



TOKYO VOL.25 スーパーカー研究所™

この時期このイベントやる人・出す人・見にくる人 これぞ本当のクルマ好きだ

—BP東京ノスタルジックカーショー2009—

世界大不況でクルマ界は葬式モード、新型インフル加熱報道で外出自粛モード。右だっちゃ全員右、ハイブリッドだっちゃ総員ハイブリッド、ウワサとモードで右往左往する68億総バカ地球の真ただ中、世界もモードも知ったこっちゃない情熱人のささやかな祭典が今年もまた挙行された。2009年5月23日・24日の週末、東京ビッグサイト。この日、ここにいた人々こそ間違いなく本当の本物のクルマ好きである。会場でひとときワレレベル高く輝いていた出品車と出品者をご紹介します。

企画・構成●有限会社MPI
取材と文●福野礼一郎
撮影●森口信之 横沢靖宏
取材協力●ノスタルジックカーショー事務局 ☎0120-750-043 URL●<http://www.nostalgic.co.jp/>



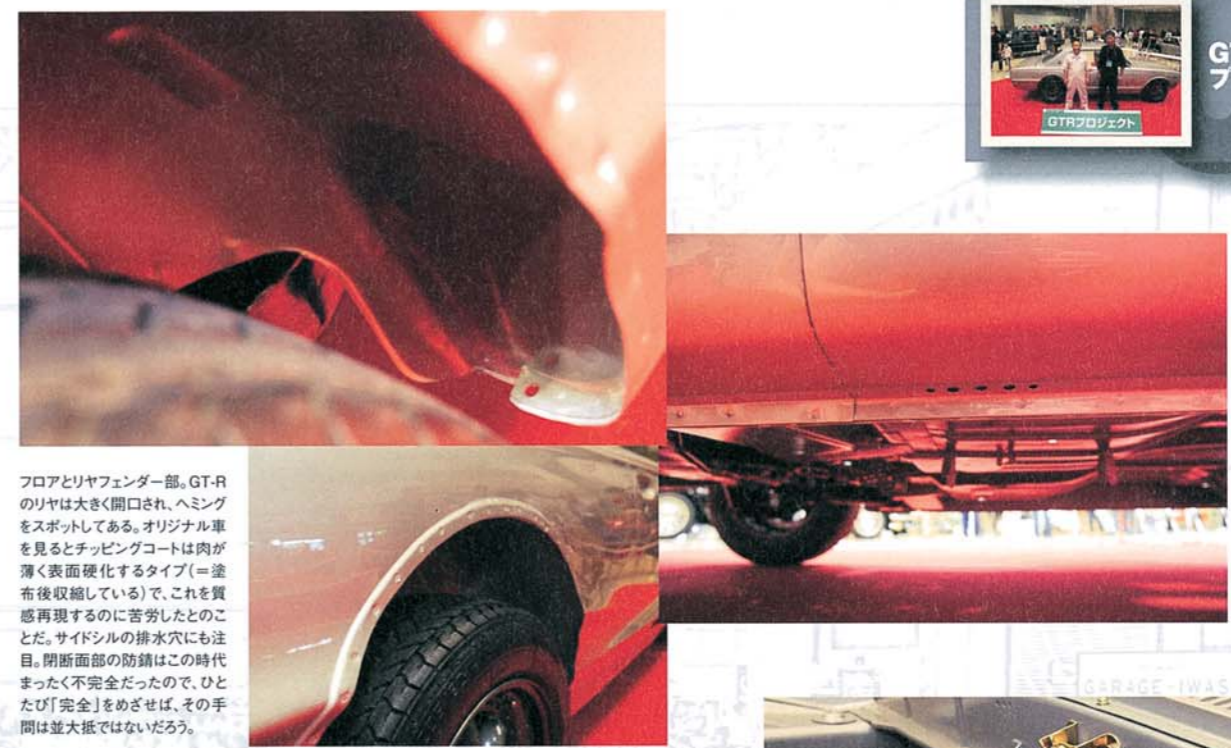
1970年代を彩った数々の名車が一堂に集まる「ノスタルジックカーショー」では、国内最大級の「ユーザー参加型」コンクールドエレガンスとノスタルジックカーのパーツやグッズなどの展示&即売会が行われる。東京以外でも名古屋や大阪(2008年度は中止)でイベントを開催。入場料金は前売り券が1800円(サークルKサンクスにて取り扱い)、当日券が2000円。日程や出展社リストなどの詳細は事務局HPを参照してほしい。URL●<http://www.nostalgic.co.jp/>

この時期このイベントやる人・出す人・見にくる人
これぞ本当のクルマ好きだ

—BP東京ノスタルジックカーショー2009—



GT-R
プロジェクト



フロアとリアフェンダー部。GT-Rのリアは大きく開口され、ヘミングをスポットしてある。オリジナル車を見るとチッピングコートは肉が薄く表面硬化するタイプ(=塗布後収縮している)で、これを質感再現するのに苦労したとのことだ。サイドシルの排水穴にも注目。閉断面部の防錆はこの時代まったく不完全だったので、ひとたび「完全」をめざせば、その手間は並大抵ではないだろう。



エンジンルームおよびフロント周り。サスペンションとステアリング系、キャッチなどは仮組みパーツ。エンジンルーム側壁から無数につき出ている板状部品は、ハーネスを固定するためのメタルラップで、この時代のクルマでは普通だった。薄い鉄金をスポットで止めているため、裏部に水が浸入して錆びている場合が多く、本車ではすべてのラップを一度もんではずし、プラストしてから再接したという。フロントグリル部のマットブラックは、マスキング、吹き付け方向を研究し、オリジナルのペイントの吹っかかり方まで再現している。やっとならでもこのセリフを聞くことができた。

←サイドのルーバーのスーパー見事なレストア仕上が。当時新車状態ではなかったがたのずるずるだった部分だが、徹底的に造形直ししてまうの削いまたの欧米式だ。しかしここまで下地を造形削き、さらっと塗ってしゃっきりと磨き、あたかもオリジナルのように見せてしまうところがどうにもマネできない。

←アルミボディの証拠はルーバーピラー部/Cピラー部にある繋ぎ目。こうした細部の細部まですっきり仕上げられているのにひたすら感心。日本のレストアのレベルも近年進歩著しいが、こういう実例をつきつけられると、ヨーロッパ車に関しては色、塗装、雰囲気、センスなどの点でいまだ本場におよばないと認めざるを得ない。

←革、型、縫い、バランス、細部部品、どこを見ても文句のつけようがないフルレストア内装。スーパーカーレストアのお手本だ。フェラーリはクルマであって芸術でもなんでもないが、こういうレストアだけはちょっとそれに近いものを感じる。本車の売買価格8000万円。いろいろ考え「安い」と言ってもいい値段である。

