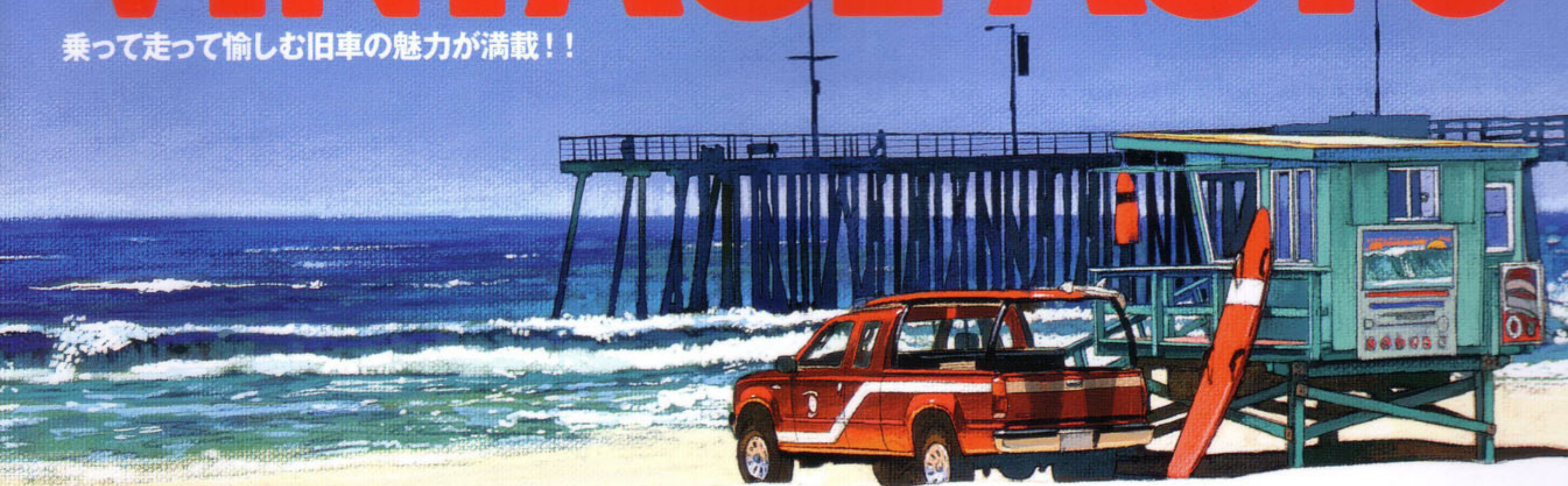


# VINTAGE AUTO

乗って走って愉しむ旧車の魅力が満載!!



至高のクラシック

## GT-R全タイプ インプレッション

実走行1万5000キロという驚愕ケンメリをはじめ  
GT-Rの魅力あふれる極上車をとことん乗り比べ。

スカイライン、フェアレディ、ローレル、セドリック、  
グロリア、バイオレット、サニトラなど  
歴代名車登場。

NISSAN編

## エンジン別 名車図鑑

保存版



旧車買うならこの店で!!  
優良旧車  
ショップガイド

歴代車種徹底解剖  
トヨタクラウン  
ヒストリー

# the supreme

Vintage Auto17 2009 Spring ; Special Issue

## 色褪せぬ輝き! 至高のクラシックGT-R

誕生から40年を迎えても、いまだにファンを虜にしてやまないクラシックGT-R。  
よく調律されたS20エンジンのエキゾーストノートは  
いったん耳にしたら最後、きっとアナタの脳裏に深く刻まれ決して忘れ去ることができないはずだ……  
旧車の王道ともいえるGT-Rの魅力を実車インプレッションも合わせてお届け!

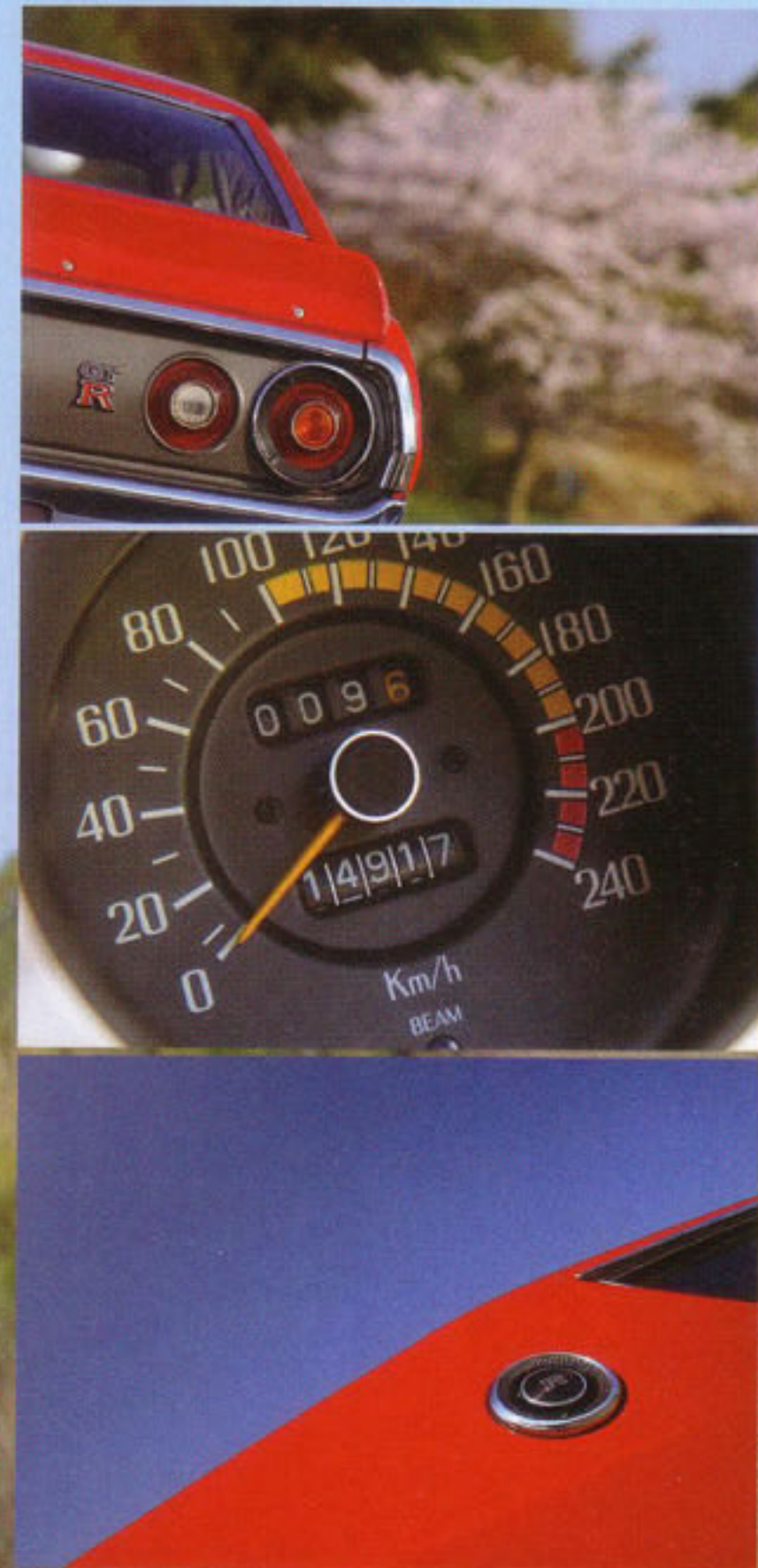
text/J.Toya 戸谷純一郎 photo/A.Hirano 平野陽  
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080



わずか7台しか生産されなかった  
真紅のKPGC110でも二度と出ない1オーナー  
走行1.5万kmの奇跡的個体!

