

THE HOTTEST TOPICS

Rocky 3000GT

「50年」の時を経て3ℓ直列6気筒DOHCエンジン搭載の3000GT誕生

1965年の東京モーターショーでお披露目されたトヨタ2000GTは、日本を代表する名車の一台。そんな2000GT「誕生」から50周年の節目に当たる2015年夏、新たな2000GTレプリカが誕生した。昨年、ハイブリッドシステムを搭載したトヨタ2000GTレプリカを製作したロッキーオートが、ついに水冷直列6気筒DOHCエンジンを搭載した「ロッキー3000GT」を完成させたのだ。オリジナルと同様、後輪駆動+6気筒DOHCエンジンのメカニズムを搭載する3000GTの詳細をお伝えしよう。

8月14日、ロッキーオートの新社屋は燃え立つような熱気に包まれた。この日は、トヨタ2000GTが産声をあげて50年の節目にあたる。1965年8月14日は、トヨタ2000GTの開発に携わった細谷四方洋さんにとって忘れることができない1日だ。トヨタ2000GTの開発リーダーである河野二郎さんとともに静岡県磐田市のヤマハ発動機を訪れ、完成したばかりの第1号車と対面した。そしてチェックを済ませた後、トヨタへと運んで行った記念すべき日なのである。

チームトヨタのキャプテンを務め、トヨタ2000GTに対して強い思い入れを持つ細谷四方洋さんは、ロッキーオート代表の渡辺喜也さんに、自身が監修しているトヨタ2000GTレプリカの新作「ロッキー3000GT」の発表と新社屋であるリバーサイド第3スタジオのお披露目を8月14日に行うことを提案。この日のメディア発表にこぎつけたのである。

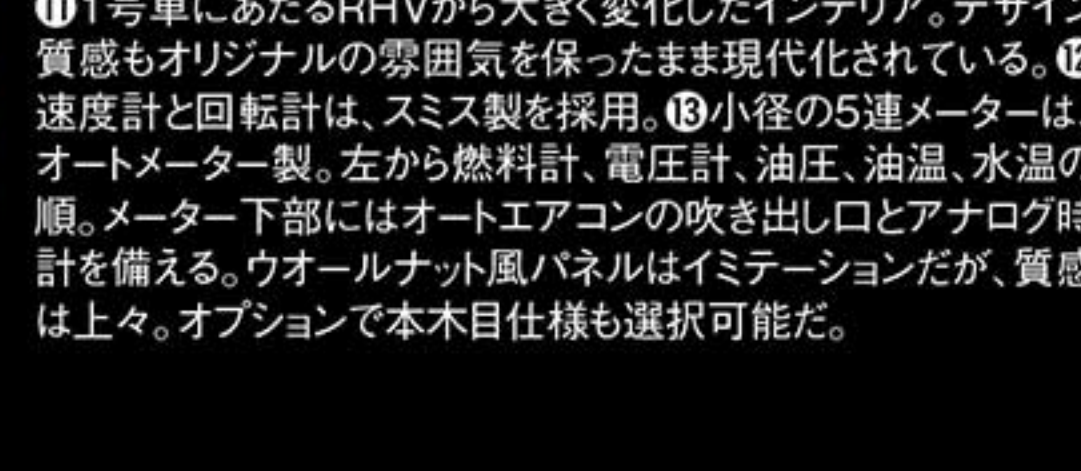
注目のロッキー3000GTは、本物のトヨタ2000GTと見紛うばかりの出来映えだ。最初の作品であるRHV（ロッキー・ハイブリッド・ビークル）も秀逸な仕上がりだった。が、ロッキー3000GTの完成度と見栄えはその上を行く。たまたまいが自然な理由は、複雑なハイブリッドシステムに代えて3ℓの直列6気筒DOHCエンジンを積み、駆動方式もFFではなく後輪駆動のFRだからだろう。

オリジナルのバイブフレームを製作し、その上に繊維強化プラスチック（FRP）製の流麗なクーペボディを被せた。実車を驚くほど細かく測定し、三次元（3D）CADデータに落とし込んでいるから美しさは際立っている。



■ Rocky 3000GT

- エンジン：水冷直列6気筒DOHC 2JZ-GE型
- 燃料噴射装置：インジェクション（オプション：ノレックス）
- 総排気量：2997cc
- 変速機：4速AT（オプション：5速MT）
- サスペンション形式：前後ともダブルウィッシュボーン式独立懸架／車高調整式サスペンション
- ステアリング形式：ラックアンドピニオン式
- ブレーキ：前後ともディスクブレーキ
- ホイール：前後とも6.5J×14アルミダイキャスト
- タイヤ：前後とも195HR14
- 装備：オートエアコン、パワーウィンド、パワーステアリング