↑あまりに素晴らしい1台。275ロングノーズ2カムのアルミボディ車だ。64年から68年にかけて合計822台製造されたといわれる2カム/4カムのうち、アルミボディ車は30数台しか存在しないといわれている。鞍さんによると80年代後期に日本に来たクルマで、二代目のオーナーが92年ごろイタリアに送ってフルレストアしたという。内外装/ディテールとも息を飲むような仕上がりがだった。

↑74ディノ246GTS
↑1974年に新車で輸入されて以来35年間ワンオーナー、実走行距離6174kmという怪物。「この10年一度もエンジンをつけていなかった(オーナーの談)」とのことで、ホース類は全部スラッジやガムで詰まっているわ、クラッチ/ブレーキは張り付いているわで、かけるだけでも大変だったという。塗装も基本オリジナルのようだが、残念ながら表面が劣化してしまっている(おそらく昔に施工したコーティングのせい)。内装はフルオリジナルだ。

←シートも内張も細かい筋の入った総ビニール貼りというのが当時の246GTの標準。レストア再現しようにも、同じビニール素材が手に入らない。革ならなんでもなるがビニールは貴重なのだ。もちろん静電植毛塗装人工スウェード貼りのダッシュ、ハンドルなどもフルレストアのオリジナル。改造箇所もゼロ。ただただ驚くばかり。

←センターコンソール/灰皿周りも素晴らしいコンディション。当時のフェラーリの作りは現在の基準で見ればおそまつなもので、カネをかけて徹底的にレストアされた現代のフルレストア車が放つ魅力には遠く及ばないが、オリジナルにはオリジナルにしかない雰囲気がある。確かにディノの内装は新車のとき、こんなだった。よくも悪くもこれがディノ。これが本物。

↑246GTのレストアに関しては経験の長い鞍さんが「ここまでオリジナルを保っている、といじたりしちゃ(レストアしちゃ)もったいないねえ」と言っていた。多くのクルマを見て来たからこそその言葉だろう。丁寧に掃除だけして、この状態のまま大切に維持してくれるようなオーナーに恵まれるといいのだが。

CASTEL

有限会社キャストルオートサービス
代表: 鞍和彦
住所: 神奈川県横浜市中区鶴町2-8-6
TEL: 045-663-4660
URL: <http://www.castel-dino.com>
業務内容はフェラーリ、ランボルギーニ等ヴィンテージカーの車両販売、車両買取、部品販売、レストア業務、メンテナンス、钣金業務など。スーパーカーに関する有名な専門店。



↑シャシ#18431という後期型365GT/4BB。鞍さんがイタリアで仕入れ、内装だけ現地で張り替えてから輸入した。エンジン/外装は日本でレストア。同車の日本での相場はレストア済車で2500~3000万円とか。



↑イタリア・モデナの某名人が張り替えたという内装。シート中央のビニールステッチ部はオリジナルの部材を使用している。シートパッドは新車ほど薄くなく、やり過ぎなど厚くもなく、いまの「デイトナシート」みたいに角張り過ぎてもいい。すべてさすがという他ない。



↑左の365GT/4BBのレストア内装のアップ。革も上質だが、縫製部が造形端部にびったり沿っていること(型紙)、縫製部すっきり感(裏すき)、肉(内パッド)、縫製そのもの(ミシン/針/糸/運行)など、いずれも適切・完璧だ。



↑ミウラS。10年ほど前にキャストルで輸入・販売したクルマで、日本ではエンジンOH以外フルレストアはやっていないという。内装がオリジナルかどうか聞き漏らしたが、こげ茶のインパネ、センター布張りシートなど、いかにもオリジナルっぽい色と仕様。ミウラも新車時ビニール内装が標準だった(ただしメーカー本革仕様車も多数存在)。



←初期型デイトナ。オリジナルのこのマスクがやはり一番さまになっている。パースペックスは部品欠品のはずだが、この個体は飛び石跡もなくいいコンディションだった。今回イギリスで仕入れた右ハムも初期型らしい。



←400iでも412でもなく珍しい365GT4 2+2。しかもマニュアル。日本では珍とっていいくらいの希少仕様だが、丁寧に上品に仕上げられていて好感。先の365GT2+2といい、通の運びと仕上げだ。



←73型カレラ2.7。世界的な人気らしい。程度がいいと軽(2000万円オーバーらしい。それだけの魅力があるらしい)。



←365GT2+2。海外では殿堂入りの名車扱いだが日本ではゴミ扱い。しかしこのクルマは上品にセンスよく仕上げられている。ミウラとカウンタックだけでないところが社長の趣味の深さ。



←キャストル流にセミレストアした328GTB。ボディは創作カラーの高輝度ダークブルー、インテリアの革は表面再仕上げ。この時代以降のフェラーリならばこういう楽しみ方もありだろう。

鞍さんところの今年の最大の注目車はしかし国内からの出物だった。なんとなんと74年新車登録・ワンオーナー！実走6000kmという驚きの246GTSD。内装などオリジナルの総ビニール貼りのまんま。12気筒名車ならまだしも、ディノでこんなクルマというのは世界でも珍だろう。こういうお宝がさりげなく出て来るとところが老舗の貴様だ。

海外のスーパーカー市場はリーマンショックの影響をモロに受け、1億円の台に乗っていったミウラSVや275GTBで213割値崩れしているという。いつとき130万ドルの声も聞いた275GTBが、アメリカのあるオークションで83万ドルまでしか競り上がらず、それでも出品者が手放したという話もあったらしい。しかも現在この円高ドル1190円なら、1年前に1億7000万のしたクルマが(オークション)に10%のコミッション払ったとしても、8200万円程度で買ってしまう計算だ。円が払うなら213割どころの値崩れではない。誰も買わないというときこそ買いのチャンス。本当にスーパーカーが好きなら、不況も値崩れも大歓迎の理屈である。

会場入り口正面に今年も大きなスペースを構えていた(有)キャストルオート。「国産旧車の祭典」の感のあるノスタルジックカーショーだが、赤いカーペットの上にカラフルなスーパーカーが並びキャストルブースに迎えられるこそ、気分もまた盛り上がる。鞍和彦社長はいつものように歓迎してくださった。

「昨日イギリスから戻ったばかり。右ハムのデイトナ買った(笑)。5台見て2台買った。商売の方はもちろん落ち込んでいるけど、仕入れが1年前に比べてぐんと安くなっている。右ハム車はヨーロッパでも相場が安いから、日本持ってきて仕上げて3000万くらい。こんな値段でデイトナが買える機会なんてそうないでしょう。だからビジネスチャンスはまだあると思っています」

