

ひと目見た利那から、そのR32の強さは際立っていた。オーナーは坂本和繁(敬称略)。福岡でGT-Rの専門店「ガレージアクティブ」を経営する、根っからのRクレイジーだ。ならば、Rイジリのセンス、ノウハウはもちろんのこと、注ぎ込むマネーだって、しこたま持っていて当然だ。

だが、それだけではこれまでの我を演じきれやしない。以上を踏まえた上で、自分のイメージーションを絶対にかたちにする。という祈りをも超えた私の強さを絶対に必要なモノだから。ではお教えしよう。坂本がいかにこのR32に心血を注いだのかを、いかに前例のない道を歩んだのかを。

ボディ全体は、ガレージアクティブが販売しているフルカーボンキットに包まれる。同社では以前にもフルとブラック2台のフルカーボンデモカーを製作しているが(本誌#28掲載、今回の赤カーボンはその焼き直しなどではなく、新たにイチから作られたモノ。なぜなら、以前の2台はデモカーとしてのポジションがメインだったが、赤のR32はあくまでも坂本個人のプライベートな愛車という立場をとるから。いかにクルマ屋といえど、公私の境界線はキッチリ引くのが彼の流儀だ。

さて、そのボディ、どアツプでサイドを眺めると、フェンダー、ドアリアクォーターと、カーボンの目がそろっている事実に気付く。このへんが職人肌のガレージアクティブらしいところで、手

自分だけのエクスタシー



Street MODS

#01 "R32のプロ"による自作自演劇場

GARAGE ACTIVE

NISSAN SKYLINE GT-R

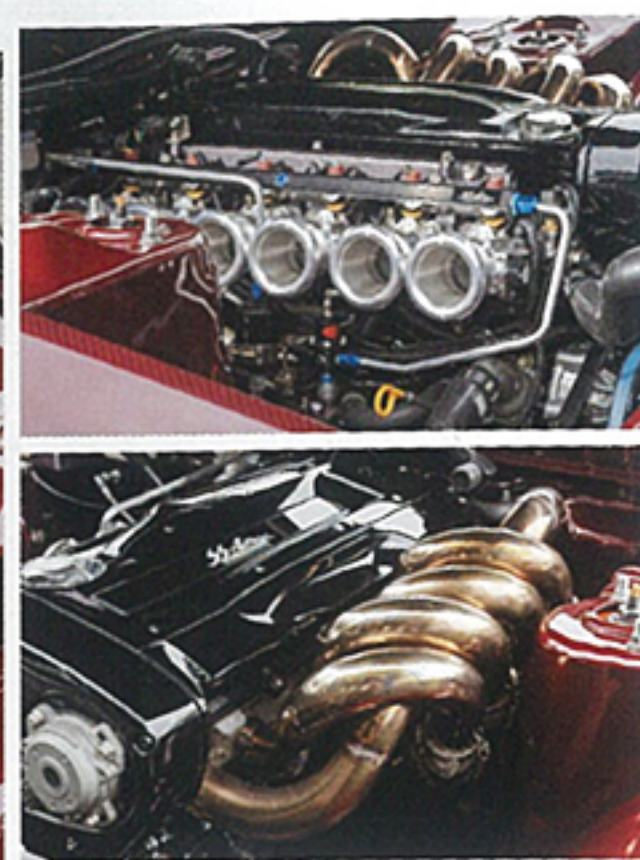
ストリートこそ、だれの日常にもある自分と愛車のステージだ。ならば、ルールに縛られて窮屈な思いをしてはならない。あくまでも自分が最高に楽しめるスペックで愛車を仕上げるこそ、最善の策なのだ。だからこそ、彼はGT-Rのターボと4WDを捨て、NAエンジンとFR化に踏み切った。おまけに、フルカーボンボディまでもとった。自分だけのエクスタシーに酔う、稀代のR32がストリートで舞う。

source : ガレージアクティブ 0930-25-4488 <http://www.g-active.co.jp>
 spl thanx : ワーク東日本コールセンター 048-688-7555、西日本コールセンター 06-6746-2859、
 中日本コールセンター 052-777-4512 <http://www.work-wheels.co.jp>
 レカロ 0800-919-5881 <http://www.club.recaro-automotive.jp>
 ティーデマンド 0776-60-2010 <http://www.t-demand.jp>
 photo : Nobutaka Koremoto text : Akio Sato (rsf)

ガレージアクティブ 坂本和繁氏
 R32とともに生き抜き、これからの人生も賭けている坂本さん。極上の走りやクルマとしての美しさの両立に一切妥協しない生きざまを、世界中のR乗りが支持している。これからの活躍にも期待大!



