

モーターヘッド

MOTORHEAD

San-ei shobo
980 JPY

SPRING 2013

07



特集

FULL THROTTLE

いまこそ、全開!

Bugatti Veyron FSW Attack!
PureVision T5-R "66 Mustang"
"800ps machine" Tokyo Midnight
BenSopra 380SX
Bisimoto 930 Twin-Turbo
and so on...

PLAY IT!
イジッテ、ノッテ、そしてアソベ。
The Over Fenders
男は黙ってオーバーフェンダー!
Deep UK in JPN
英国カスタムの深層世界。



ガレージはまるで博物館の装い

黒い4ドアのオープンモデルは1931年式ダッジブラザーズ・フェートン。ダッジブラザーズとは、1914年に設立され、1928年にクライスラーの傘下に入った自動車メーカーであり、現在あるダッジの前身。現車は公用のために特別にコーチビルドされたであろうクルマで、世界に1台しかない右ハンドル仕様だ。こういった博物館クラスのお宝を普通にストックするロッキーオートの懐の広さに驚く。白いモデルは明治34年製のオーバニー。この他にもミゼットMP5やマツダ・オート三輪、キャロルなど、一発始動な昭和のお宝も多数。



INFORMATION
RockyAuto ロッキーオート
〒444-0865 愛知県岡崎市明大寺町字
大塚55番地31
☎0564-58-7080
<http://rockyauto.co.jp/>



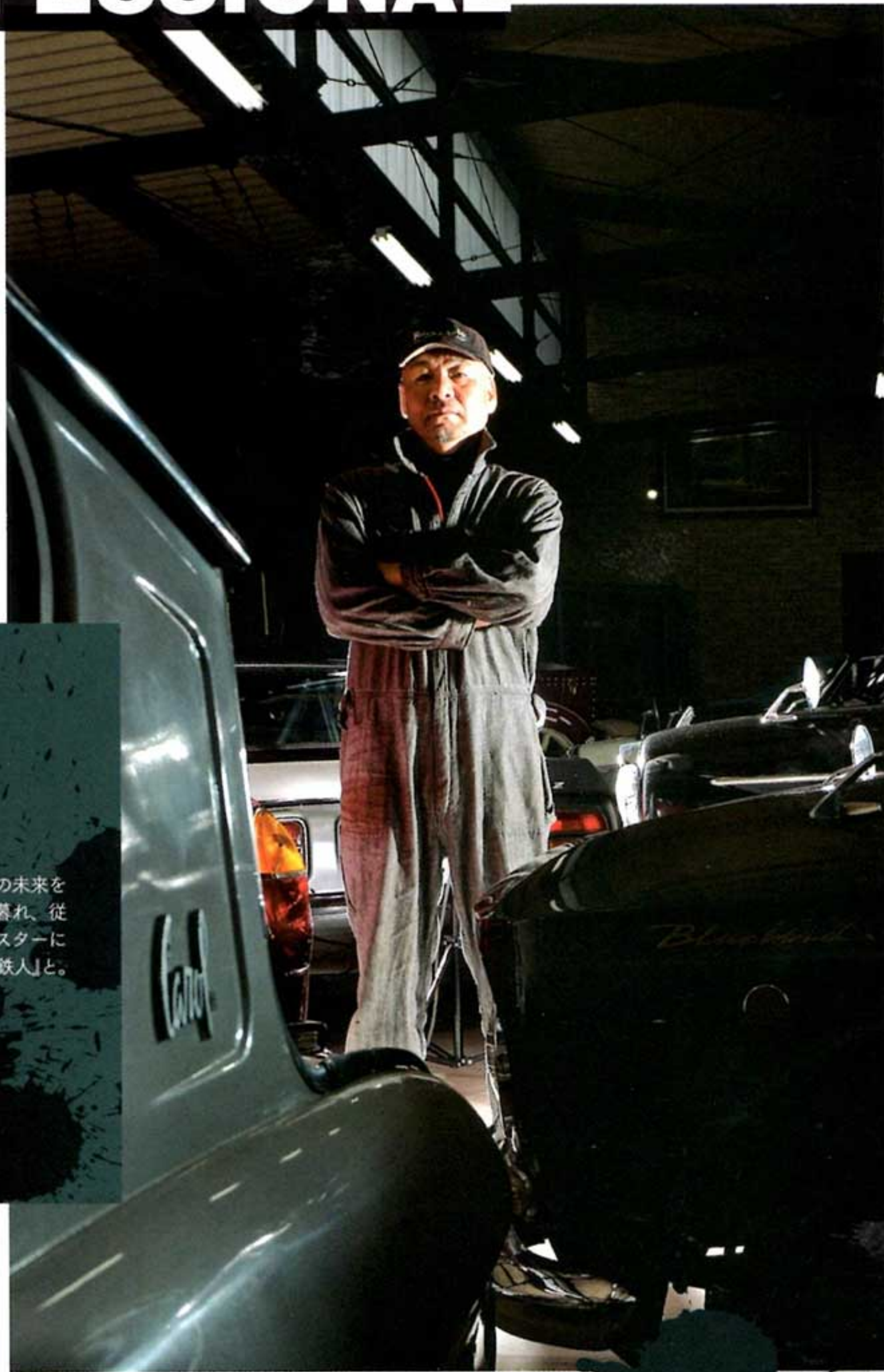
ロッキーオートが最も得意とするオールド・スポーツたち。一番上の写真のケンメリはL28改のフルワークス仕様。隣のハコスカはL型を3.0ℓまで排気量アップしたメカチューン。S130はRB26ツインターボを880馬力まで高めたドラッグ専用モデルである。マルーンのS30はRB25ターボを搭載し、組み合わされたミッションはR34からコンバートしたパドルシフト式。ブラックのハコスカは全身カーボンの超軽量バージョンだ。