幾度も不況を勝ち抜いて来た鞍さん、さすがにげんぜんへこたれていない。

海外のスーパーカー市場はリーマンショックの影響をモロに受け、1億円の台に乗っていったミウラSVや275GTBで213割値崩れしているという。いつとき130万ドルの声も聞いた275GTBが、アメリカのあるオークションで83万ドルまでしか競り上がらず、それでも出品者が手放したという話もあったらしい。しかも現在この円高ドル1190円なら、1年前に1億7000万のしたクルマが(オークション)に10%のコミッション払ったとしても、8200万円程度で買ってしまう計算だ。円が払うなら213割どころの値崩れではない。誰も買わないというときこそ買いのチャンス。本当にスーパーカーが好きなら、不況も値崩れも大歓迎の理屈である。



←今年も出ている02ターボ。ご存じのように昭和48年の保安基準改正で止めたバフェンは×になり、バルコムが売った正規02ターボは日本(川崎・新倉自動車)で簡易プレス製の鋼板オファフェンを溶接して鍍金・再塗装したという、もの凄い仕様だった。聞けば本車はそのD車を純正パーツを使って元に戻したものだ。作業は完璧でその片鱗もない。



←純正フェンダーは近くで見ると何ともいえない3次曲面で造形されている。ゴムシールも純正新品、標準アルミに履いた標準サイズタイヤがびったりホイールアーチにおさまって、正しく新車のときのEC仕様のあの眺め。



←純正タイプのクーラー付きというD車の証。泣かせる。独特の短いシフトノブとラバーブーツ、こういう部品が新品で揃うというのは本当にうらやましい。レンガ色のメーターパネルもターボの魅力のひとつだが、この部分だけは色・艶とも当時の新車とはかなりニュアンスが違う感じが。新車当時は本当にレンガのようなすずけた色の全ツヤ消しだった。

→めっきモールなしのウインドラバーstripp、三角窓周りの仕上げ。こういうところでポコを出すクルマは今回の会場にはもうほとんどない。30年も40年もできなかったことがなぜこの数年で突如できるようになったのかは謎だが、とにかく細部からびしょと仕上げているクルマは見ていて気持ちがいい。こういう流行なら大歓迎。



←純正シートはRECAROが納入していたのだが、当時のOEMは市販品とは一線を画す出来の高級品だった。当時BMW独特の灰色がかったモケットカーベットの雰囲気もいい。代用品ではこの感じは出ない。

↑「モービルトラディション」というBMW本社の旧車支援プログラムの始動で、たとえば吊り天井なども新品アッシュで供給されるようになったらしい。内装材の新品供給でとりわけ嬉しいのはインパネ、ドア内張り、それとサンバイザーだと思ふ。



↑ボンネットを開いてもこの通り。メカだけではなくエンジンルーム側壁も徹底的に仕上げている。当時BMWはエンジンルーム内にコーションステッカーがベタベタ貼ってあったが、これを再現するためにアメリカなどでは複製ステッカーが市販されている。場合によってはそれらも駆使して仕上げるわけだ。オレンジの1枚が実にいい。



←1975年型2002A。アメリカのFMVSSが改正された74年以降、02は内外装共に大改造を受けて生まれ変わった。俗に言う「角テール」モデルだ。US仕様とそれをベースにしたD仕様は離れ5マイルバンパー仕様だったが本車はEC(=当時)バンパー。D車でもバンパーはEC仕様にするのが現代の02乗りの通例らしい。

→02の外装の魅力のひとつがめっき部品(一部SUS)。純正の角型めっきミラー、三角窓やAピラーに装着された手動式アンテナなどの60年代的ディテールが高級時計のような雰囲気だ。光り物だけでなくそのラバーシールがいずれもびしょとしているのが素晴らしい。



Simple auto

シンプル株式会社
代表:吉田 唯人
住所:大阪府寝屋川市宝町29-8
TEL:072-839-6778
URL:http://simpleauto.jp

2002をはじめとするクラシックBMWをメインに取り扱う専門店。車両販売の他にパーツ販売や車両買い取り、レストア、鍍金、塗装など各種整備にも対応。

↑しげれる純正スチールホイール。シンプルオートの在庫車の02を見るとすべて当時のスチールホイールでレストアされていて、73以前車は当然ホイールキャップ付きという。輸入旧車のオリジナル復元指向もここ数年で一気にエスカレートした感がある。こうして見せつけられると純正スチールでない絶対的価値が低いような気がしてくるので、ムーメントとは恐ろしい。



↑魅力的なテラコッタで仕上げられた60'sビートル。当時の日本には間違ってもこんなカラリングのクルマは走ってなかったが、どこかしこも入念な手が入っていて、とろけるアメ玉のようだ。ビートルマニアというより、むしろそうでない人の方がハマルレストア仕様といえるかもしれない。このセンスは見事だ。



BMW 2002の販売/レストア専門店として知られる大阪寝屋川市のシンプルオートのブースには、一目見て気を引かれる、魅力的な状態のマルニが2台飾られていた。

同店オーナー、シンプル株式会社・代表取締役吉田唯人さんの前職は、なんと美容師。25年前、22歳のときに独立して大阪・門真市に外販販売店を出店したのを皮切りに、BMW旧車、とくに時代を超えた不動の人気を保つ2002と300CSを中心に数多く取り扱ってきたという。しかし旧車は人間同様、1年ごとに1つ歳を取る。新車から20年30年と経てくれば、大なり小なりレストアなしには当然安心して走れなくなってくるし、商品としても次第に成立しなくなる。責任を持って旧車専門店をやっていくとすれば、いやおうなくレストアの専門店にもなっていくを得ない。こうしてシンプルオートもレストアを商売の中核に据えたショップに成長した。程度のいいクルマを見つけてきて整備して販売し、お客さんと相談しながらレストアしていくケース、お客さんの持ち込み車のレストア受託、仕入れたクルマをレストアしてコンプリート車で販売するケースなど、対応範囲は広い。手がけたクルマが下取り/買い取りで戻ってきて再販することも多いという。

「元車の程度、これがともかく最大のポイントですね。フロアが錆びて穴が開いているようなクルマや事故車は、いくら手をかけてレストアしても結果に限界があります。それにこの世界は数が決まっていますから、手を抜けばいつか必ず自分のところに戻ってくる。いいクルマを選びきちんとレストアする。元が悪いクルマは頼まれても手をつけたい。そうするしかないんです。幸いBMW本社もようやく最近ヘリテージに力を入れ始めたので、内装材など再生パーツが多く供給されるようになって、パーツに困ることはほとんどありません」

