

Old-timer

オールド・タイマー

隔月刊
次号は12月26日(水)発売

12月号

No. 61

Bi-MONTHLY PUBLICATION for OLD & COLLECTIBLE CAR HOBBYISTS

DECEMBER 2001

岡山の愉快的レストア仲間
逆輸入シボレー・ラブ再生記
「レストア三昧パート2」RS40クラウン
ダツツンB110に関する神父の企て
子供用じどうしゃ製作記

軽三輪の元祖 ダイナスター
バモスにまつわる七不思議?
ポモナ 四半世紀の歴史と舞台裏
再現! カンナムレース
くろがね号史 戦中編



2001
Yui



岡山旧車コネクション 5カ月でヨタハチを完成させた ぼっけえ レストア仲間 たち

偶然に知り合った2人のクルマ好きが、ヨタハチを共同再生した。難攻不落のグサグサボディを5カ月でフルレストア。恐るべきシロウトパワーだが、岡山にはまだまだ旧車の鬼がいるらしい。かつて50毛の農発メーカーを生んだこの地は、今も骨太なマニアを確実に育てていた(「ぼっけえ」とは岡山弁で「すごい、とんでもない」という意味)。

写真と文/甲賀精英樹

怪しいビデオ

読者の方と話すと、よく「ネタはどうやって探してくるのか」と訊かれる。私の方法は2通りだ。ひとつは「どこそこにへんなクルマをイジってる人がいる」という「密告」を受けて出向くケース。もうひとつは、イベントやショップの取材で面白そうな方に話をうかがい、コレだと思ったら口説くやり方。よく言えば「人材発掘」、悪く言えば「人買い」みたいなものか。いずれにせよ、我々は巨漢少年を全国に捜し歩く、相撲部屋のスカウトマンみたいなものである。ただ今回のケースはちよつと違った。取材の糸口となったのは、あるイベントで売られていた1本のビデオテープである。

そのラベルには「ヨタハチ再生記」とボールペンのなぐり書きがあるだけ。おそらくアマチュアの記録物に違いない。以前にも交換会で、この手の「自家撮りメンテビデオ」を買ったことがあるが、それはマニュアルと呼ぶには内容が浅い、食わせ物であった。

その「ヨタハチ再生記」だつて怪しい。いざ期待して観てみたら、キンチョールを噴霧されたハチがヨタヨタ歩く姿が映っているだけかもしれない。だが500円というネダンにつられ、買ってしまった。

さつそく新着エロビデオと同等の期待感で観てみると、幸いホンモノの赤いヨタハチが画面に現れた。雨の街を元気に走りまわっている。そのバックに「岡山弁丸出しのため、お聞き苦しい場面があると思いますがご了承下さい」と謙虚なスピーカーが入り、カメラマン兼オーナーの「トミー」が、ボツボツと語り出した。ヨタハチはなごりのドライブを終えて、トミーの友人「ツッチー」の「ドリームガレージ」にすべり込む。これから二人のレストア作業が始まるのだ。

まずはフロント右フェンダーを外す。ロッカーパネルに「ラスカルの巣(大穴)」を発見して泣きながら抱き合うトミーと

● 樋田雅之さんの篤い協力で'99年3月に完成した富松君の'66年式ヨタハチ。前後フェンダーは購入時に叩きだしてあったが「オリジナルにはこだわらない」と、あえて生かした。