排ガス規制のあおりを受け、結局レースに出場することなく姿を消したKPGC110  
ただでさえ数少ないケンメリGT-Rだが赤いボディはピカイチのレア度を誇る  
これ以上望むべくもないウルトラ・ミントコンディションを存分にご覧あれ!

text/J.Toya 戸谷純一郎 photo/A.Hirano 平野陽  
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080



取材時は桜が満開のシーズンということで、花見客の中には足を止めてこのケンメリGT-Rにしばし見とれる方も少なくなかった。1オーナーで走行1万4917kmという素性を明かさずとも、赤いボディから発せられる特別なオーラに引き寄せられてしまうのだろう。一見してわかる極上の内外装に加えて、絶好調なS20エンジンが官能サウンドを奏でるKPGC110はもう二度と出現することのない奇跡的な個体。現行エキゾチックカーに勝るとも劣らぬプライズにもうなづけるはずだ。



the  
sup-  
reme  
G  
T  
-  
R  
Vintage Auto17  
1000 Spring  
Special Issue

1973 NISSAN  
SKYLINE H/T GT-R



36年間で1.5万km弱しか走行していないものの、前オーナーのきめ細かいメンテナンスのおかげで非常に快調なS20エンジン。ノーマルサスペンションに175/70R14の組み合わせでも、ワインディングロードを気持ちよく走ることができた。それに新車のような内外装も加わるのだからファン必見の1台だ。



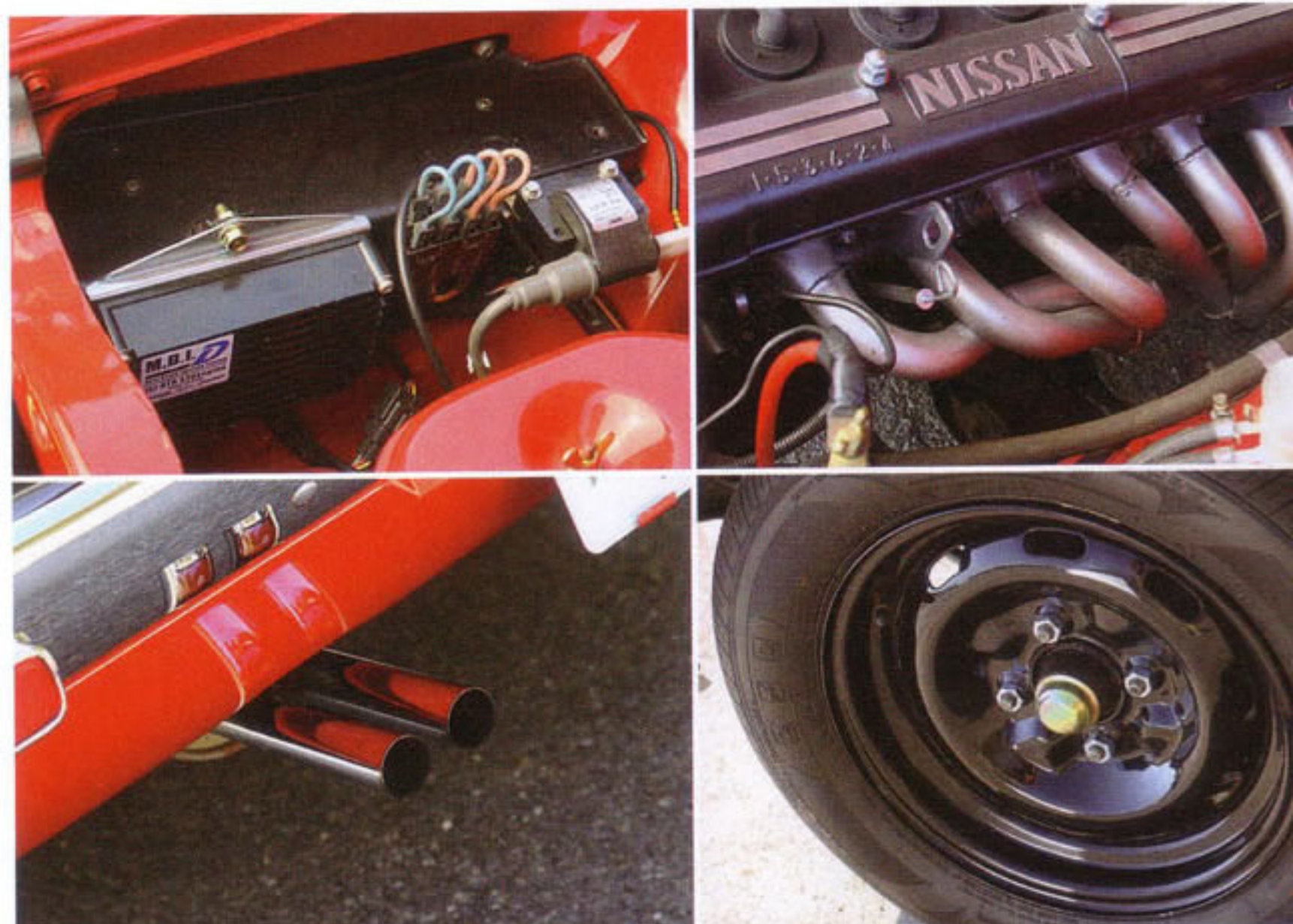
排ガス規制の真つ只中に生まれた2代目スカイライン(通称ケンメリ)GT-Rは、結局サーキットでの勇姿を目にするこなく消え去った。当時の生産台数はわずか197台にとどまり、希少価値の高さという点ではクラシックGT-R随一だ。さらに197台生産されたケンメリGT-Rのうち、この赤いボディカラーはわずか7台のみと極少。おそらく現存しているのは2、3台に過ぎず、コンディションの良い赤いケンメリGT-Rを探し出すことは不可能に近い。だが幸運にも今回奇跡的な個体に巡り会うことができた。

周囲の風景が移り込むほどに磨きあげられたボディは、とても製造後35年以上が経過したとは思えないほど。そしてロッキオオート・渡辺代表から思いもよらぬひと言が。「1オーナーで走行1万5000km弱ですよ! 良かったら乗ってみてください!」

ベントも当時のままで、タイヤや消耗品以外はフルノーマルという奇跡的個体への試乗が許されたのだ。早速ドアを開けてコックピットに潜り込む。ドアを閉めると「ダンッ!」という収まりのいい音。きつとボディがヨレていない証拠なのだろう。セオリーどおり電磁ポンプのカチカチ音を軽く拝聴した後キーを捻ると、あつけないS20エンジンが始動。少しアクセルを煽ると「フウアアフウアアア!」と乾いたNAサウンドが響き、よどみのないエキゾーストノートから調子の良さがうかがえ

