヘッドレストが標準で取り付けられている

ドアハンドル/内張り



GT-Rは軽量化のため、手動式のレギュレーター方式で、飾りという飾りはなく黒色の内張りとなっている



↑室内側 ↓車外側



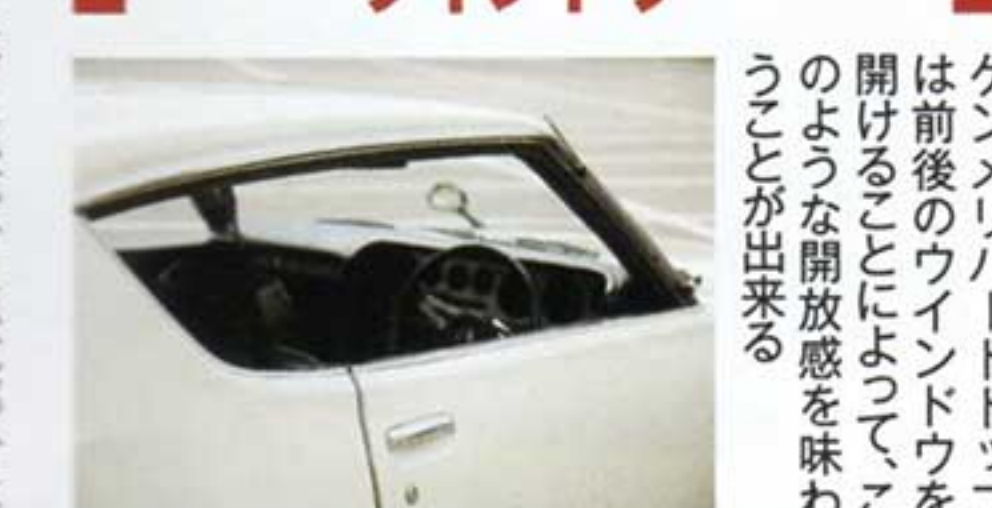
実際はドアノブを握りながら、この指で上へ上へという箇所を握るようなかたちでドアを開閉。車外からの開け方はドアノブを事前に引くか、ロックは押しは開まり、引くと解錠される

シートベルト



シートベルトは3点式(3点式部分はバックルにはめ込むタイプ)で、外すときはゴキを押す、使わないときはリトラクタに収納するタイプも取り付けている

ウィンドウ



ケンメリウィンドウトップは前後のウィンドウトップを開けることによって、このような開放感を味わうことが出来る

外装

SIDE



全長4,460mm

FRONT



全高1,380mm

REAR



幅1,695mm

レースシーンを見越した専用装備

メーカー自らオリジナルのサーフラインを大きく切り取り、オーバーフェンダーを前後に装着。ノーマルでは細身のタイヤだが、レースを意識して太いタイヤを入れるためだ。リアトランクには安定性とリヤタイヤのトラクションUPのために取り付けられたリヤスポイラーが、KPGC110の大きな特徴

- ラジオアンテナ
- バックミラー
- 給油口
- トランク



アンテナは運転席側Aピラーに沿ってあり、使用するときは手で引き延ばす。こちらはAMラジオとセットでオプション



箱スカGT-Rもそうだったが、GT-R専用(ブラック塗装)となるフェンダーミラー。ミラー部分の調整方法は他グレードと同様、手で位置合わせをするようになっている



給油口は助手席側・リヤクウォーター上部。カギで蓋を開け、このように回して外す。運転席側はドラフターと呼ばれる空気抜きで左右ともGT-R専用口入り



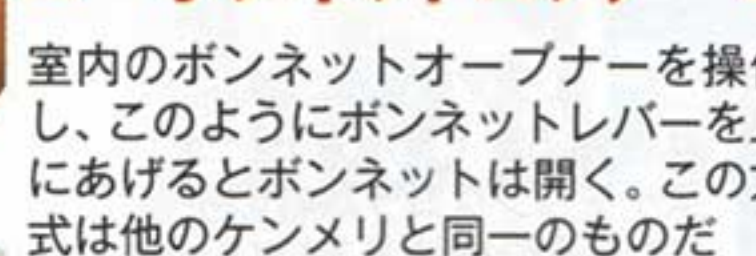
トランクルームは箱スカGT-Rが100ℓタンクなのに、ケンメリは55ℓとなっているのも特徴。スペアタイヤはトランク内下、この位置にフルサイズのものが入って、車載ジャッキは一般的なパンタグラフ式がトランク左側に格納されているのは他のケンメリ同一になっている