● リヤスカットルに大穴があったので、塞ぐついでに秘密のポケットを追加した（トランクスルー）。



● ゴミ箱に落ちていたSR用キャブトマフラーを苦労して取り付けた。「タタタン」という元気なエキゾーストノートを奏でる。

● ドアウインドの袋にはホームセンターで買ったジュウタン用ブラシが貼ってある。



● 劣化したプルスイッチはアルミを削りだして新造。愉快なのは助手席の純正ラジオ。ノブを外してチューナーパネルを外すと、CDプレイヤーが現れる。



● 錆に侵され、ボロボロ状態だったパネルは板金製作。とくにフロント左右のモノコックには事故の痕跡があり苦労した。プレスラインは墨ツボで基準を出したという。



● 右から樋田雅之さん（このガレージのオーナー）、内田勝也さん（富松君の会社の上司）、内田拓海さん（内田さんの長男）、そして富松拓也君（ヨタハチのオーナー）。

● デタッチャブルトップの付くクォーターピラーの防水ゴムは、S13シルビアのドアゴムを流用。ドアまわりのゴムは旧660規格のミニキャブのドアまわり用だ。

ツッチー。パネルを外すたびに現れる大穴や事故修理の跡にくじけながらも、二人は着々と作業を進めていく。なるほど、ちゃんとレストアの実践ミニユアルになっているのだ。

だが、長い。1時間半を経過してもビデオが終わらない。ついつい途中で眠ってしまい、ハッと目を覚ますと、彼らはまだボディにバテを盛っていた。もう付き合いきれない。トンテンカンと鉄板を引っぱたき、ジジッと溶接をする彼らを放ったらかしにして、私はフロに入ったり、ネコを縛り上げたり、モツ煮込みセットを買いに行ったりした。それでも彼らの作業は終わらないのである。ドンガラ状態から完成後のイベント参加までをフルに記録したこの500円ビデオは、なんと5時間30分もの超大作だった。これはなかなかの根性である。さっそくビデオの製作者、トミーに連絡を取ると、彼は岡山市在住の27歳だという。面白い内容ですねと一応、誉めたら、「じゃあ今まで撮った記録テープ、300時間分もダビングしましょうか」「末期ガンのヨタハチオーナーの方も、喜んで見て逝かれたよな」と言い出す。残念ながら小生、テレビの前で300時間を過ごすほど残りの人生に余裕がない。直接、彼に会うことにした。

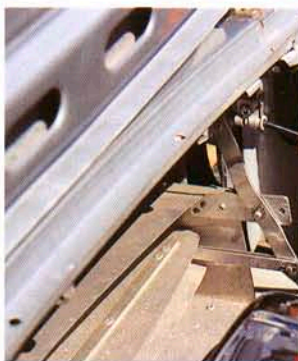
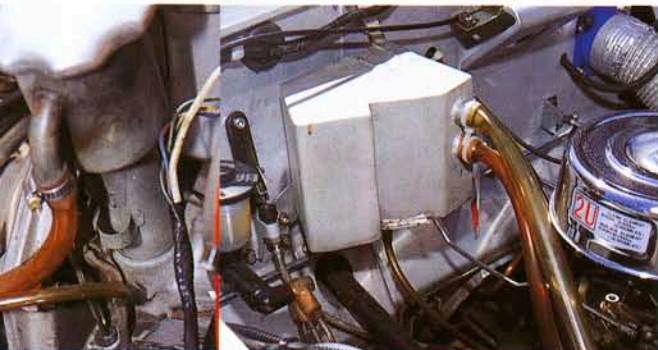
FRPボディのヨタハチ？

こんな事を言ううと殺されそうだが、レストア趣味にハマった方は、あまり普段のクルマには頓着しない。取材で待ち合わせしていると、たいてい植木屋の払い下げみたいな軽トラとか、幽霊を引きすったままのR30スカイラインなんかで迎える。オレは現行車なんかキライだわと必死に主張しているようで、人目を気にしなければ微笑ましい光景ではある。

さて、ヨタハチ野郎は何で来るのかと早朝の岡山駅前で待っていると、ブルーメタのBMW850が横付けになった。ややつ、朝帰りのホストがタバコでも買

アイデアいっぱいエンジンルーム

●アルミ製の自作というほかは何の変哲もないオイルキャッチタンクだが、パイプが3本引かれている。よく見れば底の細い1本はオイルパンにつながっていた。冷えたブローバイオイルをエンジンに戻しているのだ。

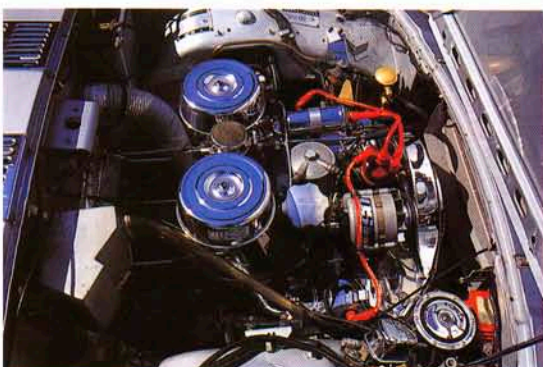


●購入時に欠品だった冷氣取り入れ口のシャッターをアルミ板+リベットで自作。操作は室内からワイヤー（シルビアのボンネット用）で行う。おかげで冬場のオーバークールが解消。冬は全閉状態でも調度いいくらいと言う。



