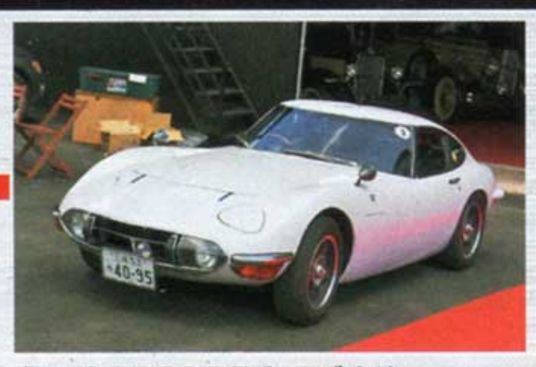
トヨタ2000GT 誕生50周年の記念日に 3ℓ直6の3000GTとして復活！

■ロッキーオート
TEL：0564-66-5488（完全予約制）
http://www.rockyauto.co.jp

ロッキーオート3000GT


トヨタ2000GTオリジナル

日常で不安なく走行できる安全面にも配慮された設計

いまから50年前の8月14日、トヨタ2000GTの1号車がヤマハからトヨタ本社に納車された。その記念すべき50周年の今年、愛知県岡崎市にあるロッキーオートが、フレームから完全再現した2000GTに直6エンジンを搭載させたモデルを完成させ、お披露目した。

この車両は本誌5月号でも紹介したが、改めて解説すると、トヨタ2000GT開発チームの一員でもあり、ワークスチーム「チームトヨタ」のキャプテンを務めていた細谷四方洋氏の完全監修のもとで製作された2000GTのレプリカである。ただし、通常のレプリカが市販車をベースに形だけをそっくりにモディファイしたクルマであるのに対し、この車両はオリジナルの2000GTを3Dスキャンしてフレームからすべて完全再現して製作しているため、レプリカというよりも再生産品に近い。2000GTは車両ごとにパーツの寸法が異なることから、3Dスキャンは複数のパーツから平均寸法を取ってCADデータを作成。監修の細谷氏が「これぞ野崎ラインだ！」（2000GTのデザイン担当は野崎喩氏）と太鼓判を押すクオリティの高さで再現されている。

ただし、見てのとおり外観のデザインはオリジナルとうりふたつだが、完全に同一寸法というわけではない。安全面の配慮から、実際にはトレッド幅を広げるなどオリジナルよりもひとまわり大きくなっている。そのため、見た目のボディラインは絶対に崩さないままで寸法上のアレンジが必要となり、その微細なデザイン修正を監修の細谷氏と何度も行ったという。しかもCADデータだけでなくコストのかかるモックアップ（模型）まで造ってしまうほど、同店のクオリティに対するこだわりは半端ではない。

「安全性ということでは、真っ直ぐ走ってちゃんと曲がる、止まるということが重要です。そこで、路面をしっかりととらえるためにトレッドの拡大は必要でした。足回りはダブルウィッシュボーンに変更しており、ブレーキにはABSもついています。現代の高出力エンジンを搭載する以上、速いだけでボディがついてこないクルマは乗り手を選んでしまいます。現代車と同じように、乗りやすくて安全なクルマにするために必要なことはすべて行っています」とロッキーオートの渡辺喜也代表は語っている。

以前本誌で紹介したモデルはアクア用のハイブリッドシステムを搭載したRHV（ロッキー・ハイブリッド・ヴィークル）というモデルだったが、今回完成したモデルはオリジナル同様の直6エンジンとするため、3ℓのトヨタ製2Jエンジンが搭載されている（そのため車名が3000GTとなった）。そのパワーを受け止めるためにもボディや足回りの変更が必要だったのだ。もちろんパワステやエアコンなどの快適装備も安全面に貢献する装備として採り入れられている。

また、FRPで成型された外装ボディのクオリティにも改めて驚かされた。以前取材したRHVはプロトタイプ段階のもので、その時点でも見事と思ったのだが、今回完成した製品版と比較すれば明らかにボディ表面の仕上がりが美しくなっていることに気付く。なお、FRPの型抜きは半自動ロボットが行っているため製品誤差はほとんどないそうだ。