ないでしようか」
氏が製作するマシンが多くの入札から支持される最大のポイントは、まさにこのイージーさだ。ノーマルに比べてパワーは3倍以上。ボディ剛性なら少なく見積もって4〜5倍の強度を得ているにも関わらず、実に乗りやすくしなやか。2500オーパーでの片手クルーズもお手の物。若かりし頃トヨタの設計部門で積んだキャリアが活かされている。
「軽自動車並の感覚で女性がフツーに運転できる。そんなクルマ作りがボクのコンセプトのひとつです。当然高い技術力を求められますが、快適にするために機関を載せ替えるのだから、イマドキの乗用車と同じ感覚でドライブできれば意味がない。オーバードライヴを気にしたり、クラッチの重さに苦労する従来型の旧車道とは一線を画す、それがロッキーオートの流れなのです」

17歳の時、すでに型落ちだったS30Zを手にしてから31年。日本旧車の世界になぜそこまで心酔できるのかと渡辺氏に問うてみた。
「好き、以外の理由が浮かばないですね。ただひとつはつきりしているのは、ボクにとって旧車は、人生を掛けるだけの価値がある、ということ。スーパーカーと呼ばれるヨーロッパのクルマよりも、よっぽどカッコよくて熱いってことです」
現在ロッキーオートではRBシリーズに変わる新基軸として、レクサス製V8のコンパージュン・キットをリリース間近。アメリカンV8+S30Zの組み合わせは彼の地での定番だが、より進化した純国産バージョンを確立させ、シーンに更なる新風を吹き込むつもりだ。
氏の飽くなき創造と挑戦の先には、まだ誰も見たことのない旧車の道が伸びている。

THE PROFESSIONAL

Text & Photo : 林 剛直 Takenao Hayashi



旧車の鉄人。

RockyAuto代表
渡辺喜也

日本一の旧車保有台数を誇り、24時間を旧車に囲まれ、365日ずっと旧車の未来を考える生き様。四季を問わず快適に乗りこなすチューニングカーの製作に明け暮れ、従来の常識を覆してしまう革命思想。眠っていた野獣の息を吹き返し、モンスターに変貌させる手綱さばき。シーンを牽引する彼に対して人はこう呼ぶ。『旧車の鉄人』と。

型 破り、「奇想天外」「異端派」とかく保守的を連想する日本旧車の世界にあって、まるでかけ離れた呼び名を持つオトコがいる。「豪放磊落」「大胆不敵」。彼の頭の中は常に新たなアイデアとチャレンジ精神に満ちている。愛知県岡崎市に本拠地を置く、「ロッキーオート」代表・渡辺喜也氏。二十歳で起業して28年、その人生は旧車と共にある。
氏の存在が旧車を取り巻く環境に大きな爪痕を残したのは、今から約25年前のことだ。古いボディに最新のエンジンをコンバートする、現在ではむしろ一般的といえる行為の先駆者こそが渡辺氏だったのだ。

「日本旧車は苦勞する、という固定概念を根本から覆せたと思います。見た目は古いけど、実は最新の高性能エンジンを備え、エアコン、パワステの快適装備が充実。ライトはHIDで明るく、パドルシフトのATだって搭載可能。しかもメンテナンスフリー。これって理想の旧車では

いや、突き詰めればS30に乗っていた10代から壊れないチューニングカーを求めていました。当時の旧車はL型が主流ですが、速くすれば壊れ易く、短命というリスクが付いてまわる。しかも極端に乗りにくい。かといってノーマルでは遅過ぎる。強烈なジレンマでした。何かいい方法はないか。いつも頭を駆け巡るテーマだったんです」
そんなある日のことだ、1台のハコスカのエンジンルームを覗いている氏に、突如アイデアが閃いた。L28とRB20は直列6気筒で寸法もほぼ同じ。それならば……
「ボンッと載せただけなのに、効果はきめんでした。GTRを意識してツインターボのRB20DEをソレックスで回してみたんです。すると最新エンジンだから壊れない。しかも速い。たちまち評判になりました」
以来25年間、氏は数百台という旧車にレイトモーターのコンパージュンを施してきた。もちろん得意分野はRB。BNR32GTRに搭載されていたRB26DETを中心にRB25、RB30のツインターボ化、NA十キャブレター・モディファイなど、今やバリエーションは多岐に渡る。いずれもモンスター級のチューニングカーばかりだ。
「日本旧車は苦勞する、という固定概念を根本から覆せたと思います。見た目は古いけど、実は最新の高性能エンジンを備え、エアコン、パワステの快適装備が充実。ライトはHIDで明るく、パドルシフトのATだって搭載可能。しかもメンテナンスフリー。これって理想の旧車では