常時5〜6台のレストアを手がけており、同じく5〜6台の02販売車を在庫している。ストックリストを拝見すると、在庫全車が「走行距離不明」となっていたのが印象的だった。シンプルオートの良心の証だろう。



↑ボディの鍍金と塗装、バンパーのめっき、テールレンズとその周囲のラバートリム。ひとつひとつの仕上げとパーツが入念だからこそ、全部が組み合わさったときにこの雰囲気が出る。この1枚の写真に映っているすべてが何十時間という作業の汗と努力の結晶。やったことのある人にしか分からない。



「このボディラインが個人的に大好きなんです」と坂本社長。1958年型MG-Aである。ボディをベアまでバラし、床裏完全に剥いてフルレストア。それで販売価格は400万円だ。「レストアだけ? いやレストア代だけでもアカざりざりです」



↑エンジンルームも徹底的にやっております。この時代のイギリス車はメカ補器類が塗装仕上げなので、70年代のドイツ車などと比べればオリジナル再現難易度のハードルは低い。ただし古い分、手は徹底的にわずらわせるだろう。



↑シャシャップし内外装メカともフルレストアされたMGミジェット。最終75年だが、EC仕様スチールバンパーで仕上げられている。ここまでやったミジェットなど(新車も含めて)初めて見たが、モデナの販売価格は298万円。「これ以上安くすると職人が怒る」と社長。そりゃそうですよ。レストアの価格競争だけは業界自滅の道です。



↑この時代はボディー一体インパネ構造が当たり前、すなわち白のボディカラーはインテリアを黒張りにしたときに映える。坂本社長はそこを分かってやっているのだから素晴らしい。オリジナルのステアリング、ラジオのカバーが素敵。

↑70年代の新車ミジェットの内装は材料・仕上げともにお粗末なものだった。入念にレストアされた本車は、スーパーカーのそれ同様オリジナルを遥かに超えている。しかし遥か超えているからこそ、その本質的魅力が改めて伝わってくるということもある。オリジナルを忠実に再現すれば100%酔えるドイツ車とはそこが違う。

↑こちらのエンジンルームも内装までバリバリにレストアしてある。モノコックボディ車の場合、外装を白にするとエンジンルームもまたレストア成果が映える。02、3.0CS、アルファ、MG……今回のショーで、実力高いショップに白のクルマが多かったのは偶然ではないだろう。



↑個人的にはこの日一番このまま乗って帰りたいのがこの1750GTV。ボディカラー、スチールホイール……すべてが1970年ごろの雰囲気だ。「もともと状態が良かったクルマをさらに丁寧に仕上げた」というのは今回会場での多くのショップで異口同音に耳にした。この1750GTVも同様。ようするに物事を極めれば同じ場所に到達するというのか。

↑外車=左ハン当たり前の当時、アルファだけは伊藤忠モータースの方針で英国仕様右ハン主体で売っていた。マスターバックがダブルでつのが右ハンの特徴。クロメートで再めっきして2個並べたくなる。



↑1750GTVは初期の68~69のころは前席バックレスト左右がスケルトンになった独特のデザインだったが、70年型ころからの2000GTVと同工異曲の廉価仕様でグレードダウンされてしまった。本車は後期型で、ビニール素材を使って張り替えたものというが、この2000GTV風ステッチにはちょっと見覚えがない。

↑1750GTVで採用され、後期型1300GTVジュニアにも使われたインパネ。ジュリア系のインパネの中ではこれが一番カッコいいと思う。収縮割れているものが多いが、本車はウッドとも抜群の状態。



↑トヨタ2000GTが238万円だった時代、1750GTVは255万円(=70年)もした。今でいうなら997の新車をポン買いするような人が02に、新車でマセラティを買うような人がアルファに乗っていた。悪ノリついでに言えばディノ246はF430クラス、911Sは今でいうなら997ターボ、デイトナ/BBは遥かエンツォの世界だった。スチールホイールは買ったその日にクロモ五芒星やカンパに換えるのが、とんがった一部マニアの常道だった。



↑1750GTVの標準ステアリングは黒くて細いエポナイトリム。本車装着品は2000時代のスパイダーの純正ステアリングではないかと思うが、この勢だと来年の本ショーではエポナイトハンドルのアルファの1台くらい増えるかも。



「このアルファは新車のころから和歌山にあったワンオーナー車で、ボディの腐りがほとんどなく、元々状態がよかつたクルマです。うちではオリジナルとしてメカを整備したくらいで、フルレストアはやっていません。ここのMG-Aとミジェットは手がかかってます。外装も内装もフレームもサスもメカも全部やりました。ミジェットの内装はほとんど新品パーツ(海外のリメイクパーツ中心で組んだものです) ボディカラーがどれも白、そこがなんともあの時代だ。加えてどのクルマも意味で仕上げがあつさりしていて雰囲気がとても自然、ありがちな「レストアしました」感が無い。スーパーカーはこつこつリッチに仕上げるのがいま風だし、手作り車だからという雰囲気もともとないでいいものなかつたので、それで決めておかしくないが、鋼板プレス成形/焼き付け塗装の量産車の当時雰囲気再現は、センスはもろろん技術的にも難しい。新車当時をあらゆる意味でよく知ってる方ならではのレストアだと思つた。 MG-Aとミジェットは当日会場にきたお客さんが2台即決で売却したという。大納得。坂本社長は我が子を見るように目を細めた。

「いやもう半分私の道楽みたいなもので……」 同社代表取締役の坂本 龍(たかし)さんは外車ディーラーを経営する傍ら、大好きな旧車のレストアを行い、レストア済みコンプリート車として販売しているのだという。ブースには1750GTVの他、MG-Aと後期のMGミジェットが展示されていたが、いずれも自社整備工場を拠点にレストアしたものだ。

「このアルファは新車のころから和歌山にあったワンオーナー車で、ボディの腐りがほとんどなく、元々状態がよかつたクルマです。うちではオリジナルとしてメカを整備したくらいで、フルレストアはやっていません。ここのMG-Aとミジェットは手がかかってます。外装も内装もフレームもサスもメカも全部やりました。ミジェットの内装はほとんど新品パーツ(海外のリメイクパーツ中心で組んだものです) ボディカラーがどれも白、そこがなんともあの時代だ。加えてどのクルマも意味で仕上げがあつさりしていて雰囲気がとても自然、ありがちな「レストアしました」感が無い。スーパーカーはこつこつリッチに仕上げるのがいま風だし、手作り車だからという雰囲気もともとないでいいものなかつたので、それで決めておかしくないが、鋼板プレス成形/焼き付け塗装の量産車の当時雰囲気再現は、センスはもろろん技術的にも難しい。新車当時をあらゆる意味でよく知ってる方ならではのレストアだと思つた。 MG-Aとミジェットは当日会場にきたお客さんが2台即決で売却したという。大納得。坂本社長は我が子を見るように目を細めた。」