11 1号車にあたるRHVから大きく変化したインテリア。デザイン質感もオリジナルの雰囲気を保ったまま現代化されている。12 速度計と回転計は、スミス製を採用。13 小径の5連メーターは、オートメーター製。左から燃料計、電圧計、油圧、油温、水温の順。メーター下部にはオートエアコンの吹き出し口とアナログ時計を備える。ウォールナット風パネルはイミテーションだが、質感は上々。オプションで本木目仕様も選択可能だ。

14 ステッキ型のレバーは、パーキングブレーキの解除用。ブレーキはペダル式だ。上部にはオートエアコンの操作パネルを配置する。15 4速AT仕様のシフトレバー。シフトゲート回りは暫定仕様で、この後、パワーウィンドスイッチなどがレイアウトされ、きっちりと仕上げられる予定。16 このシフトゲートの後方には細谷四方洋さんのサインとシリアルナンバーが入ったプレートが取り付けられる。17 細めのグリブとウッドの質感が良好なステアリング。センターキャップにはROCKY 3000GTの頭文字であるRの文字が入られる。18 ドアパネルにはウィンドレギュレーターを配置。パワーウィンドを備えているので、タミヤとなる。19 シートは暫定仕様で、ヘッドレストが別体となったシートに変更予定。

精巧を極めたボディマスター

FRPボディの製作においては、マスターの善し悪しそのままクオリティーの差となって表れる。マスターの作り込みが甘ければ、美しいボディラインも整った姿勢も生まれてこない。R32スカイラインにFRPで製作したケンメリのボディを被せた「平成ケンメリ」でのノウハウを存分に生かして造り上げられたロッキー3000GTのボディは、オリジナルの2000GTと寸分違わぬフォルムを描き出している。実車を正確に測定し3DCADデータを作製。そのデータを元にレーザーカッターで正確に削り出したマスターは緻密かつ精巧。このマスターがあるからこそ、2000GTが備える美しい特徴的なボディを再現できるのだ。

フェンダーラインが特徴的な2000GTのボディラインを精密に再現している木型。このマスターを見れば、いかにロッキー3000GTが贅沢な製作過程を経ているのかわかる。



THE HOTTEST TOPICS Rocky 3000GT



1 バンパーやグリル、レンズ類、モールなどもすべて2000GTの純正パーツを忠実に再現しているため、顔つきも見分けがつかない。各ボディパネルの合わせ目やモール類の組み付け精度も高い。2 特徴的なリトラクタブルライトももちろん可動。オリジナルの2000GTよりも動作が速く、しかも左右同じタイミングで開閉する。3 外側がメッキ、内側がツヤ消しブラックで塗られるミラーも純正同様。4 わざわざ七宝焼きで作られたエンブレムにはROCKY 3000GTの文字が入られている。色使いは2000GTと同様だ。5 ドアハンドルも2000GT独特の形状を忠実に再現。質感も十分だ。6 フューエルキャップも製地の部分とホリツグ部分が組み合わされるオリジナルをトレースする。7 リアに取り付けられるエンブレムも純正同様のデザインで、ROCKY 3000GTの文字が入られている。8 テールレンズのハウジングも製地のオリジナルを忠実に再現。9 φ63mmのステンレス製のキャブトマフラーを装着。10 まるでオリジナルと見分けがつかないリアビュー。もしかすると2000GTを見慣れている人は若干の違和感を覚えるかもしれない。が、それは実際に装着されるホイールよりも若干幅広の試作ホイールが装着されていることと、リアの高がやや低めに設定されているから。逆に言えば、そんなささいなことさえ気になるほど、全体のフォルムや他の部分の完成度が高いといえる。