岡山旧車コネクション 5カ月でヨタハチを完成させた ぼっけえ レストア仲間 たち

●エンジンシュラウドに後付けされた箱に注目（ウーロン茶の缶が刺さっている）。ここからジャバラパイプで熱気を室内に取り込み、特製ヒーターボックスから温風を供給する（写真はパイプを外した夏仕様）。



●メッキが多用された空冷フラットツインは、レストア前にオーバーホールが済んでいる。よく見ると硬派なモディファイもあちこちに。

●キャブは3連。左右インマニをバランスパイプで結んで純正キャブを追加した。自作リンクージはセンターキャブを遅らせて開くよう工夫。さもないと低速でカブってしまう。また、ガス代がないときはリンクを外し通常の2キャブで走行。リッター3kmは燃費が違うという。



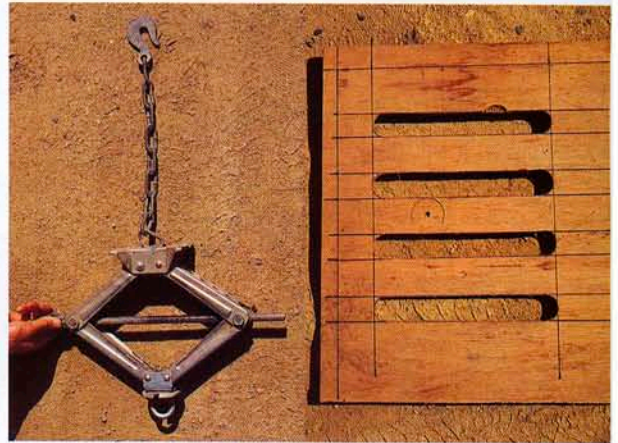
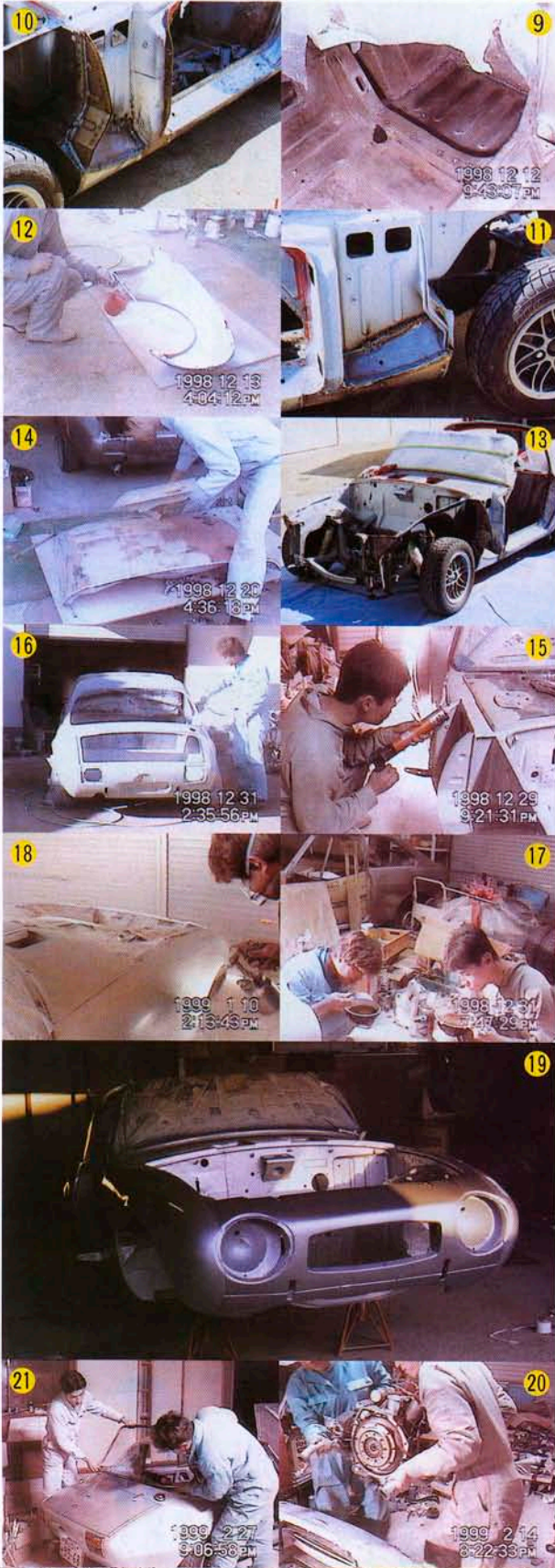
●フロントロアアームのボールジョイントを自作した。やや延長型なのでオニキャン気味になるのが悩み。