た。一刻も早く試乗ステージに向かわねば!と逸る気持ちを抑えつつ、市街地を抜けて目的のワインディングロードを目指した。

ワインディングロードとはいってもアップ&ダウンのある一般道で交通量も多いため、あくまでスピードレンジは日常走行の範囲内だ。しかし市街地を普通に流しただけではわからないこと探るには十分なコース走り出してスグにとにかくこのS20エンジンが快調であることに気付く。ちよつと勾配のきつい登りでもグズることなく、低回転からタコメーターの針はぐんぐんと上昇し、しつかり加速していく。特に4500rpm付近からは痛快で、パワー&トルクはもちろん、刺激的なDOHC



# the Supreme GT-R

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue

## 1973 NISSAN SKYLINE H/T GT-R

鋭い吹け上がりを見せる  
名機S20エンジンのパワーを  
新車コンディションの  
ボディ&シャシーが受け止める



サウンドは病み付きになりそう。一方下りでは、サスペンションとブレーキの性能を垣間見ることができた。現代の感覚では頼りない175/70R14というタイヤを履くにもかかわらず、下りコーナーを履くにもこのベースで進入したぐらいでリアタイヤが音を上げる気配もなく、逆にノーマルサスペンションとのバランスの良さが際立っていた。ブレーキも4輪ディスクのためコントロール性に優れる。コーナリング中は純正バケットシートが腰に最適なサポートを与え、大径でグリップも細みなステアリングも意外やレスポンスはクイック。ある程度のスポーツドライビングもノーマルのまま十分楽しめそう。

1. ノーマルイグニッションシステムは純正フルトラからウルトラ製MDIキットにアップグレード。始動性もさぶる良好で、タコメーターの作動不良といったトラブルも解消されるという。
2. 耐熱シルバーが美しいエキゾーストマニホールドはスチール製。
3. マフラーはフルデュアルでクロームのテールエンドには腐食も見当たらない。
4. ホイールはトビー製スチールでサイズは5.5J×14インチ。タイヤは175HR14が廃盤のため175/70R14を組み合わせている。試乗した限りノーマルサスペンションとのマッチングは悪くなかった。
5. フロントシートは純正バケットで、適度に腰回りをサポート。ブラックで統一されたインテリアがスポーティだ。

1	2
3	4
5	



1.ステアリングやシフトノブといった劣化しやすいパーツも驚きのコンディションを維持。2.回転計は10,000rpm、速度計は240km/hスケールと高性能ぶりをアピール。アルミメーターパネルがいまでもスポーティに映る。3.新車時のビニール製フロアマットもそのまま残されている。無論カーペットにはシミひとつない。



1.サイドシルに設けられたステップにまでビニールのカバーで保護するなど、前オーナーの愛着の深さが伝わってくる。2.天張りもシートやトリム同様ブラックで統一。ご覧のとおり垂れもなく、キレイな状態を保っている。

# the GT Supreme

ディテールにおよぶまでコンクール・コンディション！  
一生付き合えるパートナーにはこんなGT-Rを選びたい

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue  
1973 NISSAN  
SKYLINE  
H/T GT-R



アメリカン・マッスルを彷彿させる力強いリアビュー。GT-Rだけサイドステップに黒いカバーが備わり、通常モデルはモールが付く。



メッシュグリルとRバッジが迫力のフロントフェイスを作り出す。前後オーバーフェンダーに収めたノーマルタイヤが逆に新鮮。



1.ダックテール・タイプのリアスポイラーもGT-Rに標準装備。2.リアウインドーは熱戦なしの白ガラス。3.GT-Rだけに許された白×赤バッジがリアクォーターに付く。4.標準ではラジオもないスバルタンなケンメリGT-Rだが、この車両にはバイオニア製コンポーネントが取り付けられている。



1.痛んで読めなくなりがちなコーションプレートもこのとおり。機関型式の「S20」の3文字が誇らしげだ。2.ヘッドライトステーは新品に交換済み。普段はあまり見えない部分にも気が配られている。3.ボンネットのストライカーまでなんと新品というコダワリよう。4.バルクヘッドの打刻は「KPGC110-000185」。生産台数はわずか197台なことから、ほぼ最終に近い製造ロットだったのだろう。

まずボディの美しさ。保管状態が極めて良かったことで、艶やかな表面を維持している。単に塗装がキレイなだけではなく、下回りからエンジンルーム、トランクルームとどこを見てもその状態の良さに舌を巻いてしまう。ホイールもコダワリのトピー製スチールホイールでサイズは5・5J×14をセットし、オリジナルの外見を保っている。

対する室内もフルノーマルで、シートやステアリング、そして天張りといった痛みやすい部分も新車同然のコンディション。インテリアのトリム類やステップはビニールにより保護されており、ビニール自体はオリジナルではないにせよ、前オーナーの愛着の深さを如実に物語っている。さらに新車時のノベルティグッズやフロアマットまで完備しているのは驚きだ。

一方の機関系は基本的にフルノーマルを保ちながら、消耗品類はきちり交換済みなので安心。例えばブレーキ・マスタシリンダーやフューエルフィルターなど走行に直結する部分は当たり前で、ワイパーモーターまでもが新品に交換されている。またボンネットのストライカーやヘッドライトステーといった機能と見た目を左右する部分も抜かりなく新品に交換される徹底ぶりだ。

先に申し上げたとおり快調の上ないS20エンジンに新車同然の内外装が加わった、まさに鬼に金棒のケンメリGT-R。問い合わせが殺到することは必至だけに、真剣にご検討の方はいまスグにでもロッキオートにご一報されたし。

ノンパワーアシストのステアリングを除けば、KPGC110の持つドライビングフィールは現代のクルマに慣れきったドライバーにも想像以上に寛容だと感じられた。それはもちろんコンディションの良さも徹底したメンテナンスがあつてこそ。ちなみにロッキオートでの販売価格は新車のエキゾチックカーが買えそうなレンジと、誰もがおいそれと手を出せるレベルではないが、二度と手に入らないかもしれない赤いケンメリGT-Rだけにそれだけの対価を支払う価値はあるだろう。販売期間たった4ヶ月という短命に終わったKPGC110の中でも至高の赤いボディ。36年の時を経てこれだけコンディションを保っているならば、一生付き合える最高のパートナーになつてくれることだろう。

そもそもこのGT-Rがロッキオートに入庫したキッカケは渡辺代表宛の1本の電話から。

「赤いケンメリGT-Rを、ロッキオートさんなら譲ってもいい」つまりこのクルマの価値が本当にわかる人だけに譲つてもいいという意味だ。電話で話すことしばし、渡辺代表はオーナーの住む九州へ直接出向くことを決意。現物を見たとき、ひと目で鳥肌が立ったという。

「なにしろ7台しか生産されていない希少な赤いケンメリGT-R。1オーナーで走行1万5000km未満なんて二度と出ないと思いましたが」年間20台以上のクラシックGT-Rを売買するロッキオートでも、はつきり言つてここまでカンペキな個体は前例がないという。