キー



こちらは新車当時から油口のキーが別なので、ケンメリはこれだけのキーが必要、それ以外のケンメリも同一だ

ボンネットロック



室内のボンネットオープナーを操作し、このようにボンネットレバーを上にあげるとボンネットは開く。この方式は他のケンメリと同一のものだ

KPGC110 GT-Rの特徴的装備



色のグレードと違い、GT-Rの全てのガラスは白(透明)。薄い青や緑は入っていない。しかもリヤガラスは曇りを除去する熱線機能もなく、まさにまっさらな状態

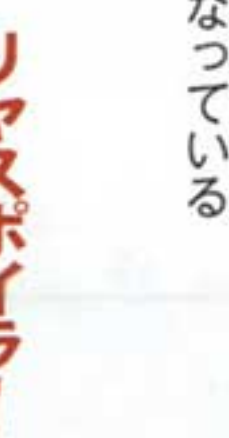
自ガラス(リヤ熱線無し)

コーションシール等



コーションシールなどはGT-R専用。例えグレース指定も他グレードと違うサイズを履くGT-Rは専用用品が使われている

リヤスポイラー



トランクルーム型リヤスポイラーが取り付けられるのがGT-R。リベットとボルトで強固に留められている

リヤビュー



この角度から見える外観上の大きな変更はリヤオーバーフェンダーと、リヤスポイラー、テールピース程度だが、黒いフェンダーミラー、雨樋レス、ホワイトガラスなどの細かい変更が、GT-Rらしい姿を作り出しているのが分かる

- エンブレム等
- リヤオーバーフェンダー
- スカートモール



特徴的なフロントグリルやエンブレムはもちろんだが、リヤガーニッシュのSKYLINEの文字などはGT-R専用



ワイドタイヤ&ワイドトレッドでレースを優位に進めるために装着された、リヤオーバーフェンダー。フロントにもオーバーフェンダーを取り付ける



フロントドア下部、前後タイヤの間にはアルミのプレートが貼られている。ストーンガードと思われるが、これもケンメリGT-Rの特徴

フロントビュー



超希少、コレクターズアイテムとなってしまったケンメリGT-Rだけど、乗って見ると意外と軽快で楽しめる。名車と言われるにはやはり理由があるのだ

SKYLINE HT 2000GT-R KPGC110

平均中古車相場

1200万~2000万~

日本でも1,2を争うプレミアム価格のケンメリGT-R。ナンバーが付いている車種は100台以下とされているので、手に入れるのはかなり難しく高値だが、まれにレア車というクルマも出てきたりするので、市場から目が離せないクルマでもある

実用燃費

一般市街地 7.0 km/ℓ
 高速道路 8.5 km/ℓ
 一般公道走行では1人乗車で7.0km/ℓ前後、高速に乗ると+1~1.5km/ℓ伸びる感覚。3連のキャブ車だが意外と燃費は悪くなく、燃費走行をすれば10km/ℓ台なんて事もあるだろう

パイプから作った平成版“トヨゴ”

パワーユニットはハイブリッド!!ボディは ファイバー系でフル製作



Side



Front



Rear



どいから見ても本物と見間違ひほどの出来

では、その外観を詳しく追ってみよう。次ページ以降で紹介するけど一台のトヨタ2000GTだけでなく複数の車両からデータをとり、製作していったこの車両は、アドバイザーであり監修の細谷四方洋氏のアドバイスによりさらに改良を重ねていきこのようなかたちになった。樹脂パーツやメッキパーツ、モール類も基本的に全て製作しているというから驚き。一つのショップが出来る範囲を完へきに超えている出来は見事

平成27年式(2015年)