↑モデナのブースに置かれていたトライアンフTR2。同社がレストアしたクルマではないらしく、坂本社長は若干不満気だった。内装は悪くないがペイントが厚く重く、こうなると確かに一時代前の典型的な日本のレストアという感じだ。

この時期このイベントやる人・出す人・見にくる人 これぞ本当のクルマ好きだ

—BP東京ノスタルジックカーショー—2009—



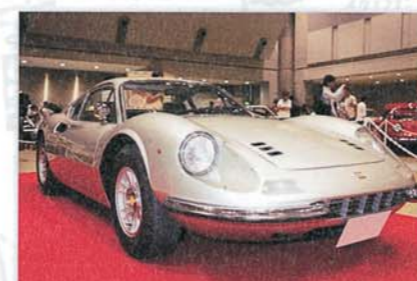
日産スカイライン2000GT (GT-R仕様)
●美光WORKS



プリンス・スカイライン2000GT-A
●プリンスクラフト



トヨタ・クラウン5th
●ドリームビークルズ



ディノ246GT (かつてキースリチャーズが所有)
●参考出展



TOP FUELドラッグスター
●BABY COBRA JAPAN COMPANY

今年のノスタルジックカーショーには国産車から輸入車まで、幅広いノスタルジックカーが勢揃いした。フルレストアされた高い完成度を誇る1台から一風変わったカスタマイズが施された1台まで、ノスタルジックカー好きにはたまらないラインナップとなっている。他のページでは紹介しきれなかった展示車両を、このページではご紹介する。



日産スカイラインGTS-X
●美光WORKS



日産スカイライン2000 GT-R
●クラシックハウスVINTAGE



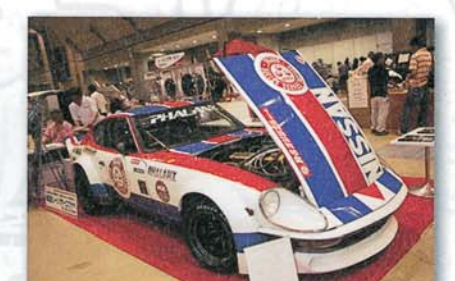
日産スカイラインGT (S51)
●シンプルオート



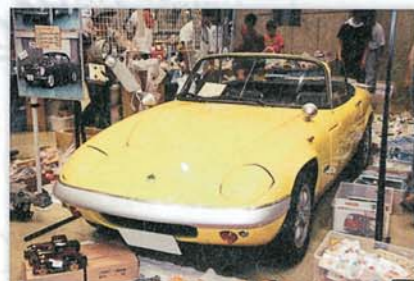
メルセデス・ベンツAMG300SEL6.8レーサーレプリカ
●Silver star



ミニ・モンテカルロラリー (ミラベース)
●オマタオート



日産フェアレディ (C-S31)
●レーシングサービスワタナベ



ロータス・エラン
●ガレージ イワサ



トヨタ2000GT
●クラシックハウスVINTAGE



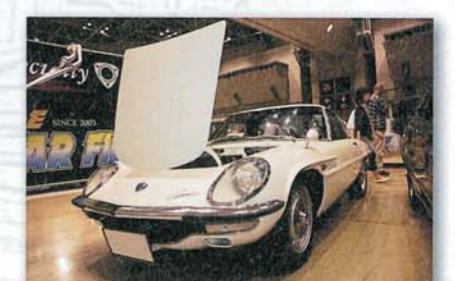
トヨタ・トレノ (AE86)
●チューブガレージ



メルセデス・ベンツ260SL
●Silver star



プリンス・グランドグロリア
●SAFARI MOTORS



マツダ・コスモスポーツ
●ガレージ スターフィールド



トヨベツ・クラウン
●クラシックハウスVINTAGE



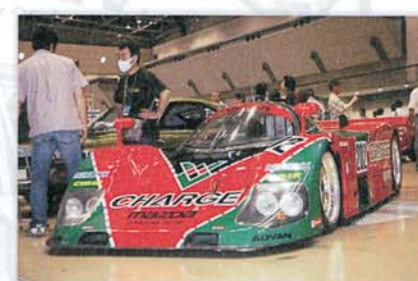
トヨタS800
●タイムジャンクション



プリンス・グロリアスーパー6
●プリンスクラフト



1962アバルト3500GT
●ドリームビークルズ



マツダ767B
●ガレージ スターフィールド



BABY COBRA 40.27 (カブチーノベース)
●BABY COBRA JAPAN COMPANY

問い合わせ先 / ●(株)レーシングサービスワタナベ <http://www.rs-watanabe.co.jp>
●オマタオート <http://www.5c.biglobe.ne.jp/~omata/>
●ガレージ スターフィールド <http://park16.wakwak.com/~starfield/>

●BABY COBRA JAPAN COMPANY <http://www.baby-cobra.com>
●SAFARI MOTORS <http://www.safarimotors.jp/>
●Silver star <http://www.silverstar.jp>

●ドリームビークルズ <http://www.dream-vehicles.com/>
●プリンスクラフト <http://www.princecraft.net/>
●美光WORKS <http://www.bikoworks.jp/>

●チューブガレージ <http://www.tubegarage.com/>
●クラシックハウスVINTAGE宮田自動車販売(株) <http://www.japan-vintage.com/>
●ガレージ イワサ <http://www.garage-iwasa.com/>

Time Junction

※日本ノスタルジックカーオークション事務局長
 代表:小倉辰郎
 住所:千葉県成田市幸町924-1
 TEL:0120-600-628(オークション専用TEL)
 一般への販売ではなく業者向けの卸売をメインに行っているタイムジャンクション。代表の小倉辰郎さんはノスタルジックカーショーの実行委員でもあり、日本ノスタルジックカーオークション事務局長の肩書も持つ。



Time Junction



【委託販売展示車】
 ニッサン・スカイラインGT-R
 価格848万円

↑このページでご紹介しているのは個人業者が事務局に委託出品している展示販売車で、タイムジャンクションとは直接関係ないとのこと。今回のショーでも一番多くみられたKPGC10(71年)。フェンダーミラーもレストア再現するのはこの世界でははや常識になったようだ。次はホイールか。



【委託販売展示車】
 ニッサン・スカイラインGT-R
 価格795万円



↑グレーのカムカバー、ファンネル、シリコンコード、SUSタコ。昨年のショーではこのスタイルがまだ主力だったが、右車のようにエンジンルーム内もオリジナルに戻すというのがムーブメントになりつつある。こうなってくるとオリジナル再現の方がよりレベルが高いように見えてくるものだが、どうだろう。