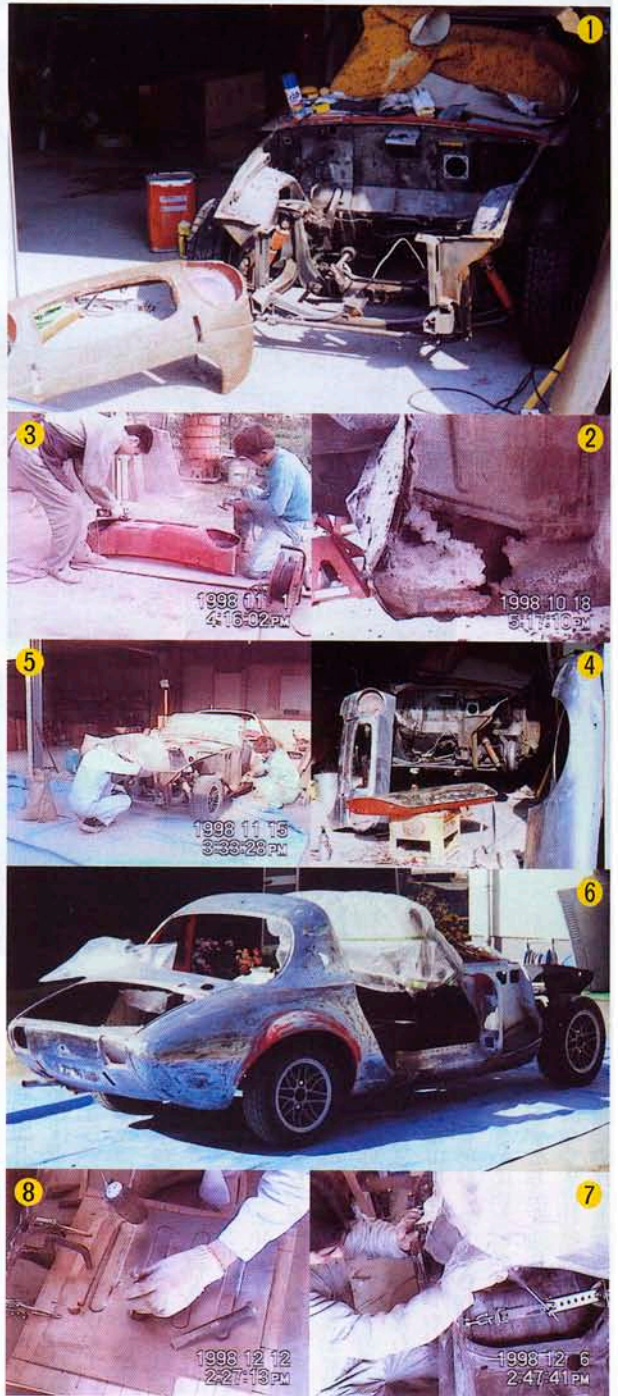
うのかと思いきや、降りてきた2人組がヨタハチ再生コンビ、トミーこと富松拓也さん（27歳）とツッチーこと植田雅之さん（35歳）だった。富松君は地元の自動車部品メーカーに勤務。植田さんはトラック運転手。ともにシロウトながら、例のヨタハチを5カ月でフルレストアした。ヨタハチは富松君の物で、再生作業を行ったのは植田さんのガレージだ。ちなみに850も富松君の愛車。近所のお金持ちが亡くなって譲り受けたそうだ。富松君は中学生の時に旧車に興味を持ち、18歳でミニを購入。その1年後にシヨップから買ったのが'66年式のヨタハチだった。一方の植田さんはもともとKP61でサーキットを走っていたが、25歳のときにダッジチャレンジャーを購入。エンジンのオーバーホールとオールペンを経験して、B10サニの再生に挑んだ。そんな二人は5年前まで、何の接点もなく生活をしてきたが、あるときシヨップ主催のツーリングで出会って意気投合。以来、このドリームガレージでヒマさえあれば古いクルマをイジリ倒している。ヨタハチをバラし始めたのは'98年10月。「じゃあ、1999年7月を目標にやってみるか」なんて軽いノリだった。再生前の写真を見ると、なかなかキレイなクルマである。買ったネダンも結構なものだった。ところがボディにマグネツト式の初心者マークをなすりつけて見ると、まったく吸いづく気配がない。今さらクヨクヨしても仕方ないので、富松君は「レース用のFRPボディなのだ」と勝手に思い込んで、8年間乗り続けてきたという。それでもいよいよ馬脚が現れ、フルレストアを決心したのである。軽い気持ちでボディパネルを外してみると、そこかしこに大穴が。しかもフロントフェンダーの取り付け位置には激しく切り張りした後があり、モノコックの一部が歪んでいる。どうやら事故の修理跡らしい。もちろん、パテは最大10mmの厚さでまんべんなくブチ込まれていた。