岡崎・ロッキーオート

ROCKY AUTO RHV MF10

型式名

3ドア
ハッチバック

デザインのポイント

手で撫でないと分からないくらいの曲線も再現させ、完成された車体は見事に本物を彷彿とさせるし、現代の技術で作っている分、逆に出来がよい部分もあったりするロッキーオートRHV。エンブレム類も基本的に全て製作していくという



RHVとはロッキーオート・ハイブリッドの頭文字を取った

トヨタ2000GTといえば日本の名車トップに君臨すると言っても過言ではない位の知名度と人気を誇る。1967年に発売されその性能は当時トップクラスでインテリアやスタイルはもう誰もがカッコ良いと唸らせるほどのスタイル。発売当時から高級スポーツモデルだったので、販売台数はかなり少ないこともあり現代では値段も急騰。そんな名車をより一般的に、そして気軽に乗れるように製作したいと考えたのが今回紹介するロッキーオート・渡辺社長。

ロッキーオートはハコスカやS30にRB26やVQ、そしてセルシオエンジンやアメリカンV8を製作し、街中でも乗れるように快適装備を満載しつつ公道もキチン取るというスタイルのショップで有名だけど、このトヨタ2000GTはフレームから製作したというだから驚きは隠せない。

ベースとなるフレームをこのクルマ専用製作し、その外板をファイバーパーツ等で作り上げ、細かいモール等も型を作り製作という量産を考えた製作だから2度の驚きで、年間で今年も8台、来年は12台作るという計画も立てられている。ここまで来る道のりはかなり長く型代や製作費、そして登録検査や公認審査などの総額はワン億円がかつというから3度の驚きだ。

外を見回してみても本物とうり、トヨタ2000GTの開発に関わった細谷四方洋(ほそやしほみ)氏も監修とされ、このクルマに大きく関わったが完成車を見て大変気に入ったという逸話も存在するロッキーオートRHV。早速細かいディテールを見ていくことにしよう。



エンジンのチューニングポイント



最高出力
74ps +61ps(モーター)
最大トルク
11.3kgf-m +17.2kgf-m(モーター)

エンジン本体

なんとこのクルマは話題性や実用性を考えてハイブリッド車!! パワーユニットやバッテリーなどのシステムはトヨタ・アクアを使用している。基本的にそのユニットを丸ごと利用している。なので走ればアクアそのものでとても扱いやすい。今年度の夏にトヨタガソリンエンジン2J-Zの3リッターを搭載したモデルも発表する予定



マフラーはトヨタ2000GT風のキャプトンの2本出しで、エンジンが始動すれば排気音が聞こえるがとても静か

排気系



エンジンルームを開けると前軸と同じ位置にエンジンユニットが搭載される。フロント側にはこのようにタコ足・遮熱板が見えており、アクアのユニットだと分かる。エンジンの後ろとキャビンの間にバッテリーを置くスペースを設けている

燃料タンク



下回りを覗くとこのクルマがパイプフレームで製作されたこと分かるが、ちょうどシートの後あたりにアクアのガソリン燃料タンクがマウントされている。基本的に機能部品は全てアクアのものを使用する

足まわりや下回りのモディファイポイント

フロント足まわり

F



リヤ足回り

R



足まわりはアクアのそのものを利用しつつ、フレームにマウントするがRHVは車重が非常に軽いためダンパー類は製作、フロントは車高調整ユニットになる。もちろんアーム類やスタビライザー、ブレーキやABSなどアクアから流用

下回り



下回りを覗くとパイプ(といっても丸パイプだけではない)で製作された骨格に、各パネルが取り付けられているのが下回りを覗いたり、タイヤハウスを見ると見て取れる。舌先の荷物だけその苦労を見せないように製作しているところも面白い

