

Old-timer

オールド・タイマー

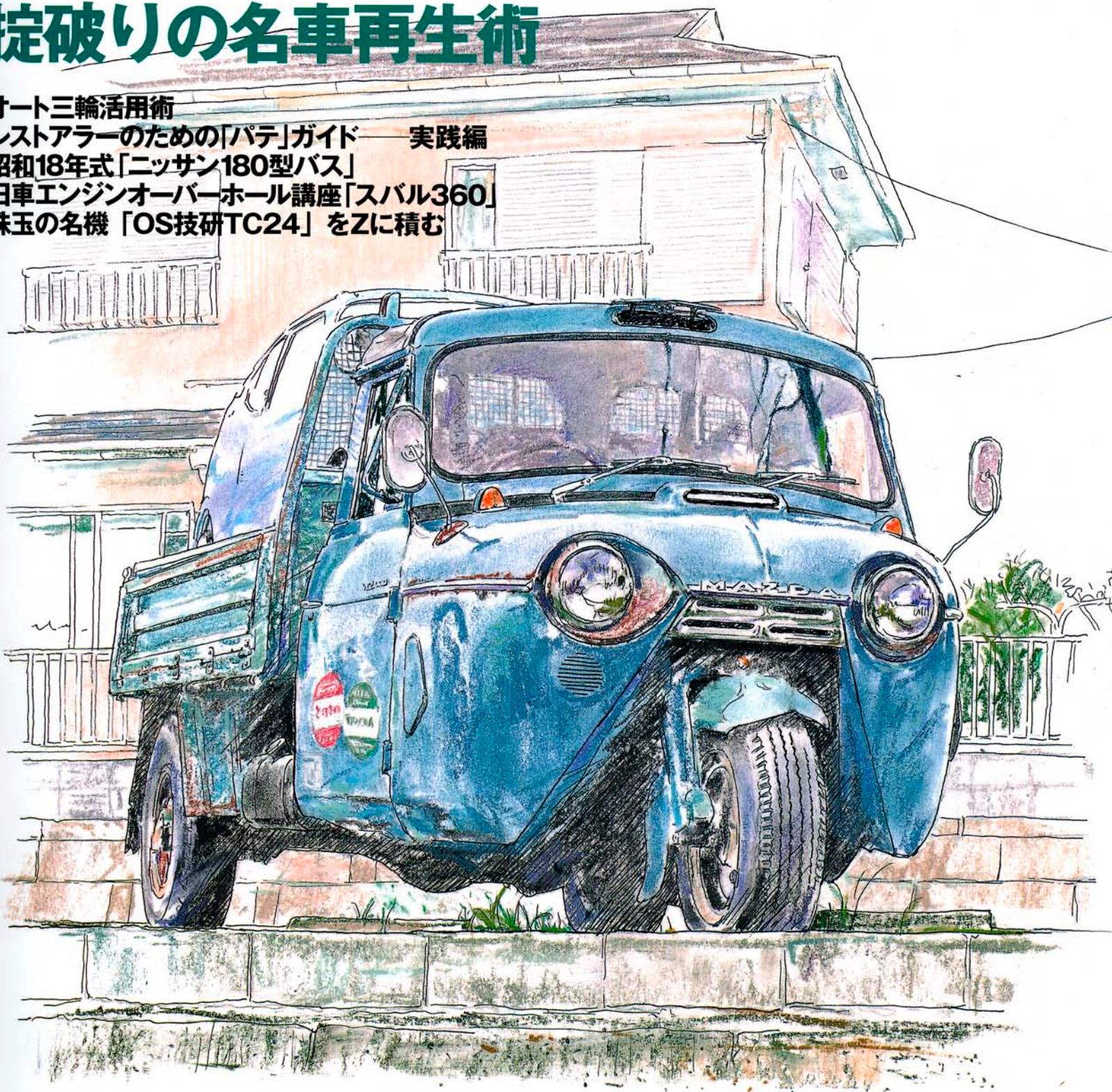
The power source that keeps your classic vehicles running.

No. **84**
OCTOBER 2005
隔月刊 10月号

次号は10月26日(水)発売

掟破りの名車再生術

オート三輪活用術
レストアラーのための「パテ」ガイド——実践編
昭和18年式「ニッサン180型バス」
旧車エンジンオーバーホール講座「スバル360」
珠玉の名機「OS技研TC24」をZに積む



どっこい生きてる未再生原形車「ホンダN360」
自作カーベキュー／新聞広告に見る'60→'70「三菱コルト」
長期歴史連載「日本小型自動車の起こり」／インディアン再生記 最終回

2005
c/s

特殊エンジンクラブ

旧車クラブの活動を見ていると、バアさん巡って殺気立つゲートボール愛好会よりよほど平和的ではないかと思う。旧車好きは世話好きである。持てる物を惜しみなく仲間にする互助の精神を心得ている。貴方もそうだろう。愛車と同型