100リッター燃料タンクやツヤ消し黒のフェンダーミラーは言わずと知れたGT-Rアイテム。ノンレストア車だがトランクやエンジンルーム内もさほど痛んでいないので、購入後も安心して楽しめるはずだ。



リアスカートやサイドステップもいいコンディションを保っている。適度に低い車高によりスポーティさが倍増。

# the G T R sup-reme

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue



12ハードトップGT-Rはラジエターグリルがメッシュとなる。またKPGC10までフロントの「GT-R」エンブレムが横組みで、前後エンブレムともに「GT」部分が赤い。ちなみにこれ以降は逆に「R」部分が赤くなる。3C10系から後世に継承されたリアのサーフィンラインを大胆にカットし、リアオーバーフェンダーを装着したKPGC10。16インチのワタナベ&ワイドタイヤも楽々取める。

実だ。ホイールはフロントに7・5J×15、リアに9・5J×16インチのワタナベをおごり、リアタイヤは225幅とかなりワイド。ショック+サスで車高を下げたことでワイド&ローが強調されたとともに、オーバーフェンダーとワイドタイヤがリアビューにインパクトを与えている。

中、これはオリジナルに忠実だ。ホイールはフロントに7・5J×15、リアに9・5J×16インチのワタナベをおごり、リアタイヤは225幅とかなりワイド。ショック+サスで車高を下げたことでワイド&ローが強調されたとともに、オーバーフェンダーとワイドタイヤがリアビューにインパクトを与えている。

今回取材したのはオリジナルの良さを大切にしたKPGC10。足回りとホイール&タイヤこそモディファイが加えられているが、エンジンなどは基本的にノーマル。前もオーバーフェンダーにした車両を見かける中、これはオリジナルに忠実だ。ホイールはフロントに7・5J×15、リアに9・5J×16インチのワタナベをおごり、リアタイヤは225幅とかなりワイド。ショック+サスで車高を下げたことでワイド&ローが強調されたとともに、オーバーフェンダーとワイドタイヤがリアビューにインパクトを与えている。

ハコスカ2ドア・ハードトップGT-Rといえば、72年の富士GCにおいて通算50勝を成し遂げたマシンとしてあまりに有名。今日まで続く「スカG神話」を揺るぎないものにした不朽の名車だ。そもそもハードトップGT-Rが誕生した背景には、着々とレースで頭角を現しはじめたロータリー勢への危機感があつた。そのためセダンよりホイールベースを70mm、全長を65mm短縮し、重量も20kg軽いハードトップでGT-Rの戦闘力アップを目論んだ。そしてリアにはレーシングタイヤを取めるためのオーバーフェンダーも装着されたことでコーナーリング性能も高められ、パワーウエイトレシオに勝るロータリー勢の猛追撃を必死でかわしたのだ。

## 新車時ペイントをキープするミントな KPGC10はS20やオーバーフェンダーなど 「R」の魅力が満載

いくら旧車とはいえ、レーシングマシンたるGT-Rの魅力は走ってナンボ。ペイントをはじめオリジナルのコンディションを維持したこのKPGC10は、ワイドタイヤと適度に固められたサスのおかげで高い運動性能を見せる

text/J.Toya 戸谷純一郎 photo/A.Hirano 平野陽  
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080

# 1973 NISSAN SKYLINE H/T GT-R





セダンより軽量、ショートホイールベースのハードトップはキビキビとしたハンドリング。S20エンジンはとてもスムーズで、ワインディングでもストレスを感じさせない。



1



2

1.フロントタワーバーが装着されていることを除き、至ってノーマルなエンジンルームはコンディションも上々。赤いエアリーナーボックスとプラグコードが目玉。2.エキマニの熱からバッテリーをガードするアルミ製ヒートシールドは、クロスフローのS20エンジンを搭載するGT-Rだけに付属。3.ハイスペックなS20エンジンには純正で3連のミクニソレックスN40PHHが装着される。

3

# the supreme GT-R

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue  
1972 NISSAN  
SKYLINE  
H/T GT-R



1.リアのワイドタイヤのおかげもあり、コーナリング中でも安定した挙動。ノンサーボのブレーキは慣れるとコントロールしやすい。2.ステアリングがダッツン・コンペハンドルに交換されている以外、コックピットはノーマルを保っている。3.シートトリムをはじめブラックを基調としたインテリア。ウッドパネルがアクセントになっている。



2



3

## レースでの勝利がGT-Rのイメージを決定づけた 2ドアH/T。軽量コンパクトな車体を S20エンジンがグイグイ引っ張る



ウッドパネルとマッチしたクラシカルなシフトノブは細みだが、シフトフィールがコックコックと小気味よいので操作するのが楽しくなってしまう。

内外装ともに適度なヤレはあるものの、この年代のクルマとしては立派なコンディションを維持しているといえる。ペイントも新車時のままで、表面にはしっかりと光沢がある。あまりにもピカピカだと気兼ねして乗れないかもしれないが、これなら走りもちゃんと楽しめる。やっぱり走ってナンボのGT-R、S20だから、こんな選択肢も大いにアリだ。

こうした迫力のルックスだけでなく、実際コーナリング中でもリアの安定感は大きかった。ブレーキはノンサーボなため、それなりに踏力が必要とするがダイレクト感のあるタッチだ。気難しいと言われることの多いS20エンジンもスムーズに回り、キビキビとしたハンドリングもあって山道を駆け抜けるのが非常に楽しかった。もちろんデュアルマフラーが奏でる乾いたS20サウンドを聴くだけなら、なにも山道でなくとも、街中をゆつくり流すだけで存分に堪能することができる。

黒のバケットにダッツン・コンペハンドルが備わるコックピットは男の仕事場といったスパルタンな雰囲気。パワーアシストなしのステアリングは小径のコンペハンドルのため、切り返しは決して楽ではないが、一度走り出すとそんなことは吹き飛んでしまう。細みのシフトを操作しながらクラッチを繋ぐたびにマシンとの一体感が生まれるのだ。



1.同じハコスカGT-Rでもセダンはハードトップに比べて外見がおとなしめ。そのさり気なさが人気の秘密だ。2.テールレンズは通称ワンテール。Rの文字が黄色いエンブレムもPGC10の特徴だ。4.フェンダーのエンブレム以外、一切のデコレーションを排した質素なサイドビュー。それだけに大きくカットされたリアフェンダーがドラマチックに映る。3.ラジエーターグリルが初期モデルはスリーピースだったのに対して、45年10月のマイナーチェンジ後モデルはワンピースとなる。グリルの違いだけでもだいぶ顔付きが異なる。



オリジナル度の高い良質ボディのPGC10は日産モータースポーツコーナーによりエンジンOH済



GT-Rデビュー当初はセダンだったことから、いまだに根強い人気を誇るPGC10。レース初戦となる'69年JAFグランプリではいきなりデビュー優勝を飾り、一躍GT-Rの名を世に知らしめた。GT系とは異なり、太いレーシングタイヤを装着するために大きくカットされたリアフェンダーが特徴で、虚飾を配した武骨な男のスポーツセダンという印象だ。