ヨタハチ再生記録

- '98年10月8日、再生開始。フェンダーを外したら「ラスカルの巢」があったためフルレストアを決断。全バラに。
- 薄い鉄板ははいたるところ穴だらけ。しかも事故車だった。
- いくら剝離剤を塗っても塗装が落ちない。それもそのはず、すべて厚塗りのパテ。バーナーとグラインダーでボディを削っていく(左が富松君、右が植田さん)。
- ようやくフロントパネルの剝離が終了。まるで宇宙船の残骸である。
- エンジンルームのプラスト作業。ビニールシートを被って怪しく珪砂を打ちまくる。ブルーシートに散った珪砂は回収・再利用!
- ようやくボディの剝離が終わった。モノコックの補修にかかる。
- ここで登場するのがインディフレイム修正機(実は車載ジャッキ)。普通に伸ばせば「押し」に、このようにチェーンをつないで締めれば「引き」に使える。このクルマは事故後の修正でサイドメンバーを過大に広げられていたらしい。メンバーを内側に引いて再修正。
- フロアパネルの製作。リップを打つ型となったのが、前出のスリット入りコンパネである。あらかじめケがいておいた鉄板のラインをタガネで打っておき、コンパネの型に載せてハンマーでリップを叩き出す(さっそくマネしよう)。
- 見事な出来のフロアパネル。これは植田さんの仕事である。
- 事故で変形し、しかも腐っていたボディのサポートパネルは作り直した。2枚の鉄板の微妙な隙間にゴムパッキンが入り、ボディパネルを支える。
- ボディ右のロッカーパネル、サイドシルも防錆剤を塗り込んで塞いだ。
- パネルの下地はエスコ。
- モノコックフレームにもエスコを塗っていく。
- いよいよパテ入れ。
- 溶接の継ぎ目はすべてシリコンでシーリングした。
- ボディにサフを吹く。
- ついに1999年の元旦に間に合う。大晦日のソバをガレージですする2人。
- いよいよ本塗り。植田さんが担当した。
- いくつか失敗もあったが、なんとかドンガラが仕上がった。
- ようやくエンジンが戦える。05製の鍛造ピストンで圧縮比は10.8。バルブも吸気は日産、排気はヨタの現行パーツで大径化(1N40、EX34mm)。ミニエースのフライホイールを削って現行車用クラッチを組み込み、その気になればホイールスピも可能。
- 補器類の取り付けも終わり、最後のガラス入れ。失敗したら後がない!
- '99年3月、ついに完成。満開の桜の前にて。



●ヨタハチ再生で大活躍した2つの自作道具。コンパネを切り抜いた板切れと、クサリを溶接した車載ジャッキ…。いったい何に使ったのか? (詳しくは再生記録を!)