↑よりオリジナル復元指向の強いKPGC10(71)。ここまでやるとシリコンコードが安直に見えてくる。「オリジナル再現」というのは「こだわり」とか「バカ」のひととつねえと「現代の道を走れる走れない云々」の話ではない。オリジナルを目指す競争の方が、道がより険しいのである。その努力の結果も、より明白に公平に出来上がりに現れるのである。「オリジナル再現」は結局追求すれば誰もが到達する必然的帰結だと思う。



【委託販売展示車】
 ビッグセーラー
 価格398万円



【委託販売展示車】
 プリンス54A
 価格98万円
 (現状渡)



【委託販売展示車】
 プリンス54B
 価格220万円
 (応談可)



【委託販売展示車】
 ホンダS600
 価格195万円
 (現状応談)

る人 これ



←このZに引き寄せられてタイムジャンクションのブースに来た。インジェクションになってインパネが変わった後期S31Zだが、チリの合ったボディ、薄くすっきりした塗装、丁寧に仕上げたエクステリア細部部品など、これまたZでは見たことないくらいセンスのいい仕上げだ。そもそもこの年式で2座が珍しい。

↓ZはGノーズなしがカッコいい」という点で小倉さんとは意気投合。MG-Bに着想を得たかもしれないスパッと切り落としたような造型に、アルブレヒト・ケルツ原案のきらめきを感じる。「240Zのショートがいい」という小倉さん。分かってっしやる。

←オリジナルを美しく保っているインテリア。何度も書くが、部品供給の絶えた旧車のレストアの最大の鬼門は、ビニール素材と柔質成形品(インパネやサンバイザーやドア内張りやアシストグリップ)である。



↑オリジナルのアルミ。どうやらノスタリアのように、そうすると本車もまたお宝ものの極上車をさらに丁寧に仕上げたという例なのだろう。ホイールハウスの内部も詰められるくらいに掃除されている。この時代のZはもはや往年の輝きを失ってしまっていたが、どうして今ここで輝いているのではないか。



↑掃除の行き届いたエンジンルーム。ハイテンションコード以外は排ガスデバイスも含めて完全にオリジナル状態である。側壁、エンジン本体だけでなく、ハーネス、ホース、リザーバー、関係のブラ、シール、クロメートめっき部品など、いずれも完璧。趣味性の低いクルマだけにむしろオリジナリティ維持レベルの高さが光る。

↑フェンダーミラー。こちらら国産車を買えば真っ先にはずしてゴミ箱に捨てていたパーツだけに、ここまで再現してある旧車を見ると頭が上がりません。鏡面、本体、ラバーシールともにコンディションは見事で、すみずみまで徹底的に洗われている。敬服。

←インパネがマイナーチェンジしてしまったときは「なぜ?」と吠えたものだ。この時代は塩ビ表皮の真空吸引成型品、劣化しやすい修理は不能、納入メーカーはおそらく関東精器(現カルソニックセセイ)だろうが、さすがにパーツ供給はないだろう。いま初めて素晴らしいインパネに見える。



←NAPS時代のZは2by2が主流。友人の友人のクルマの後席に押し込まれて眺めるのがこの景色だった。オリジナルのインテリアは年式を考えると最良の状態だが、スピーカーとその配線だけは興ざめた。現代の旧車オーナーにとって、ナビはともかくカーナビだけは車外にホカすの最も苦痛を伴うパーツなのかもしれない。

「塗膜はすっきり薄く袖肌打ってない」と雰囲気「程度悪いクルマはレストアしても無駄」「やっぱオリジナルが一番カッコいい」分かってる方とは話が早い。お話しして楽しい。

すし、実際走らせるとへたな432よりL型の方がぜんぜん速いですから。S30Zなら人気は240ZGでしょう。個人的にはGノーズなしの240Gが好きですが。ちなみにBBも絶対365ですよ。(笑)

展示車のZのオリジナルを徹底重視したレストアぶりに感心したが、旧車世界で初代Zはどうなのだろう。「432はRに比べるとまったく人気ないですね。同じS20(IIエンジン)でもシャシとのマッチングがRの方が無理をしないでいろいろいいです」

展示車のZのオリジナルを徹底重視したレストアぶりに感心したが、旧車世界で初代Zはどうなのだろう。「432はRに比べるとまったく人気ないですね。同じS20(IIエンジン)でもシャシとのマッチングがRの方が無理をしないでいろいろいいです」

タイムジャンクション代表の小倉辰郎さんは東京ノスタルジックカーショーの主権者である同実行委員会のメンバーで、千葉県成田市で業販専門の自動車販売業をやっておられる。無店舗の個人ブローカー商売というのは中古車販売業界に昔からある商慣習のひとつで、業者販売専門という形態で営業している方も少なくないが、旧車を中心に扱っているというのはいはほとんど聞いたことがない。今回のショーでは会場の一隅にブースをかまえて6台ほどのクルマを並べていたが、小倉さんによるといずれも事務局がオーナーやショップの委託を受けて並べている販売車だとのことだ。オレンジ色の後期型初代Z(II S31Z)に目を引かれたが、なにより面白かったのは小倉さんご自身のお話である。国産旧車の販売・レストアはこの7、8年で大きな飛躍的展開を遂げた分野だが、人気・相場の実態はどうなのか伺ってみた。

「人気の中心は当然KPGC10(2ドア箱R)ですが、相場は数の少ない110(ケンメリR)の方が若干高いですね。あと44・45年のPGC10(4ドア)はバラすと別もん(例・ギヤ駆動オイルポンプ)ということもあって、これはこれでファンがいます。相場は2ドアの天井で1000万円超えだったのが、ここんどで若干は低くなったけど800から1000万というところですが、やっぱり程度如何で大きく変わります。旧車の値段は程度次第です」



↑ディスプレイ方法でもレストアの徹底ぶりでも元車の選択でも、会場で最も目を引いていた「オールドボーイ」の3.0CS。コンプリートで880万円+消費税というお値段だが、その価値はあるだろう。「商品車である限りは保安基準関係やエアコン、足回りなどは現代の基準できちりやり直しておかないと責任が持たない」という考え方は100%正論である。その是非と未来はお客さんが決めるだろう。