ここに紹介するPGC10はワンピースのラジエーターグリルを装着したマイナーチェンジ後の45年モデル。ちなみに初期モデルは3ピースだった。ボディは見るからに程度が良さそうで、そしてシャーシもフロアカーベットをめぐって見れば一目瞭然、しっかりとったフロアパネルが顔をのぞかせる。ステップ回りにサビひとつなく、コンディショニングの良さは折り紙付き。外装でオリジナルとの相違点といえば、前後に14インチのワタナベを履かせていることぐらいで、ノーマルの面影が色濃い個体だ。

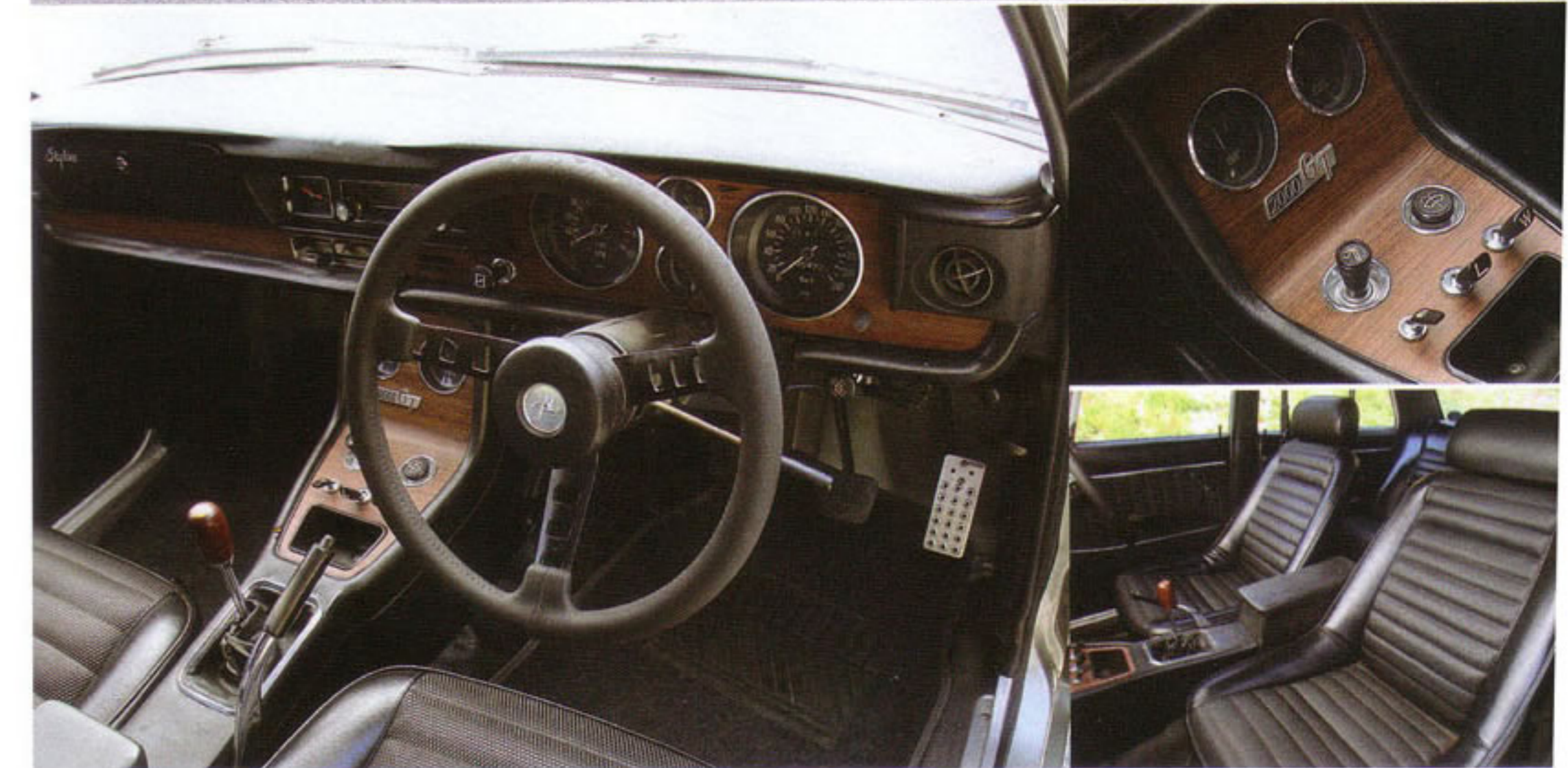
肝心のS20エンジンは今回試乗した歴代クラシックGT-Rの中で最高のフューリング。というのも過去に日産プリンス東京モータースポーツコーナーでオーバードールされていたからだ。吸排気系はノーマルにもかかわらず、吹け上がりの鋭さは



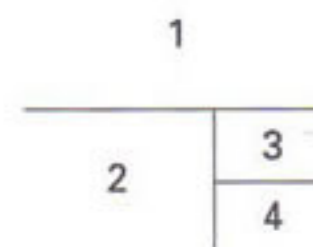
# the GT-R supreme

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue

1970 NISSAN  
SKYLINE  
GT-R



1.サーフィンラインと呼ばれるプレスラインを大胆にカットしたリアフェンダーがPGC10最大の特徴。走りに徹したGT-Rはリアガラスも熱線なしの白ガラス。2.メーターは10,000回転、240km/hスケール。インパネ中央には水温計と油圧計もビルドインされている。3. GT-RのみセンターコンソールのGT-Rバッジが赤い。4.インテリアはブラック基調でスパルタンな雰囲気を出している。



上.セダンGT-Rはフェンダーミラーが砲弾型となる。ツヤ消しブラックが武骨な外見にマッチ。中.S20エンジンのチューニングやメンテナンスで名高い日産プリンスモータースポーツコーナー。下.テールエンドこそ主張が少ないものの、フルデュアルマフラーが奏でるS20サウンドは官能的。

特筆に値する。トランスミッションもスムーズなシフトタッチで、シクロの痛みもないと思われる。サスペンションがノーマルということでも少しタイヤが勝っている印象だが、60扁平に抑えられているためハンドリングにナイーブさは感じられなかった。スポーツドライブビングを楽しむにはこのままで十分だ。

コックピットではインパネに計器類が整然とレイアウトされており、視認性はすこぶる良好。ステアリングはノンオリジナルのダツツン・コンペハンドルに交換されている。フロントシート2脚は純正でバケットシートが装着され、スポーツセダンに違わぬスパルタンなイメージだ。一見おとなしそうなセダンボディに、レーシングカー直系のS20ユニットを秘めたPGC10。「羊の皮を被った狼」のキャッチフレーズがふさわしいこのGT-Rを乗りこなす喜びはオーナーだけに与えられる特権なのだ。