外装のチューニングポイント

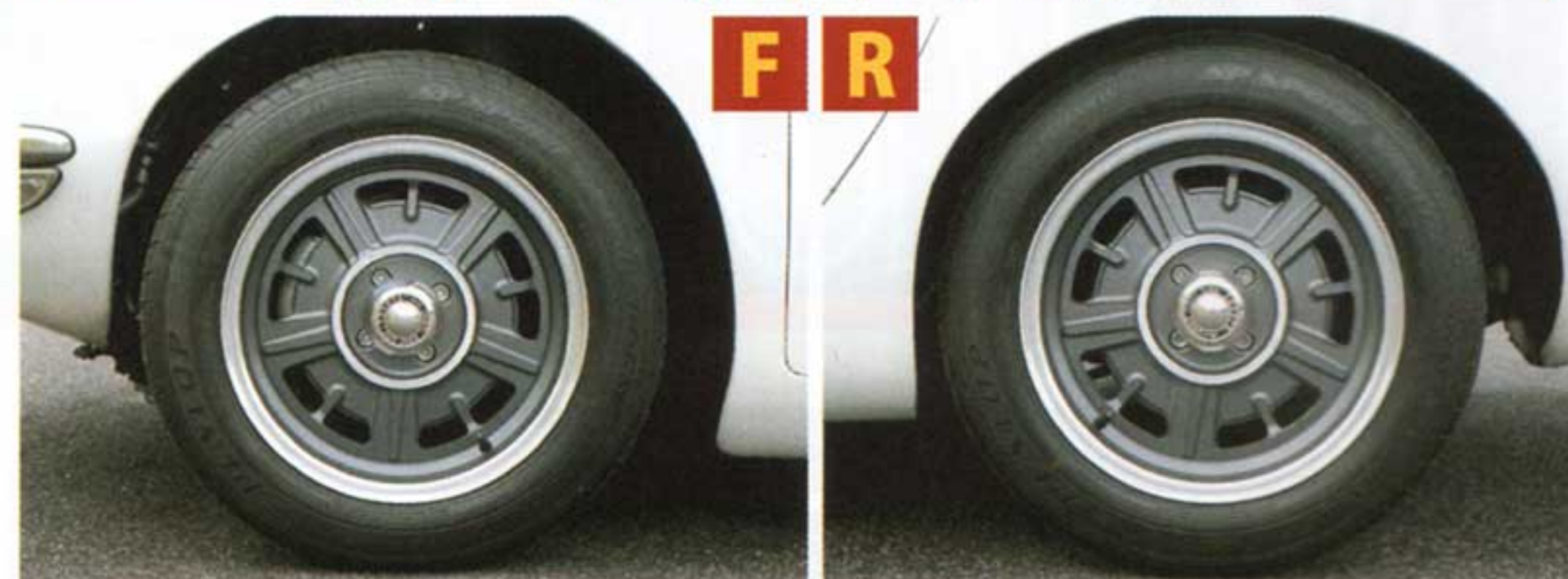
秀逸なデザインを踏襲する

ボディ外板パーツはもちろん、各部メッキパーツやモールまで、俯瞰から見るとその出来が良く分かるだろう。ディテールに拘り実車に忠実に製作しているということはコストを度外視した拘りすら感じる。左で紹介しているようにこのクルマはハイブリッドエンジン/FF駆動だけど外観からはそれを全く感じさせないというのも好感が持てる



ホイール・タイヤ・フェンダー

F R



タイヤ:ダンロップSPスポーツ
F175/65-15 R175/65-15

ホイール:ワンオフ製作
F15インチ R15インチ

ホイールは本物のマグネシウムかと思いきやなんとこちらも製作していると言うから驚き。しかも今どきの事情を考慮して15インチ化しているのも見逃せないポイント。ノーマルのワンピースホイールが現代に蘇った感じだ。素材は使いやすいアルミ



フェンダーはトヨタ2000GTの特徴であり優雅さを表している部分。実は安全蓋を考慮して実車よりもトレッドを拡げているというのもこのクルマの特徴でもある

H27年式 ROCKY AUTO RHV スペック比較

車体	ノーマル(トヨタ2000GT)	RHV号
全長	4,175mm	約4,150mm
全幅	1,600mm	約1,600mm
全高	1,160mm	約1,120mm
ホイールベース	2,330mm	約2,330mm
車重	1,120kg	約970kg
■エンジン		
形式	3M型(直列6気筒)	1NZ型(直列4気筒ハイブリッド)
総排気量	1,988cc	1,496cc
気化器	ミニソレックス40φ3連	電子制御
最高出力	150ps/6600rpm	約74ps+61ps(モーター)
最大トルク	18.0kg-m/5800rpm	11.3kg-m 17.2kg-m(モーター)
燃料タンク容量	60ℓ	36ℓ
■駆動系		
5速マニュアル		AT
最終減速比	4.375	3.190
タイヤサイズ	165HR14	175/65HR15
■サスペンション形式		
41前	独立懸架	ストラット
後	独立懸架	トーションビーム
■ブレーキ形式		
前	プースター付きディスク	ディスク
後		ドラム