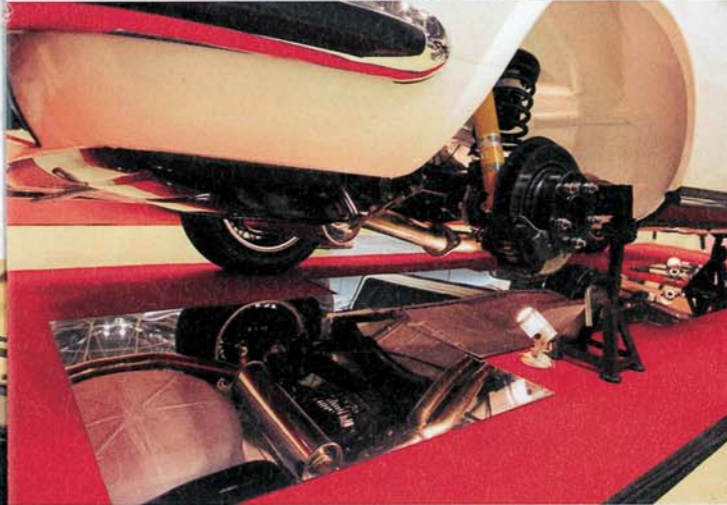
↓ここまでやるかというくらい手が入ったインテリア。インパネは内部に現代のACエアミックスユニットを入れる関係で数センチほど後方に取り付け位置を移動しており、見事にその形跡を消している。インパネ周りは本革を張り込んでいるが、作業は素晴らしい。レカロシートも本革で張り替え背もたれに3.0CSの刺繍まで……。



↑ブラックの別誂ウッドをあしらったドア内張り。純正アームレストを組み合わせていかにもそれらしく仕立ててある。60年代車そのもののインテリアデザインと現代センスとの巧みな融合は、昨今建築のリクリエーションを連想させる。北米セマショー出品車のように、この分野もまた欧米ではかなり盛り上がりつつある。勝負はセンス、判定もセンスの世界である。



↑見極上オリジナル仕様フルレストアだが、ラジエーターも電動ファンも国産現代パーツ、ブレーキ制御系はまんまトヨタ移植。エアコンはコンプレッサー/コンデンサー/リキッドタンク/室内ユニットまで現代ユニットに総交換という驚愕のスーパーアップデイト車だ。作業の技術レベルは非常に高く感銘を受けた。



↑フロアは総剥離してリペイント、同様にレストアしたサスアームを新品ボルトで組み、あえてビルシュタインとSUS製エキゾーストを搭載する。作業の美しさは今回ショー出品車の中でも白眉といえるものだったが、それだけで「外板塗装は当時オリジナルを保存」とは、まったく脱帽する他ない。



オールドボーイ

有限会社オールドボーイ
代表:前田道夫
住所:岡山県岡山市
御津野々口212-1(ショールーム)
TEL:0867-24-1751
URL:http://www.old-boy.co.jp

ジャガーやベンツをはじめとする様々な車種のレストアを手掛けているオールドボーイ。在庫車両からのレストアだけでなく、持ち込み車両のレストアにも応じてくれる。在庫車にはボルシェ959もあり。

↓ベースは73年XK-EシリーズIIIロードスターの右ハンド、くさりのない非常にしっかりした個体を素材に選んだという。外装はシリーズI時代のレーシングバージョンをモチーフにしていると思われるが、テールは独創的スタイリングだ。同ショップではジャガーだけで14台在庫があるそうで、シリーズIフラットフロアのレストアも現在進行中だという。



↑黒革で大胆にコーディネートしたインテリア。スーパーカーでも旧車でもなく、一種独特の創作車になった。新鮮というならもちろん新鮮である。憧れるなら憧れればいいし、嫌いなら見なければいい。オリジナル復元と違って、見るものの好みも問う。



↑ジャガーV12をここまで。IDA縦置き6連とは恐れ入ったが、ここまでやってもイタリアンでもなくアメリカンでもなくやっぱジャガーっぽいのが面白い。担当の方のお話だとシリーズIII/5.3をベースにイギリス製キットパーツを使って7.3までボアアウト、TMはアメリカ製5速MTコンプリート(おそろくダグナッシュ)だという。呆れつつ感心しつつ、ただばう然。



今回出品の2台にも象徴されているが、オリジナルの仕様にはこだわっていない。ブレーキ、エアコン、冷却系、排気系、内装など、現代の自動車部品を自在に活用している。Eタイプのように外装ドレスアップも敢行する。国産旧車から始まったオリジナル再現志向が輸入旧車にまで広がっているというのが、ここ数年のレストア世界の傾向のようだが、その点だけでいえるこのレストアは古いスタイルである。しかし現物を見れば「オリジナル再現など面倒だから現代パーツで誤魔化し、外装だけ派手に仕上げて売り飛ばす」といった悪しき時代のレストアとは完全に一線を画す仕事であることが分かる。交換にせよ改装にせよ、作業が万事徹底的なのである。エアコンはコンプレッサーを換えるだけでなく、室内のエアミックスユニットそのものからそっくり現代品に交換、それを納めるためにインパネ全体を後方に移動させている。すみずみまでセンスが行き届いており、作業は抜群にきれいだ。

「この3.0はもともとフロアにサビ一つないくらい程度のいいクルマで、実は外板の塗装も現状でこれがオリジナルのままです。車体の状態の点検の意味も兼ねてフロアとエンジンルーム内はすべて剥離し、防錆して再塗装しました。ちなみにオリジナルパーツもすべて保管してあります」
ようするに基本と内側から直しているのですね。古き悪しきやつつけレストアのまったく逆。オールドボーイのレストアには、徹底的なその仕事ぶりの背後に揺るぎのない思想的一貫性が見て取れる。意味も問わずただ流行に流されるだけの風潮の世にあって、これは尊敬に値することである。

GT-Rプロジェクト

復元カレラ(ボディレストア担当)
代表:萩原正彦
住所:山梨県南アルプス市東南湖559
TEL:055-284-3038
URL:http://www.restore-g-360.com/
クルマの「レストア」ではなく「復元」を目指して作業を行っている復元カレラ。その高い技術力によって「GT-Rプロジェクト」のボディ全般の復元を担当。本プロジェクトを統括するのは、GT-R界でその名を馳せる「シライシエンジニアリング(http://www.shiraishi-eng.jp)」だ。またボディのアクセサリを担当するのは「ガレージタツミ(http://tatumi-hakosuka.blog.so-net.ne.jp)」だ。