KPGC110 (1969年2月発売)



specifications					
全長/全幅/全高	4,460/1,695/1,380mm	最高速度	200km/h	サスペンション	(前)ストラット
ホイールベース	2,610mm	エンジン	S20型直列6気筒 DOHC		(後)セミトレーリングアーム
トレッド(前/後)	1,395/1,375mm	総排気量	1,989cc	ブレーキ	(前)ディスク:(後)ディスク
車両重量	1,145kg	エンジン最高出力	160ps/7,000rpm	タイヤ	(前)(後) 175HR14
乗車定員	5名	エンジン最大トルク	18.0kg-m/5,600rpm	発売当時価格	163万円

KPGC10 (1969年2月発売)



specifications					
全長/全幅/全高	4,330/1,665/1,370mm	最高速度	200km/h	サスペンション	(前)ストラット
ホイールベース	2,570mm	エンジン	S20型直列6気筒 DOHC		(後)セミトレーリングアーム
トレッド(前/後)	1,370/1,365mm	総排気量	1,989cc	ブレーキ	(前)ディスク:(後)ドラム
車両重量	1,100kg	エンジン最高出力	160ps/7,000rpm	タイヤ	(前)(後) 6.45-14-4PR
乗車定員	5名	エンジン最大トルク	18.0kg-m/5,600rpm	発売当時価格	154万円

PGC10 (1969年2月発売)



specifications					
全長/全幅/全高	4,395/1,610/1,385mm	最高速度	200km/h	サスペンション	(前)ストラット:
ホイールベース	2,640mm	エンジン	S20型直列6気筒 DOHC		(後)セミトレーリングアーム
トレッド(前/後)	1,370/1,365mm	総排気量	1,989cc	ブレーキ	(前)ディスク:(後)ドラム
車両重量	1,120kg	エンジン最高出力	160ps/7,000rpm	タイヤ	(前)(後) 6.45H-14-4PR
乗車定員	5名	エンジン最大トルク	18.0kg-m/5,600rpm	発売当時価格	150万円



スカイライン 2000GT (1964年: S54)

もともと4気筒を搭載する2代目スカイラインの鼻先にグロリアスーパー6用直6エンジンを強引に押し込み、ホモロゲに必要な100台だけが生産されたスカイラインGT。スカG=高性能車というイメージを植え付けるキッカケとなった。



ニッサン R380-II (1967年: R380)

第2回日本GPで敗れたボルシェへの雪辱を晴らすべく、開発が重ねられたR380シリーズ。エンジンはGR8型直列6気筒DOHCでウエーバー製キャブを装着し、このR380-IIでは220ps以上を発生。7つの国際記録を樹立した。



スカイライン H/T 2000GT-R (1972年: KPGC10)

KPGC10のレーシングバージョンでは車重950kgに対しルーカス製フェューエルインジェクションを備えたS20が250psオーバーを発生。前後ワークスオーバーフェンダーにレーシングジャケット、オイルクーラーを備えた姿が勇ましい。



スカイライン H/T 2000GT-R (1972年: KPGC110)

レーシンググリーンボディカラーに派手なオーバーフェンダーやチンスポ、レーシングジャケットで武装したスカイラインH/Tレーシング。1972年の東京モーターショーで展示されたが、KPGC110はレースで活躍することなく消えてしまう。

# biography

生まれながらのレーシングマシン!

栄光のGT-Rバイオグラフィー

サーキットでの偉業により揺るぎない地位を獲得したスカイラインGT-R  
その変遷をレーシングマシンも交えてサラッと紐解いてゆく

写真提供/日産自動車株式会社

the  
supreme  
GT-R



69年のデビュー戦から72年3月の富士GC第1戦まで通算50勝という輝かしい成績を残したスカイラインGT-R。レースで勝つためにノーマルモデルより明らかにハイスペックなエンジンを搭載し戦闘力を高めるという手法は、それ以前のS54型スカイラインから実践されていた。上位車種のグロリアスーパー6用に開発されたG7型直6DOHCエンジンを、4気筒モデルのノーズを延長して搭載するという大胆な発想で、100台のホモロゲーションモデル・スカイラインGTが作られ、64年の第2回日本GPに臨んだ。結果的にボルシェ904の前に敗れてしまふが、このレースでのノウハウが後に誕生するスカイラインGT-Rに生かされることとなる。そして当時開発が進んでいた本格的レーシングマシン・R380シリーズのGR8型直6DOHCをデチューンしたS20を搭載したことで、スカイラインGT-Rは当時の2リッター最強スペックを誇った。レーシングバージョンではルーカス製フェューエルインジェクションを採用し最高出力250ps以上だった一方、ミクニソレックス製キャブを3連装した市販車では160psに抑えられた。フルモデルチェンジ後もS20はスペック不変のまま市販車のKPGC110に搭載。だがレースへの出場は遂に叶わなかった。



engine

specifications			
エンジン型式	S20型	圧縮比	9.5:1
エンジン種類	水冷直列6気筒DOHC	最高出力	160ps/7,000rpm
燃焼室形式	多球形	最大トルク	18.0kg-m/5,600rpm
弁配置	4バルブ、クロスフロー	酸化器	ミクニソレックスN40PHH×3
ボア×ストローク	82×62.8mm	燃料ポンプ	電磁式
総排気量	1,989cc	点火方式	フルトランジスタ式

# shop guide

クラシックGT-Rのことなら  
ロッキーオートにおまかせ!

KPGC110、KPGC10、PGC10と紹介してきた歴代GT-Rはすべて販売車両  
ロッキーオートは昨年だけで20台近くのGT-Rを販売した実績を持つ  
程度のよいGT-Rをお探しならまずロッキーオートを訪れてみよう!

the  
G sup-  
T reme  
R

Vintage Auto17  
2009 Spring  
Special Issue



希少な初期ロットの45年式ハードトップGT-Rは雨天未使用で実走行77,897kmという極上車! おまけに純正クーラーまで装備された至れり尽くせりな1台だ。

右手サファリブラウンはフルレストア&エンジンオーバーホール済み。対する左手シルバーは良質ボディにワタナベホイールやステンマフラーでモディファイされた決まりモノ。

ファクトリー内ではシルバーのGT-Rを目下フルレストア中だった。S20エンジンも現在オーバーホール中とのことで、完成するのが待ち遠しい。

本誌で連載中の「Ztop」プロジェクトでもおなじみロッキーオートでは、RBコンバージョンをはじめとする旧車コンプリートカー製作に加えて、本物GT-Rの取り扱いにも力を入れている。

取材時には先に紹介した3台のほか、コンディション抜群のGT-Rをショールーム内にも在庫する充実ぶり。渡辺代表いわくGT-Rを探しているユーザーはコンディションに対して妥協を許さないので、会社ではそんなお客さんにも満足してもらえらるよう本来の程度の良い個体のみを取り揃えている。また同社のGT-Rに搭載されているS20エンジンがどれも快調なのは驚くべきポイント。走れないGT-Rでは意味がないという強いポリシーのもと、調子が悪いエンジンには事前にオーバーホールを施すことも辞さないそうだ。GT-Rはもともと安い買い物ではないので、多少コストがかかったとしても、安心して楽しめるのに越したことはないだろう。

全国のGT-R乗りからも一目置かれる存在のロッキーオート。クラシックGT-Rを本気で探せば、きっとここで最高のパートナーが見つかるはずだ。



ロッキーオート

TEL 0564-58-7080

www.rockyauto.co.jp

愛知県岡崎市明大寺町字大塚55-31

営業時間 9:00am~8:00pm

(第2、4月曜日定休)

# VINTAGE AUTO STREET PROJECT

“やるぜ、僕らのワンメイク!”