ターボを捨ててNA3.1L化
映えも見事なエンジンベイ



RB30はシングルカムしか設定がないので、RB26のツインカムヘッドを移植している。6スロのインマニやスロットルボディは、このクルマのためにアルミを削り出して製作。それをHKSのF-CON V Proバージョン3.4で制御する。

50mmのステンレス等長6-2-1タコ足、76.3mmのステンレスストレートマフラーと続く排気系も、ガレージアクティブによるワンオフの品だ。なお、全高の高いRB30ブロックの搭載を可能にしたのは、これまたワンオフのアルミ削り出しマウントのおかげだろう。

エンジンはRB系最大の排気量を持つRB30のブロックを使用。そこにワンオフ鍛造の87mmピストンやRB30用コンロッド&クランク、RSEの292度カムを絡めた。このエンジンを引き立てるべく、マスターバックやバッテリーなどが撤去され、配線類もかかれんぼ。自然とエンジンに目がいく効果を生み出す。



ニスモの320km/hメーター、レナウン・ステアリング、ワインレッドのステッチを入れたレザー仕立てのルーフィニング/ダッシュパネル/ドアトリム、ワンオフのステンレスシフトノブ、レカロのRS-Gバケットシートと、極力シンプル＆高品質にまとめたインテリアは、オトナならではの身だしなみだ。



シフトフィール優先で選んだのは、ATSのシングルクラッチ&フライホイール。そしてOS技研の6速シーケンシャルミッション！動力はここを経由して、カーボンのプロペラシャフト、4.1のファイナルへと続く。



「リアシートを外すのはいいが、そのままだと見た目が悪い」と、リアを3Dスキャナーでスキャンし、FRP製のリアシートレスキットまで作った！今後、カーボンに素材を変えて市販化も検討しているとか。A、B、Cピラーにガゼットプレートを入れた8点式ロールオーバーはボディ同色のパイプにレザーを巻いて、汗臭さよりも高級感を求めた。

GARAGE ACTIVE NISSAN SKYLINE GT-R
#01 Street MODS

間はかかるが仕上がりの美しさを第一に考え、まるで一枚のカーボンで貼ったかのような技のさえを見せるのだ。ペイントも単純にキャンディレッドを塗ったワケではない。どうやらカーボンの上にキャンディレッドを塗ると、赤ではなくムラサキに見えてしまふらしく、輸入車用のカラーをベースにした独自色(タカオレッド)を調査。

これでカーボンボディは無事に赤く見えるが、となると、カーボンに貼ってないパートに同じ色を塗ると、今度はこっぴどが赤く見えない矛盾が生じる。そこでエンジンルーム内やフロアカーペットのウラに、カーボン繊維と同じ色調のグレーを下地として塗ってから、タカオレッドをコートしたとのこと。いやいや、ここまで緻密に計算するとは、さすがルックスも追い求めるGT-R屋の面目躍如だ。

本誌的に最重要課題となるホイールは、ワーク・マイスターM1の18×12Jをブラッシュドディスク+ブラッククリアで履く。サイズは片側40mmほど広がるカーボンフェンダーから逆算したもの、フィニッシュのブロンズクリアもボディカラーとほぼよくマッチ。さらにディーディメントによるエアサスシステムまでセットアップすれば、スタンス・マガジンのカバーカーとして、ケチの付けようがないフォルムが出来上がる。

しかし、これらはまだ序章に過ぎず、坂本の私の強さはメカにまで及ぶ。GT-Rの強みであるはずのRB26ターボエンジンと4WDをサラッと放棄。代わりにNAの3LエンジンとFRを採用するのだから、これはもうだれのマネでもなければ、王道に寄りかかるものでもない。彼ならではの、我なのだ。