トランクルーム

トランクルームはオリジナルと同様にフラット。これなら荷物も満載できるしハイブリッドだから、近所のスーパーに買い物に行くというも面白いかもしれない

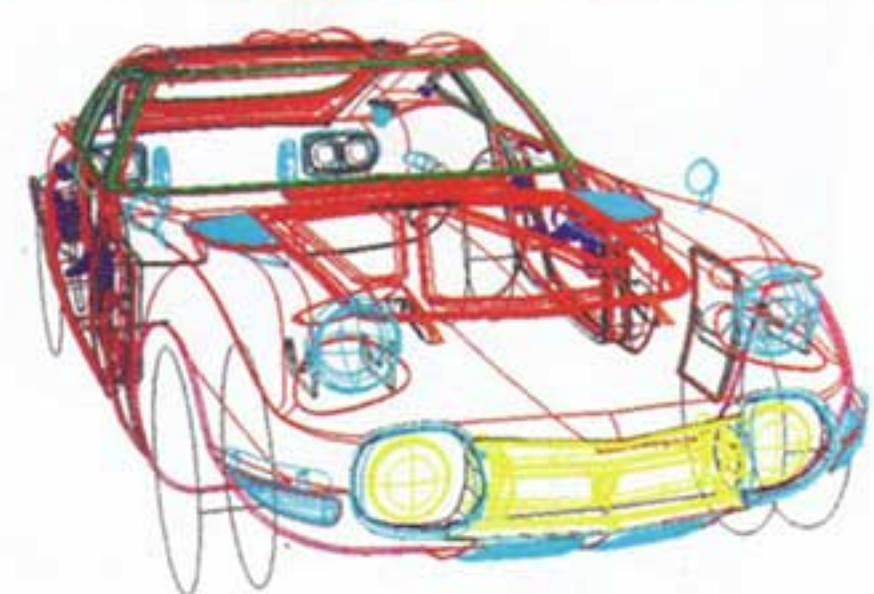


ドライビングシート



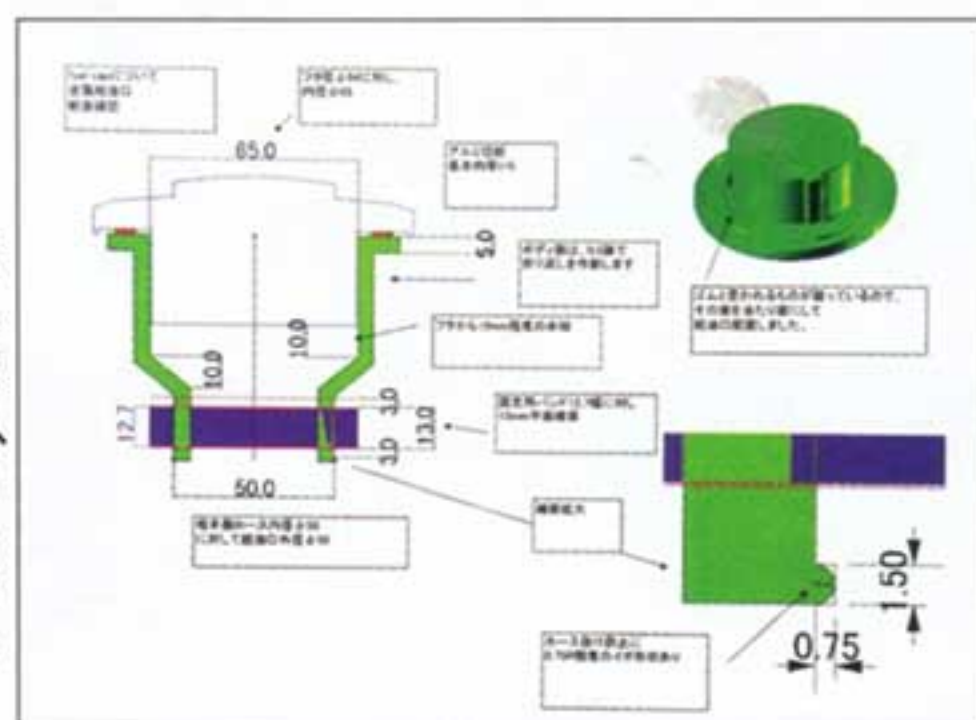
シートもこのクルマのために製作したもので、落ちついた雰囲気を演出。モールゴムやキャッチなど細かい作りも手が込んでいるのが分かる