ヴィンテージオートの編集スタッフは当然ながら皆クルマが大好き!  
そこでこのコーナーでは、スタッフの身の周りにはある様々なクルマが変化していく様子をリアルにレポートします。題して“ストリートプロジェクト”のはじまり～



## SCENE 1

俺のZは  
どんどん進化する!

1973 DATSUN 240Z

第11回  
ついにッ、仙台ドラッグコース  
デビュー!!



## SCENE 2

公道最強!  
NAで380馬力!?

ROCKY“Z”Top Project

第8回  
独り占めではもったいない  
そんなわけで渡辺裕之さん緊急試乗!



\* 510が行く! は都合により休載させていただきます



## SCENE 2

公道最強!  
NAで380馬力!?

ROCKY“Z”Top Project

第8回

# 独り占めではもったいない そんなわけで 渡辺裕之さん緊急試乗!

完成後、さらに煮詰めたエンジンとサスの様子を見にいった私はその素晴らしい走りを堪能すると同時にあることを企てたのであった

text/K.Yamazaki 山崎和彦 photo/T.Sakurai 桜井健雄  
取材協力/ロッキーオート phone0564-58-7080

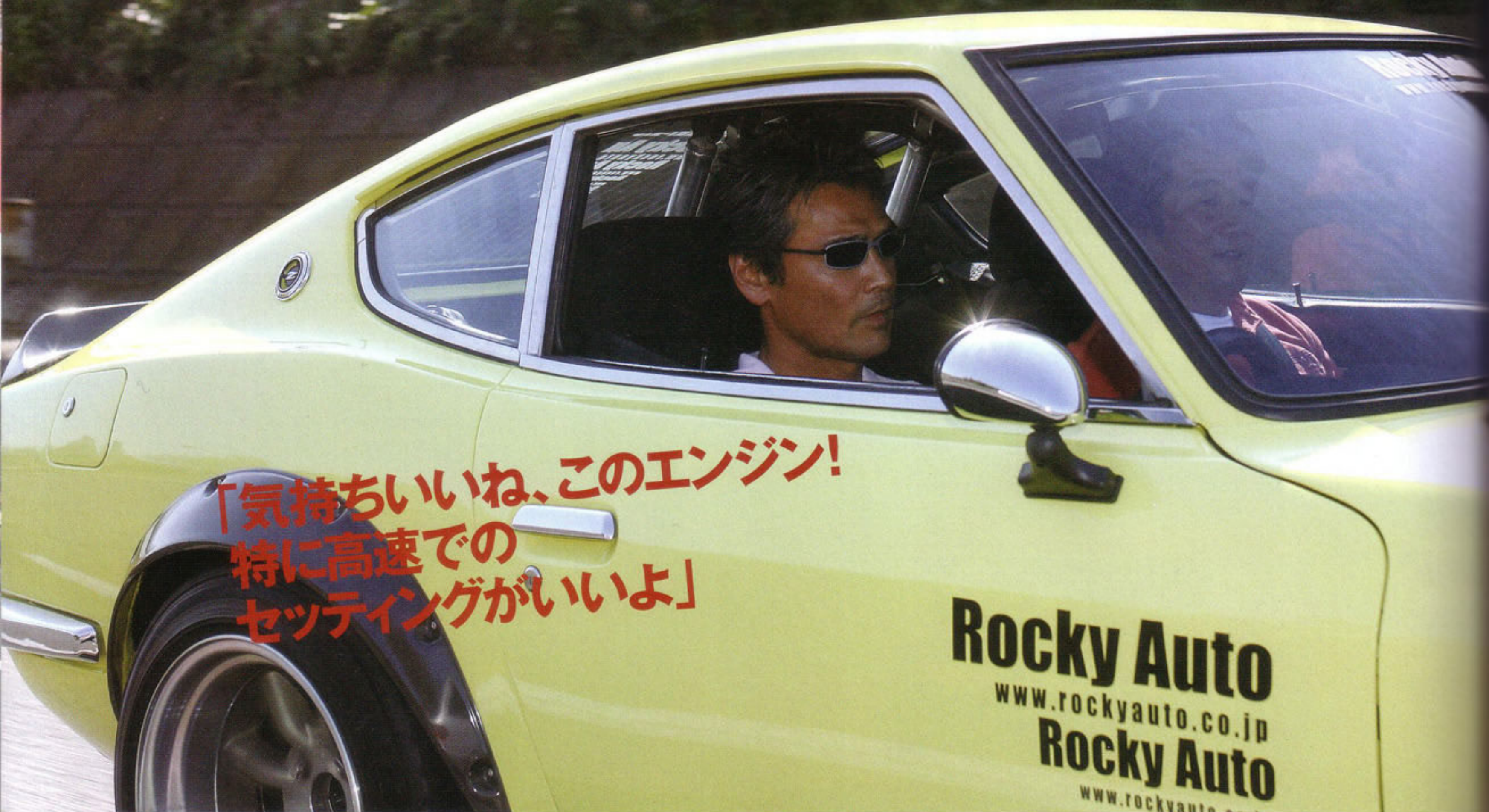


「高速でビシッと決まる落ち着いた足周りがいいね、このきっちり真っ直ぐ走らせるセッティングってのが簡単なようで難しいんだよね」と、高速走行でのスタビリティを高く評価していただいた。

テストドライブを終えてクルマを降りると同時に「これ面白いよ!」を連発。あらゆるクルマに乗ってきた渡辺さんの言葉だけに嬉しい。



本誌ではもうすっかりお馴染みのシヨップ、ロッキーオートにて、NAでパワーを追求した公道最強Zを作ろう! と決起してから2年半、遂にマシンがストリートを走り始めたのは前号までに紹介したとおりだ。Zとはいえ、言わばゼロから作り上げたに等しいわけで、走り出してからもたつぷりと時間をかけてサスとエンジンセッティングが施され、その完成度にはさらに磨きがかかった。某日、私が仕上がったZに乗ったとき、そのあまりの凄さに目を見張ると同時に「これは一人で楽しんでる場合ではないぞ!」という感情が沸いた。こんな素晴らしい乗り物を独り占めしている場合ではないぞ、とそう思ったのだ。早速私は携帯のリストをスクロールし、以前クルマ雑誌でお世話になったことのある俳優の渡辺裕之さんに連絡をとったのであった。



