

3000GT×ロッキータ

# 現代によみがえったトヨタ2000GT

TEXT: NOSTALGIC HERO/編集部 PHOTO: HIROTAKA MINAI/南井浩孝  
COOPERATION: ロッキータ <https://rockyauto.co.jp/>



ロッキータが販売店から自動車メーカーのクオリティへ。  
それは、入手が難しい旧車の1台であるトヨタ2000GTを  
我々が手にする可能性を高めたという事実を示していた。  
そして、このことは多くの旧車ファンの希望となった。

ROCKY 3000GT  
ROCKY AUTO  
監修 細谷四方洋

# BYRON



7 エンジンには2JZ-GE型。直列6気筒DOHC24バルブで排気量は2997cc。2JZ型の第二世代で可変バルブ付きのVVT-i仕様。140~150系のクラウンにも使われた名機。8 量産されている3000GT。納期は必ず守ると明言。予約順もしっかり守られている。



11 シートは当時のデザインを踏襲し、より肉厚に。ヘッドレストも装備されている。12 パワーウィンドウを装備。13 ウッドの内装は2000GTのオーラを出した質感。エアコンの吹き出し口も目立たないように工夫。サイドブレーキはステッキ型をそのまま使えるようにしている。



9 2000GTの特徴の1つでもあったエンブレム。もちろん3000GTにも付属。当時と同じように七宝焼きで製作されている。10 もちろんキーレスエントリー。こうした便利機能はうれしい。



今後、ロッキーオート本社から約2kmほど離れた場所にある「ロッキーオートファクトリー」敷地内に3000GTの監修を行った細谷四方洋さんの資料館が設立する予定。また、ファクトリーに並べられた3000GTをはじめ、ロッキーオートが製作したクルマを、コーヒーを飲みながらゆったりと眺められるカフェのオープンも予定されている。



INFORMATION  
**Rocky Auto**  
 ロッキーオート  
<https://rockyauto.co.jp/>

会社名:株式会社イーグルコーポレーション  
 住所:〒444-0003 愛知県岡崎市  
 小美町字殿街道153  
 営業時間 10:00~19:00  
**TEL 0564-66-5488**

旧車ショップというよりディーラー然としたたずまい。完全予約制のため、3000GT購入希望の人は上記電話番号に連絡し、来店予約が必要となっている。

め視界は2000GTそのもの。逆に現代車のような太いAピラーで視線を遮られることなく、細いBピラーゆえに得られるコーナーの見やすさは、実際に運転してみると安心感が違う。

2JZ型エンジンにエアコンといった快適装備を搭載したこのクルマが、50年前のスタイルを実現するのは剛性的に無理があるのではないかと声もある。もちろん設計がどれほど古くても、素材や進化した製作技術によってカバーすることは、本誌読者であれば想像にたやすいだろう。それだけでなく、もっとも弱いと考えられるサイドシル部分には50×100mmサイズの補強が組まれているのだ。これは通常行いう補強のようにXフレームとして組まれているのではなく、前後の縦方向に入っているため強度が格段に違う。ロールバーがフレームに寄り添うように入っているようなものなので、その強度はもちろん、ドライビング時の剛性感も格段に変わってくる。

2000GTを懐かしむだけでなく、現代車としてのドライビングの楽しさも十分に得られる仕様。このスタイルを実現しているながら、クラウンのように快適に乗ることができるクルマは他にないものだ。

ロッキーオートは現在、完全予約制となっている。クルマを見るための十分な時間を、1人の購入希望者のために用意するため。そこでは車両だけでなく、店の様子や工場の規模、そして何よりロッキーオートが製作するすべてのクルマを企画した渡辺社長の人となりを知ってもらうため。他の予定が入らない特別な時間を過ごしてもらおうためのものだ。

ロッキーオートが、旧車ショップではなく、自動車メーカーになったことは、旧車乗り、旧車ファンにとって新しい世界が広がったということだ。3000GTはその入り口に立っているクルマなのである。



Rocky Auto 3000 GT SPECIFICATION	
エンジン	2JZ-GE型3.0直列6気筒DOHC24バルブ
トランスミッション	電子制御4速AT
ステアリング	パワーアシスト付きラック&ピニオン
ブレーキ	前後4輪ディスクブレーキ
燃料噴射	電子制御式(EFI)
駆動方式	フロントエンジン&リアドライブ
標準装備	オートエアコン



## 新しくラインナップされた後期型

3000GTは基本的に当時人気の高かった前期型の現車を元に製作。図面が存在しない部分は実車から起こし、製作している。2J型を搭載するためフレームは高い強度を得るためオリジナルで作られているがボディデザインはそのままという、通常の車両開発以上の手間と資金をかけている。そんな中、後期型を希望する人が現れ、渡辺社長はあまり深く考えずに了承し、後期型の製作も始めたが、これがあった以上に難しく、もう1台を作るほどの時間と追加資金がかかってしまったという。それだけに後期型の出来もレベルが高い。



4 後期型の特徴であるグリルと一体化になったフォグに大型化されたウインカー。ヘッドライトの開閉時間は2000GTと違い、前期後期で差はない。5 ミラーは黒に。6 リアサイドマーカーも大型化されている。

そこで考えられたのがステアリングトル機能だ。本来の目的は乗り降りの補助だが、キーを差し込んだとき、自動的に手前に引き出されるステアリングは儀式のようで、このクルマを操縦するという気持ちにさらに盛り上げてくれる。

エンジンはあっけなく始動するが、独自に開発されたマフラーの咆哮はかつて現代車のものではない。これも渡辺社長のこだわりと言えるもの。

1 前期型の特徴である独立したフォグライト。2 ミラーは当時の他のクルマと同じように全部がメッキで仕上げられている。3 ボディー型体のリアサイドマーカー。50年前のクルマとは思えないデザインセンス。

まさに走っているという表現が正しく、当時の2000GTであれば乗り込み、走り出すまでに気力が必要となるが、3000GTであれば日常の足として走り出すことができる。

エンジンは2JZ型3.0直列6気筒。静かでないかな走りを実現する。実際に本誌編集部員がこのクルマに乗り込み、短い距離とはいえドライブしてみた。

まず、コクピットは2000GTそのものの。2000GTの場合は暖機中から熱を発生し、冬場でも汗をたらだらとこいてしまうほどだが、オートエアコン装備の3000GTでは快適そのもの。ポジションは2000GTより楽だが、それでも降りには気を使う。

「ステアリングのオートトル機能は、乗り降りのしやすさを考えて装備しました」とロッキーオート社長の渡辺喜也さん。このクルマの主な購入層は50代以上。できるだけラクなポジションにしたかったが、それでは2000GTのイメージからはほとんど遠くまでいってしまう。

# Nostalgic Hero

The premier Japanese classic car magazine  
ノスタルジックヒーロー

2018年9月1日発行  
(隔月寄数月1日発行・隔月寄数月1日発売) 第31巻4号  
平成10年6月4日第三種郵便認可  
クラシックカーを愛する人へ

特別付録  
30周年  
アニバーサリー  
グローブ  
30<sup>th</sup>  
Anniversary  
1988-2018



旧車と共に歩んだ30年

Nostalgic Hero 1988-2018

188