FRでフルカーボンでエアサス仕込み
こんなワガママボディ、見たことねえ！

外せるパーツはすべて外し、カーベキューしながら各部のスポット増しとカーボン化を図ったR32。前後のフェンダーはナチュラルに片側40mmのワイド化が施され、R32らしいボディラインを崩すことなく迫力を増していた。車重は1390kg。ダイエツ効果もバッチリだ。

●オーナー：坂本和繁さん ●1994年式ニッサン・スカイラインGT-R (R32) ●エクステリア：ガレージアクティブ・フルカーボンボディキット (Aピラー/ボンネット/ボンネットリップ/バンパーダクト/フロントバンパー/フロントディフューザーキット/フロントグリル/ドアキット/リアバンパー/リアリップウイング/リアアンダースカートキット/リアウイング/ルーフ/サイドスカートキット/サイドアンダーディフューザー/テールベゼル/トランク/ワイドフロントフェンダー/ワイドリアフェンダー/グループAタイプエアロミラー/オリジナルタカオレッドオールペイント) ●ホイール：ワーク・マイスター M1 (F & R=18×12J)、ガレージアクティブ・チタンナット ●タイヤ：ハンコック・G-MAX (F&R=295/30-18) ●ブレーキ：ガレージアクティブ・鍛造削り出しキャリパー&2ピースローター (F=ビッグ4ポット+345mmローター、R=スモール4ポット+330mmローター) ●足回り：ディーディメント・ハードラインV8エアサスシステム/フルアーム、強化タイロッドエンド、ロールセンターアジャスター ●チューニング：輸出用RB30ブロック (ダミーヘッドボアリング加工)、RB26用ツインカムヘッド、ワンオフ87mm鍛造ピストン、RSE・292度カム、ナフレック・ビッグバルブハイレブスポンジキット/36/31.5mmビッグバルブ、東名・強化Vレブスプリング/Vレブフッター、HKS・スライドカムプリー/フューエルポンプ/F CON V-Pro Ver.3.4、ガレージアクティブ・ワンオフアルミ削り出しインマニ/ワンオフアルミ削り出しスロットルボディ/ブローライナーワンオフフューエルデリバリー/50mmワンオフステンレス等長タコ足/76.3mmストレートマフラー/カーボンプロペラシャフト、マスターバックレスクラッチキット、ランマックス・フューエルフィルター、サード・特注ブラックアルミイトレギュレーター、DRL・アルミラジエーター+電動ファン×2、ウイロッド・マスターバックレスブレーキシリンダーキット、OS技研・OS-88シーケンシャルミッション、ATS・シングルプレートクラッチ/フライホイール/LSD、最終減速比4.1 ●インテリア：レナウン・ステアリング、ニスモ・320km/hフルスケールメーター、ガレージアクティブ・ワンオフ SUS304 ステンレスシフトノブ/リアシートレスキット/フロアマット/フロアカーパーペット、ワンオフ8点式ロールオーバー/サイドバー/ガゼットプレート、レカロ・RS-Gシート×2、天井/ダッシュパネル/ドアトリム本革張り替え (ワインレッドステッチ入り)



ディーディメントのエアサスマネージメントシステムは、機能性ももとより、美しさをも兼ね備える。エアラインの残るエアタンクやパイプによる配管、デザイン力のあるマニホールなど、トランクにしまっておくのもったいないねえ！



これまでサーキットでもドラッグレースでも使ってきたほどエアサスを信頼している坂本さんだけに、今回もディーディメントのエアサスを組み、走る楽しみと低く魅せる快感を追求。



前後のディスクブレーキは、ともにガレージアクティブのオリジナル。フロントはビッグ4ポット+345mmローター、リアはスモール4ポット+330mmローターのコンビネーション。



ストリートでの撮影時はマイスター M1 (18×12J) のブラッシュドディスク+ブロンズクリア+ハンコック D-MAX だったが、スタジオ撮影時は同じ M1 のブラッシュドディスク+ブラッククリア+トーヨーの輸出用 S タイヤ (プロクセス RR) に変わっていた。少しでもカッコよくするために進化を止めない姿勢は、だれも見習うべき。