榎田さんの世界



●富松君のヨタハチ再生に板金塗装の腕をふるった榎田さんは、サニーのファン。現在、アシに使っているのは、自ら再生したB10セダンである。

●リヤウインドのラメは'80年代の流行りモノ。



●エンジンも再生済みで、GX5用のツインキャブが奢られている。



●現在再生中のB10クーペ。3年前に引き上げた当初は、ご覧のとおりひどい状態だった。

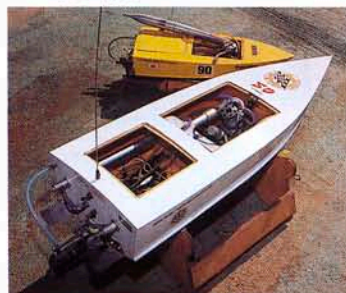


●ラジコンボートも趣味のひとつ。板からボディを自作する。手前は排気を実船同様、テールエンドから出しているのが工夫点。通常は奥の船のように大きなチャンバーが上に付く。



●10年前、初めて再生した'72年式ダッジチャレンジャー。オールペンも自分でやった。7.3L 440ブロックを積む。

●再生予定のプリンススカイライン2000GTと50ccミニカー、アサカ・ブチ。



岡山旧車コネクション 5カ月でヨタハチを完成させた ぼっけえ レストア仲間 たち

フロントグリルまで「鉄板とバテで適当にコネくり回したものだ」だったから、「こりや、S800じやのうてウソ八百じゃ」と笑うしかなかった。

作業は二人の共同だが、主に機能部品のオーバーホールを富松君が、板金塗装のきわどい部分は榎田さんが担当。週末の限られた時間を有効に使い、大晦日・三が日を返上して作業に没頭した。かかった費用は20万円弱。このうち、食費がけっこう馬鹿にならなかったという。そりやそうだろう、週末と休日は寝起きを共にしていたも同然だったのだから（2人とも独身、花嫁募集中である！）。

ぼっけえ仲間たち

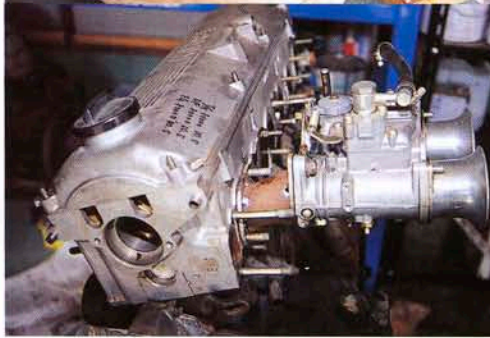
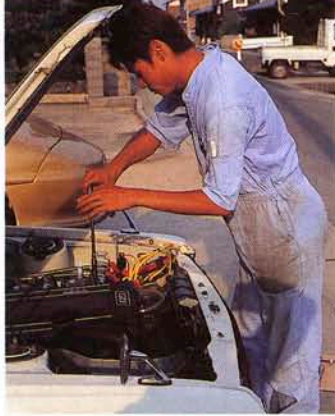
お二人の取材中にオレンジのTE27レビンがやってきた。クルマから降りてきた黒メガネの怪しげな方は、富松君の会社の上司、内田勝也さん（43歳）である。「募参りの途中に寄ってみた」と笑い、股間でVサインを決める陽気な中年だが、この方がスゴ。言い忘れたが、富松君の勤める会社はOS技術という、チューニング用のクラッチでつとに知られたメーカー。そこで開発設計を担当する内田さんは、R34GT-R用の6速シケンシャルミッションをほぼ1人で作り上げた。旧車乗りの先輩として、ときおりこのガレージを訪れてはハツバをかけているようだ。