「気持ちいいね、このエンジン！  
特に高速での  
セッティングがいいよ」

Rocky Auto  
www.rockyauto.co.jp  
Rocky Auto  
www.rockyauto.co.jp



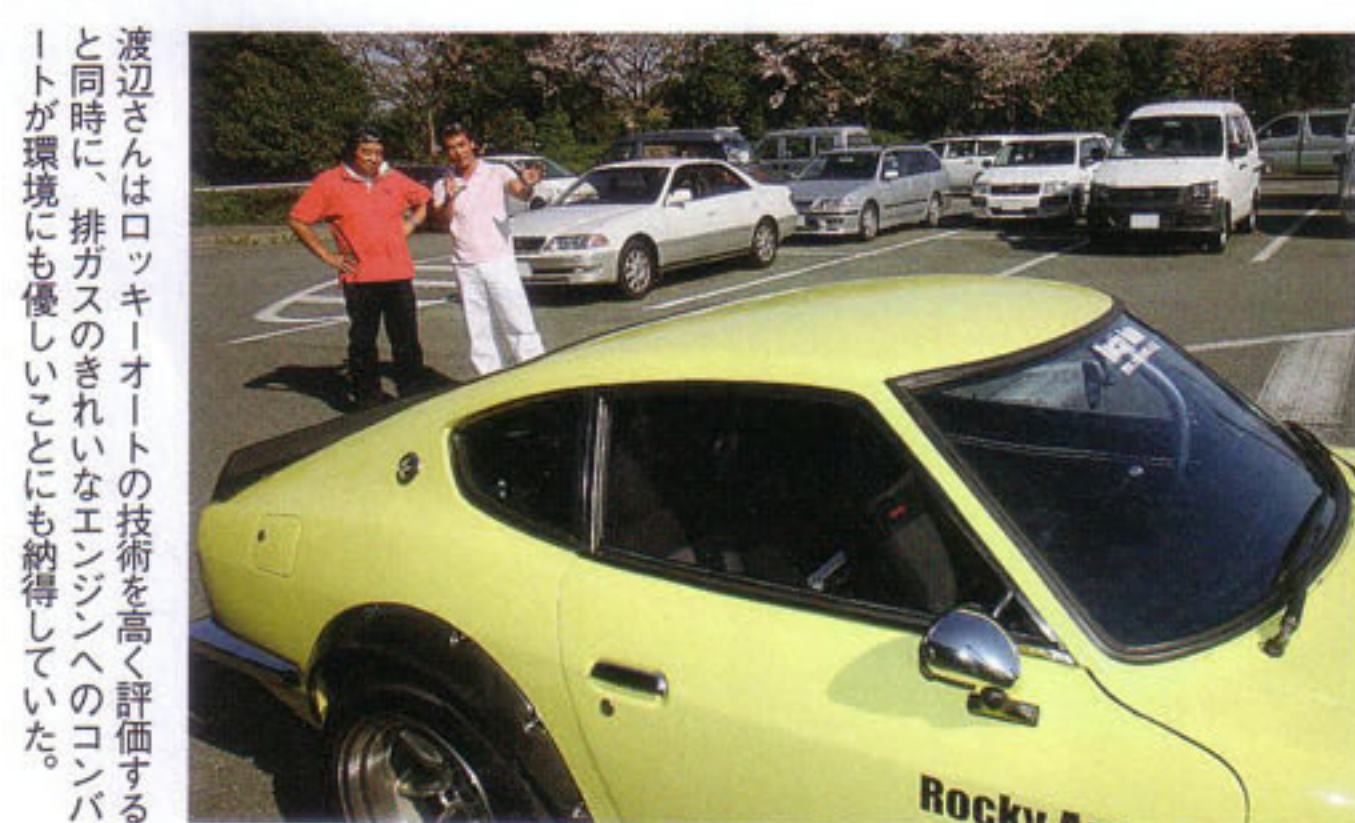
ボンネットを開けてエンジンを見て驚き、スペックを説明したらさらに驚いていた渡辺さん。エンジンモノが大好きなのだ。



**SCENE 2**  
公道最強！  
NAで380馬力！  
ROCKY-Z™ Top Project



「マニュアルは久しぶりだね〜」と言いながらも、走り出すとすぐ意のままにシフトアップ、ダウンを繰り返していた渡辺さん。外装のイエローカラーを褒めていただいた後、植毛のインパネやラインロック式のサイドブレーキ、小振りなサイドマーカ―あたりを見逃さないあたりもさすが。「普通は旧いクルマは全てが旧いと思うけど、こんな遊び方も面白いね」と感心しきり。



渡辺さんはロック・オートの技術を高く評価すると同時に、排ガスのきれいなエンジンへのコンパ―トが環境にも優しいにも納得していた。

はさらに一言「なるほど、わかったよ」とポツリと言った。聞けば、なんとそれは一般道で感じたややゴツゴツした感じが、高速でのセッティングに重点をおいていたことがわかったのだという。そう、これから私が説明しようと思っていたことを彼はほんの数秒で理解してしまったのだ。さらに、ターボではなくインジェクションならではのスムーズでトルクフルなパワー感も気に入って貰えたようだ。「ヤマ編がZを持つてくるって言うから旧車かと思つたら、中身はまるで最新のスポーツカーだね、こうやって旧いクルマをクリーンなエンジンで遊ぶのは大人の趣味としていいね」と、渡辺さんならではの視点でプロジェクトを評価していただいた。

ジャズドラマーでありバイク、乗馬、スキー、スキューバ、パラグライダーと幅広い趣味を全てプロ級にこなす俳優、渡辺裕之さんはもちろんクルマも大好き。豊かな経験があるからこそ語れる独自の観点からの話はいつも興味深いものだ。以前取材を通じて知り合った渡辺さんに久しぶりに電話させてもらった。「あの、ぜひとも乗ってみていただきたいクルマがあるんですが……」という私のわがままに「久しぶりじゃないですか、いいですよ、面白そうだから乗ってみますよ」と、ありがたい返事をいただいた。かくして取材が決定！お忙しい仕事の合間を縫って我がプロジェクトZに乗っていただいた。

一般道で様子を見てから高速道路へ、再び一般道に戻るというコースを走り出した渡辺さん。最初はいろんな話をしながら運転していたが、次第にクルマの挙動に慣れてくると「このモンスターにすぐ慣れてしまふところ凄いな！」言葉数が少なくなった。やがてクルマが高速道路に入ると完全無言、しっかりとステアリングを握ってアクセルを踏み込んだ。「どうしよう、無口になつちやうた、あまり気に入らなかつたかな〜」という私の心配は、渡辺さんの大きな一声で消し飛んだ。「なんだこのパワー、すっごく面白いね！」ガオーつと加速するエンジン音に混ざって聞こえてきたこの一言で私は一気に嬉しくなつた。



「この気持ちのいいセッティングを出すのは簡単なことじゃないよね？」という渡辺さんの問いに、緊張しながらもしっかりと答えたロッキーオートの向田メカニック。長い時間と手間をかけて製作してきたクルマが高く評価されることは、メカニックとして最高に嬉しいことだ。

普通ならば見逃してしまいそうなポイント、きっちりと隅を合わせたロールケージワークも高く評価してくれた。



今回のプロジェクトの主役はなんといってもこのエンジン。RB30にRB26D ETTヘッドを組み、6連スロットルで武装したモンスターだ。

**今回のゲスト**  
渡辺裕之さん

テレビ、ラジオと忙しい毎日を送る渡辺裕之さん。今回もテレビ番組の打ち合わせの合間を縫っての取材となった。俳優としての活動をこなしながら、日本くま森協会といった自然環境保護活動も積極的に応援している。乗り物が大好きな永遠少年的趣味人だ。