CAD等を使いイチから設計



本物のトヨタ2000GTデータをとり、その平均値を出してデータにしたものを使用し、このデータをベースに製作していった。このような書類が山のようになっているからそれを整理するだけでも大変

細かいパーツ類もこのようにデータ化して製作。公認書類も実に600枚以上という膨大なモノで、その数値や設計図に則ってパーツも製作していると言うからもはやクルマ屋さんの域を脱しているよね



七宝焼きエンブレム



七宝焼きのエンブレムも製作するという熱の入れよう。上が製作した物で下が本物

窓枠/モール類

製作するの意外と大変なのがモールやゴム類。ロッキーオートでは型を取り忠実にオリジナルに沿って製作するという手法



コーションプレート

室内、センターコンソール後方には一台一台、製造番号と細谷氏のサインが入ったプレートが揃えられる



室内のモディファイポイント



機能的部品はトヨタ・アクアのモノを使用。現代のクルマを流用していることもあり下手に機能をキャンセルすることを避け、そのまま便利機能や快適装備が使える仕様としているのもこのクルマの特徴

センターコンソール



センター部分には空調の吹き出し口や操作部などをマウントしている

ドアの内張り(レバー類)



トヨタ2000GTの特徴的なドアも再現されているが、内張りにはアクアのインパネ等にに合わせて換えているが、デザイン的にマッチングしている

ルーフ天面



ルーフ天面の仕上げも見事。実際ルーフにはX構造の補強が入っており剛性に寄与しているが、ヘッドクリアランスは多少損なわれてしまっている

メーター



メーターもアクアの物を流用。電気メーターとなっているので情報は全て目の前

ロッキーオート代表 渡部喜也氏



渡辺社長は実際に出来上がったテストも行ったから、納得しないと商品としてお客様に任せられないという事からもその真剣さが伝わってくる。今回のトヨタ2000GTプロジェクトでは監督として当時開発に多く関わったトヨタのキャブテンを務めた細谷四郎氏に代わって渡辺社長がやってみよう。近年で言うとテスラのようなことをロッキーオート渡辺社長がやってみよう。2000GTレプリカを発表する予定だからとても楽しみ。この2J-Z搭載の方ももうすぐにかかるとの数の受注が入っているとのこと。今後もロッキーオート見逃さないね!!



編集スタッフ 石川のインプレ

お国からお墨付きを頂いた正規ナンバーの付いたトヨタ2000GTレプリカ、ロッキーオートRHV。ドアを開け中に入ると無駄にでかい(183cm)石川の身体が徒となり、頭がルーフにつきそう。身長175cmくらいの普通体型の人なら何ら問題はないと思うけど、自分はフォーミュラ並にシートバックを寝かせて運転姿勢を取ると雰囲気があるよ!!普通じゃない感覚がまた良いね!!インテリジェントキーだからブレーキを踏んでスタートボタンを押すと、メーターが点灯し、エンジンは充電されていたら掛からないのはアクアそのまま。走り出すと正しくアクア!!ハンドリングは固められた足と軽い車体、そして剛性の高いボディでしっかり感が強い。基本はアクアだと思ってきて間違いないけど、なんと言ってもこの外観を運転しているという感覚は顔がにやついてしまう。自分的には今度登場する2J-Zエンジンを搭載した車両、とっても興味アリです!!