さて、無事に取材を終えて日が暮れようとした頃、「そろそろ次、行きましょか」と富松君が言い出した。出張先でひと仕事を終えたサラリーマンが商談相手にこう切り出したなら、マア「そろそろキレイなお姉さんがいるところに行きませんか」という意味だろう。だが我々の場合は違う。「そろそろ次の……」と言われたなら、それは山奥の解体ヤードや、変わり者の住むガレージのことである。ピチピチのお姉さんはいないが、グサグサに朽ちたクルマたちが歓迎してくれる。覚悟を決めて富松君の850に乗ると、案の定、北に向けて走り出した。クルマ

●ヨタハチの次に挑戦しているのは、なぜか'87年式のBMW320。このエンジンにイータエンジン（米国向け省エネ排ガス対策エンジン）のロングストローククランクを組み合わせ、国産ピストンとの組み合わせで2.8ℓにスプアアップする計画だ。現在、ソレックス用のインマニを鉄パイプで自作中。形が決まったら錆物で吹く予定。320は「安くシッカリしているのか魅力」。



●富松君が働める岡山市内の自動車部品メーカー、OS技研。富松君は同社が'88年前に製作したL型ベースのツインカムエンジンの再生を担当した。このツインカムエンジンについては次号で特集する。



●そのOS技研での上司が、サングラス姿で第1ページに登場していた。内田勝也さんだ。内田さんはOS技研の技術開発担当。富松君は様々な助言を得てきた。前に置いてあるのは内田さんが開発設計したR32～34GT-R用の6速シーケンシャルミッション。1500馬力にも耐える。



●14歳のときに作ったミニカーのラジコン。サーボモーターをバラして駆動モーターとし、各パーツは接着剤で張り合わせている。



●シャレて作ったエンジン付きのキックボード。後輪をラジコン用65エンジンで駆動する。手前が自作したコンバージョンパーツ。左からリアフレーム、フライホイール、駆動プリー、エンジンマウント。ステップの赤いボタンはグローブプラグ用。フロア下にプラグ用の単1電池が2本収まる。



●内田さんの愛車、TE27レビン。他にS30Zも所有し、ときおり通勤にも使う。



●トロンボーンも趣味のひとつ。現在も地元のジャズバンドに所属。ただし「今はホラを吹くほうが多い」。



●スタートはヒモによるブルスタート。ドライブベルトを張るとスピードが出るがスタートが難しい。

はいくつもの峠を越えていき、まるで中国・福建省のような山奥にたどり着いた。鳥取との県境である。畦道をしばらく走る。さて、どんな化け物の元に連れて行かれるのかと思いきや、農道の果てに、ボンヤリ明かりが現れた。近づいてみると、それは小さな整備工場だった。笑顔で迎えてくれたのは、長瀬肇さん（44歳）。どうやら富松君の師匠にあたる方らしい。店の前には長瀬さんの愛車、「岡5」ナンバーを付けたポロポロのハコスカGT-Rが行んでいる。

工場にはダートラ車が2台入っていた。そのチューニングが長瀬さんの主な仕事である。しかし、富松君が私に見せたかったのは工場の奥でエンジンスタンドに載っていた2基のエンジンだ。その4気筒と6気筒は、OS技研が30年前に製作したL型ベースのツインカムだった……。

そのうち長瀬さんの友人で、コスモスポーツやフェアレディなど旧車20数台を所有する川上さんがやってきて、メカ談義が始まった。エンジン、ミッション、デフに関する新しいアイデアや工夫について、3人は熱い議論を交わす。やがてクルマの話が出てくると、長瀬さんがふと話題をかえた。

「ところで最近、小さなドアの付いた冷蔵庫があるやろ。ビールや卵だけちょろつと取り出せる。あのアイデア、実はオレも前から考えとったんや！」。悔しそうに言い終わる前に、他の2人も「オレも、オレも！」と色めき立つ。それから3人は「新しい冷蔵庫のカタチについて熱弁を戦わせた。時計は0時を回っている……。戦前に50以上の農発メーカーがあったという岡山。おそらく50年前もこうして庶民が納屋に集まり、農具の改良や修理法を語り明かしたのだから。進取の精神と機械好きの遺伝子が、連鎖と受け継がれている土地なのである。

ぼっけなあ。私は満天の夜空の下でつぶやき、彼らの思いついたアイデアをなんとなくメモするのだった。