現在1次オーダーは終了し、今秋よりオーナーへの納車が開始される。なお10月からは2次オーダーの受付が開始されるが、2次オーダーからはオートライトと連動して開閉するリトラクタブルヘッドライトや、金型から起こしたABS樹脂のクロームメッキモールなどが取り入れられており、本体価格は1980万円となる。

さらにオプションには、5速MTやスポーツインジェクション、ターボなども用意されており、オリジナルと同排気量の2ℓ直6エンジンも個別オーダーで対応可能だという。すでに2年半の納車待ちであるが、2000GTが発売2年後に後期モデルが発売されたように、同店でも2年後には後期仕様を発表するとのことなので、いまから後期仕様をオーダーしてしまうという方法もある。

エンジンはクラウンやスープラなどに搭載されていた3ℓのトヨタ製2Jエンジン。3ℓのため3000GTと命名。トランスミッションは電子制御4速AT。

足回りは4輪独立懸架ダブルウィッシュボーン式でブレーキもABSつき4輪ディスクと、3ℓエンジンのハイパワーを受け止める変更が施されている。

オリジナル同様に左右のフェンダーには右にバッテリー、左にエアクリーナーが設置され、ドアは室内から操作して開くことができる。

オリジナルの2000GTを3Dスキャンして、微細な調整を施して製作されたモックアップ。使用パーツも約1000点あり、ここまでくると自動車メーカーと何ら変わりない。

オリジナルの内装はヤマハの楽器の技術が使われた美しいインパネだが、それと比べても決して劣ることのない見事な質感で仕上げられている。

オートライトに連動して開閉するリトラクタブルヘッドライトを採用。開閉速度も驚くほど高速で滑らかに作動する。

2000GT開発者3名が集結 当時の開発秘話などを語る

8月14日の50周年記念日に合わせて開催された3000GTのメディア向け発表会には、当時2000GTのテストドライバー兼アシスタントデザイナーだった細谷四方洋氏、エンジン設計の高木英匡氏、車両試験担当の松田栄三氏の3名が集結して、当時のことについて語るトークショーも行われた。2000GTは「開発をヤマハに丸投げした」とか、「日産の技術をパクった」など、さまざまな流言が流布されているが、実際にはヤマハとの提携前の64年の夏には基本設計ができあがっており、車両開発を関東自動車、トヨタ車体、セントラル自動車のどの車体メーカーで行うか検討していたところにヤマハとの提携があって依頼したのだという真実が語られた。また高木氏は、スペースの限られた2000GTの車両設計は社内でも陣取り合戦となり、バッテリーとエアクリーナーを置くスペースがなく、苦肉の策で前輪後ろの左右に配置されたなど、開発秘話についても聞くことができた。

●はみ出し情報● 2000GTプロジェクトリーダーの河野二郎氏、デザイン担当の野崎喩氏、車両設計担当の山崎進一氏は残念ながらすでに他界しており、今回は開発当時の話を伺える数少ないチャンスとなった。

ついにプロトタイプ完成!

ソアラ後継ラグジュアリークーペ レクサスLC500激写

トヨタ&マツダ・コンビの将来を占う
TNGA × SKYACTIV = もっと2いいクルマ!?

次期 リーフに隠された日産の秘策

mag-X

2015 10 OCTOBER

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

定価607円
「ニューモデルマガジンX 2015年10号」8月26日発売
(毎月26日発売)
第31巻第10号 通巻338号

12色のオーダーカラーも用意
クラウン・アスリートターボ

名称復活! エスクード・ノマド

サイズアップでプレミアム感たっぷり
MINIクラブマンは350万円から

八郷体制でホンダ商品計画を見直しか
プリウス対抗車に異変

発売延期のVW・eゴルフを横目に
アウディA3 e-tron導入

インドネシア新工場で生産
三菱コンパクトMPV

ホンダ軽自動車事業の屋台骨
N-BOX 2017年に一新 年産25万台へ