パイプフレーム構造と精巧に組み付けられたボディにより、剛性は驚くほど高い。ドアやリアゲートなど、開口部は多いが、ドアを閉めるときの音は重厚だ。コクピットに座っても剛性の高さを感ぜさせるから安心感がある。RHVでは間に合わなかったリトラクタブルヘッドライトの昇降も実現した。しかも驚くほど瞬時に、しかも両側とも同じ速さでポップアップする。ステアリング形式はクイックなラック&ピニオン式だが、油圧式のパワーアシストを追加して軽い操舵フィールを実現した。サスペンションは、オリジナルと同じダブルウィッシュボーンを4輪に採用している。ブレーキは4輪ともディスクだ。FRP製の軽量ボディだから制動性能は素晴らしい。パワーユニットは、スーブラヤソアラ、クラウンなどに積まれて好評を博した排気量2997ccの水冷直列6気筒DOHCの2JZ-GE型だ。撮影車は後期型のVVT-i(連続可変バルブタイミング機構)仕様だ。燃料供給は、キャブレターではなくメンテナンスフリーを実現するインジェクションのEFIを採用する。軽量ボディに加え、排気量が1000cc大きいから豪快な加速を見せるだろう。だが、これでも物足りない、という人のためにターボとスポーツインジェクションも用意する。トランスミッションは電子制御4速ATが基本だ。無段変速機のCVTと違ってドラマチックな加速を披露するが、マニュアル派のために5速MTをオプション設定する。燃料タンクは容量が57リットルで、2000GTより容量は3リットル少ないが、燃費はよくなっているから不便は感じないはずだ。





ROCKY 3000GTを前にしたトークショーでは、トヨタ2000GT開発にかかわる貴重な話を聞くことができます。メイン写真の左から高木英匡さん、細谷四方洋さん、松田栄三さん。

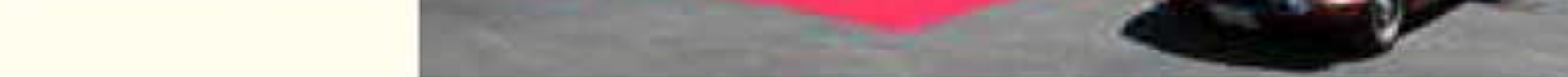


トヨタ2000GT開発に携わった オリジナルメンバーによる トークショーも開催

1964年、トヨタ2000GTの開発プロジェクトは、事務職の女性を含めて7名という極小規模な態勢でスタート。ロッキー3000GTの監修をされている細谷四方洋さんは、そんな開発メンバーの一人だ。そして今回、細谷さんのほかに、トヨタ2000GTのエンジン開発を担当した高木英匡さんと、開発テストを担った松田栄三さんを加えた3名による記念トークショーが開催された。詳しいトークショーの内容は次号でじっくりお届けするので、ここではそのダイジェストをお届けしよう。



ロッキーオートの新ファクトリーとなる「リバーサイド第3スタジオ」の敷地内で発表会とトークショーが開催された。会場には、ロッキー3000GT(中央)のほか、2台のトヨタ2000GT(後期型)も並べられた。



SHOP INFORMATION



ロッキーオート・リバーサイド第3スタジオ
〒444-3343
愛知県岡崎市泰梨町字土橋42
<http://www.rockyauto.co.jp/>



ロッキーオートの本社からクルマで数分の位置に新設された「リバーサイド第3スタジオ」。ここではROCKY 3000GTの組み立てが行われるほか、落ち着いた雰囲気のある接客スペースも用意されている。

ロッキー3000GTの発表とともに話題を集めたのが、トヨタ2000GTの開発メンバーによるトークショーだ。トヨタ2000GTは1964年5月に開催された第2回日本グランプリが終了した後の8月に開発が始まったが、異例の少数プロジェクトだった。ヤマハ発動機にプロトタイプ第1号車を受け取りに行ったときの感動を、チーム・トヨタのキャプテンだった細谷四方洋さんは熱く語っている。「トヨタ2000GTはヤマハと共同開発したクオリティの高いクルマで、ヤマハでなくてはできなかった」と、細谷四方洋さんはヤマハの技術レベルの高さを賞賛しつつ開発当時を振り返った。また、トヨタ2000GTの内装をデザインした天才肌の野崎諭さんのアシスタントを務めたという、意外なエピソードも披露している。

フェンダーの峰の形を、ドライバーの視点から訴え、万一のときに方向が分かるように変更してもらったそう。細谷四方洋さんは、野崎諭デザインと呼んでいた美しいラインを「野崎ライン」と呼んでいる。最適なドライビングポジションを模したモックアップを製作した話や優れたエアロダイナミクスのボディを生み出した話は、今回のロッキー3000GTの開発にも通じることで、とても興味深かった。

3M型エンジンのチューニングを担当したのは高木英匡さんだ。スペースのないところに長い直列6気筒エンジンを収めなくてはならないので苦労したことや笑顔を語っている。外にリッドを設けてエアクリナーとバッテリーを取り付けたのは、場所がなかったからだそう。迷ったあけく、あの場所に着いたことを告白した。