ドライビングインプレッション

ロッキーオートRHVここまでやる?各部の製作

メンテナンスハッチ



トヨタ2000GTの特徴的なメンテナンスハッチも再現。室内のレバーを操作するというのもオリジナルと同じ。右にバッテリー、左にエアクリーナーというレイアウトもオリジナルと同様の配置

特徴的なパーツ類



ドアハンドルなどまだオリジナル(トヨタ2000GTのもの)のままだったが付随するパーツは今後全て製作するというロッキーオートRHV。メッキの部品などのかたも忠実に仕上げています

G-ワークス保存版

サンエイムック 旧車のすべて vol.6 スーパーカー×チューニングカー編 2015年8月9日発行

ユーザー目線の旧車選択ガイドブック

SAN-EI MOOK

旧車

G-ワークス

1962年式~
昭和37年

特別編集

のすべて

スーパーカー× チューニングカー編

人気旧車徹底ガイド

トヨタ2000GT



スカイラインスポーツ



TE27レVIN
Levin



TOYOTA 2000GT



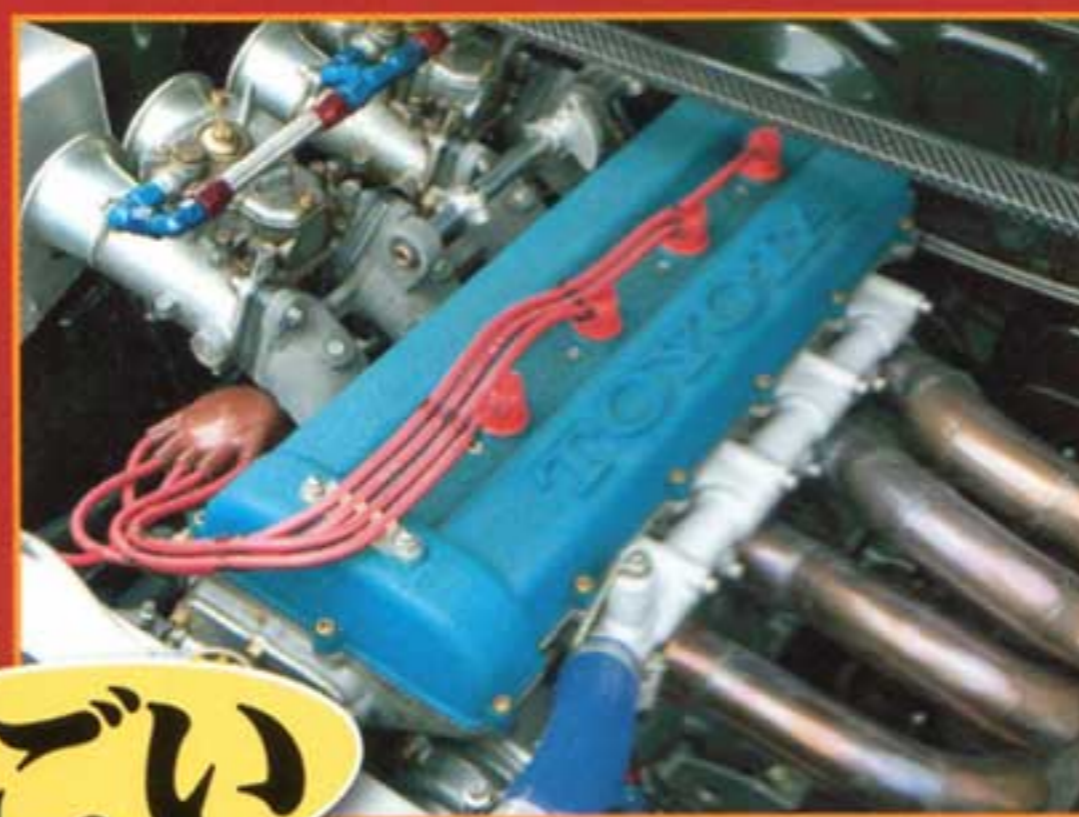
スカイラインS54B

TOYOTA151E

NISSAN LY-turbo



フェアレディZ・S30



すごい

今走る'70年代のクルマ全21車輜!!