GTRプロジェクト



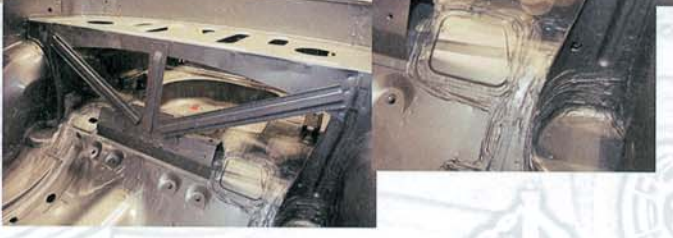
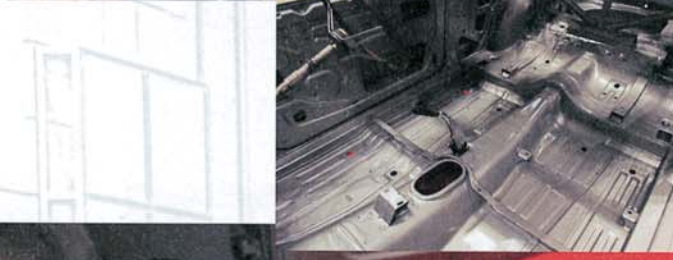
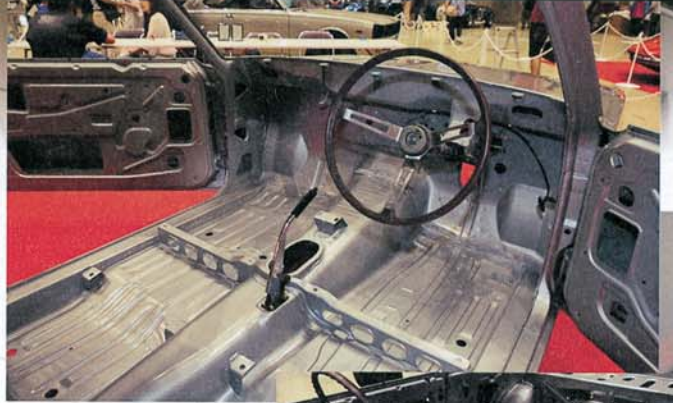
本ショーの主催者メイン企画「GT-Rプロジェクト」。塗装を終えたベアボディを仮組みして会場に持ち込んでいた。今治市のシライシエンジニアリングが統括、ボディ周りは山梨の復元カレラが実作業を担当した。開口部のチリ合わせやタイヤ・ホイールの仕様などは現状あくまで「仮」ということらしい。オリジナルの「完全復元」を目標に、これ以降はガレージタツミの手によってメカ関係の組み付けに進む。目標レベルから言って「日本初の挑戦」といってもいい計画である。



こちらはレストアの基準車となった内外装オリジナルコンディションのKPGC10。「CG誌のテストにも登場した有名なクルマ(詳細不明)」だそうで、このプロジェクトのために提供され、この通り分解されて各部仕上げのリファレンスになった。こういう手順からして、かつてないこのプロジェクトを契機に日本のレストアは大きく変わるだろう。



トランクおよび各開口部。銅板溶接モノコック構造はボディをサブアッシーし、全体アッシーしてから銅板接合部にシーラを手で塗布(現代はNC化)、ホイールハウスとアンダーフロアにチップペイントを手吹きしてから塗装ラインに送る。ベアボディをプラストすれば、その工程を同じようにやり直さなければオリジナル復元はできない。シライシエンジニアリングの方のお話では「プラストそのものにも方法のノウハウがある。ただぶっつければ機能復元はおろか機能損失する箇所もある」という。圧入カラー、ウエルドナット、各閉断面部、ろう接部など、おっしゃる通りだと思ふ。



レストア成った室内。新車の追求である。「このクルマは実は3台目。最初のは剥離してみたら腐りが多くて断念、2台目は途中で事故車であることが分かって作業放棄、3台目でようやくしっかりした個体に行き着いた」と復元カレラ萩原社長。ここでも「ダメ個体はレストアしてもムダ」の鉄則が叫ばれる。「調べて勉強して意味を理解して復元する。そういうやり方です。ただ直してはならない。だから「復元」なんです」勉強という意味でなら、こうして眺めることでこの時代の国産車のボディ設計もまた白日の下にさらされる。リブも補強も悲しいくらい美しく、応力はことごとく鋭角に集中し、フロアにもバルクヘッドにもステーにもラックにもヒンジにもピボットにも剛性的配慮がまったく足りない。どう見てもこれはトラックの荷台である。しかしこれがオリジナル。良くも悪くもこれが当時の日本車の実力だ。それそのまま再現して100点満点とするのがオリジナル復元レストアというものである。本当に知識があるなら、このボディにいくら現代パーツを積んだところで、現代に通ずる何をも得られるはずがないことはおのずと明白だろう。

日本のレストアもここまで来た。あえて言うならここがやっとスタート地点である。世界のレベルは限りなく高い。この種のフルレストアを10回20回経験している強者が欧米にはそろそろいる。もちろんいったん思想・方向が定まったら日本人も強い。来年の本ショーがいまから楽しみだ。

りその世界で有名なショップが行ったという。代表の萩原正彦社長にお話を伺った。

「私はこの仕事は「レストア」じゃなくて「復元」だと言っています。横に置いてあるのは内外装ともオリジナルというクルマですが、これをリファレンスにし、メルシートやシルの状態で、ホイールハウスのチップペイント、内部の塗装などの状態を復元しました。開口部のステーやトーションバーなどには白石さんが保管していた当時の補修パーツを使っています」

ドア内部に貼られた制振材には(おそらく)ドア部材の振動共振点チューニングのための丸穴が開いている。溶接部シーラーは刷毛と指で塗布している。フロントマスクの内側のツヤ消し黒はボディ塗装ラインの末端で周囲をマスクして作業員によって手吹きされていたため、ボンネットヒンジ一部に黒が吹つかかっている。こうした当時新車の各部特徴をオリジナル車から考証し、形状だけでなく、作業手順・方法まで当時のライン作業をそっくり再現している。欧米のコンクールレストアでは常識・通例化しているが、日本のレストアでは初の試みだろう。

今回のメカはまだ仮組み。本ちゃんメカパーツはこれからだという。各部品に打たれたチェックマークやシールなども果たして再現されるのだろうか。

本ショーのメインイベントが、事務局の主催で敢行されているKPGC10の公開レストアだ。題して「GT-Rプロジェクト」レストアを終えたベアボディが飾られていた。

作業は愛媛県今治市にあるシライシエンジニアリングの監修・指導によって進められている。S20型エンジンのメンテナンスでは知る人ぞ知る存在、社長の白石氏はプリンスモーターコーナー出身の超ベテランだという。自動車雑誌の取材も多量に「取材はもういいよ」の達観がありがたくなったようだ。お気持ちはおよく分かるので、今回はお話を伺うのはご遠慮した。シライシエンジニアリングが直接行うのは主にメカ関係で、ボディ周りのレストアは白石氏の監修の下に山梨県南アルプス市にある復元カレラというやは