また、富士スピードウェイで行われた第3回日本グランプリの後に挑んだ78時間スピードトライアルについても知られざる逸話を語ってくれた。本番前に3回のテストを行ったが、ピストンが焼き付いたり、クラッチにトラブルが出たりして一度も予定の距離を走ることができなかったのだ。

このトライアルのとき、松田栄三さんは本社で待機していたが、クラッチ系のパーツに不具合が出たため、急ぎよ、対策パーツを作り、試験場まで持って行ったことを打ち明けている。クラッチをいたわり、ゆっくりとスタートしたことも明かされた。このスピードトライアルのときの写真は、タブーを犯して松田栄三さんが撮ったものだ。この秘話もトークショーで語られている。話に熱が入り、予定の時間をかなりオーバーしてお開きとなった。



①エンジンルームには2000GTと同様の水冷直列6気筒DOHCとなる2JZ型を搭載。排気量は3ℓとなり、1気筒あたり4バルブを備え、可変バルブタイミング機構も備えた高年式エンジンとなる。②ルーフも特徴的なダブルバルブを忠実に再現。少しでも前面の投影面積を削りたいため、中央部分のみルーフラインを低くする工夫だ。③リアのハッチゲートも可動。2段式のストッパーを備えている。カーゴスペースも確保されている。④オリジナルの2000GT同様に、左フェンダーのサービスハッチを開けるとエアクリナーが顔を出す。⑤同様に右サイドにはバッテリーを搭載。オリジナルでは装着されていないハッチのストッパーが付いている。⑥センターロックデザインを巧みに落とし込んだ5穴ホイール。製品版とデザインは同様だが、鍛造削り出しで作られた試作品のため、リム幅が7Jとなっており、05Jほど幅広となっている。⑦剛性の高いパイプフレームに軽量なFRPボディという組み合わせは、レーシングカーの文法通り。走りの性能も十分。



THE HOTTEST TOPICS Rocky 3000GT

RHVではオリジナルとの違いを感じたインパネは、見違えるほどデザインがよくなっている。7つのアナログメーターは当時のものに近いデザインで、まったく違和感がない。ウッドパネルはイミテーションだが、これも本物と思わせる仕上がりである。こだわり派のために、本木目パネルを設定することも考えているという。

パーキングブレーキはステッキ型だが、これは解除だけでブレーキをかけるときは足踏み式だ。また、さり気なくオートエアコンの吹き出し口も設けた。装備のレイアウトに関して強いこだわりと美学が感じられる。

標準仕様の車両本体価格は、第1期の販売価格より300万円上がり、1980万円となったが、各部に新設計のパーツを採用し品質向上を果たしている。消費税や公道を走るための公認取得費用、諸経費などは別途となるためトータルで2000万円を超えるが、その内容と渡辺喜也代表の苦勞を考えると高いとは言えないだろう。それ以上の満足感が得られるはずだ。

第2期のオーダー受け付けは10月からとなっている。今のところ1年に生産できるのは8台程度で、10月にオーダーすると納車は約2年後になるという。だが、それだけの価値はある。

Nostalgic Hero

Impressive Classic Car Magazine
ノスタルジックヒーロー

TOP ARTICLE ● 特集 *The Revered Fairlady Z*

フェアレディZへの慕情

Vol. 171

HS30ダットサン240Z サファリラリースペック / PS30フェアレディZ432 / S30フェアレディZ
HS30フェアレディ240ZG / S30フェアレディZ-L / E-S130フェアレディZ Tバールーフターボ2シーター

注目記事
ビンテージギャラリー

カラス / 浮谷東次郎spl.

「50年」の時を経て現代によみがえった名車 Rocky 3000GT
ハコスカ & ケンメリ GT-R BROS. in 函館
ハコスカGT-Rでアメリカ大陸を走破 グレートレース2015



好評連載

アメリカ発! ニッポン旧車の楽しみ方 フィンランドspl.
[新連載]グッドカー・グッドシーズン 日産フェアレディZ
旧車生活へのいざない P411ブルーバード
あの時代、あのクルマ 1959年編

EVENT

Zカー・コンベンション2015
JCCA 筑波ミーティング・サマー
オートジャンボリー2015
第15回金沢クラシックカーミーティング ほか

10

2015 OCTOBER

●次号は2015年10月31日発売予定です