車が部品難で困っていたなら、その持ち主に手持ちのパーツを分け与えるはずだ。一台でも多く、自分の仲間に残ってほしいと願って。

では貴方のクルマが、世界に5台の希少車だとしたらどうか。内心、「もう増えてくれるな」と思うのではないか。コアな世界を追求すると、人より良い物

持っていない物が欲しくなる。また独自のテクニクやノウハウで仲間を牽制する術も覚える。向上心はある意味で冷淡なもの。横一線では満足しきれない趣味人が、どこの世界にもいるものだ。

特殊エンジンのマニア世界こそ、その典型かもしれない。珠玉のヘッドにはそれぞれこだわりの権化のようなオーナー

が存在する。だが、その持ち主たちが技術や部品の交流を目的に愛好クラブを結成したという話は聞かない。いや、できれば他さんは回ってほしくないというのが本音だろう。万が一に他のエンジンが回ってしまったらウチのより100回転でも遅いようにと折るのではないか(私ならエンジンのカタチしたワラ

少量生産の特殊ヘッドを持つ

珠玉の名機たち

4

ポンコツZも同時復活
OS技研TC24再生記②

「早くこのエンジンの音が聞きたいから」板金職人はやつれ顔に笑みを浮かべた。
「床の間の飾り物にしちゃダメだ」手練のメカニックも本業の合間にエキパイやマウントを作り込んだ。
多くの友人の協力を得て、いよいよTC24がZに積み込まれる。

写真と文/甲賀精英樹

⑧ここで寺本名人の裏ワザを。ホイールハウスの中、フロントサイドメンバーの根元に1.2mm鉄板による箱形の補強を入れてフロアメンバー/サイドシルとを連結。



⑨完成したフレーム補強。左のRがサイドシル、右がフロントサイドメンバー根元。手前が進行方向。最後に防錆剤を充填。



⑤ドア後端クォーターパネルは0.3mmステン板+1mm鉄板+リベットでサンドイッチ補修してあったがグサグサ。すべて剥がして切り張り。

⑥防錆剤→パテ→サフの順で仕上げていく。使った塗材はハイプライマー、イーザーパテ、ジंकプラサフ（いずれもロック製品）。



⑪サフを塗り上げて塗装前の最終仕上げ。600番→800番→1000番の水ペーパーで研ぎ上げた。色はサファリブラウンに決定。ロックの2コートソリッド・プロタッチを使う。



人形にクギ打ち込みます。今の工作技術をもってすれば、大抵のパーツは単品製作できるはず。それなのに現存するスベシャルヘッドの多くが眠ったままというのは、こうした閉塞状況があるからかもしれない。

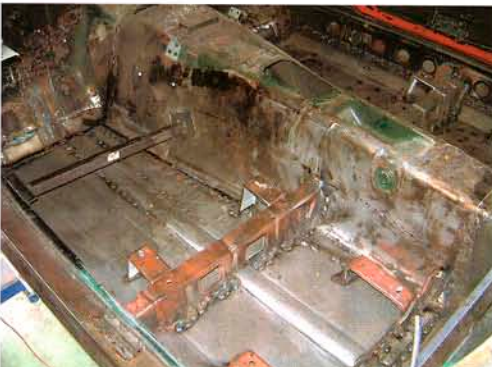
さて、前号に引き続きOS技研TC-24の再生記をお届けする。なぜこんな余談をしたかと言え、このエンジンがその手のモノとしては珍しく、クルマ好きたちの協力を得て回り出そうとしているからである。本来ならやっかみ半分に角砂糖を仕込まれても不思議はないはずが、彼らは手弁当で馳せ参じ、損得抜きでエンジン復活に力を貸した。その姿はさしずめTC-24ファンクラブ。



④クロスメンバーも鉄板から製作。サポートパネルの軽量孔のリブもオリジナル同様につけた。

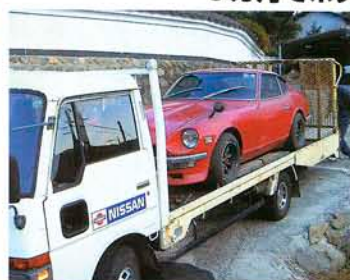


⑥フューエルリッドまわりもZの泣き所。ここもインスタント板金が腐っていたので大きく張り替えた。



⑦フロアにもステンの薄板が張ってありボロボロ。全面を切除してオリジナル同様リブを打った鉄板で張り替えた。フロアメンバーも製作、同時に補強を施している。

6カ月でボディを甦らす



①TC-24の母胎となる'75年式フェアレディZを板金ショップ「ペイント&ボディワークス 寺本」(本誌82号参照)に搬入。当初、オールベン+αが作業メニューだったが、1週間後、全バラに。



②修正機に掛けると運転席側フロントフロアメンバーが左に32mm曲がっていた。同サイドメンバーの腐食もひどく修正不能(すでにフロントクロスメンバーは切り取っている)。



③フロントサイドメンバーをオリジナルより厚い1.2mm板で作り直し、各部をスポット増しする。

③ 外観はL型用のまま中身はS14のミッション。ベルハウジングはFJ用でこれはTC-24がL6とは逆方向に傾くため。発売当初、TC-24はZ型用ベルハウジングを使いこれに対処した。LY280型もまた逆傾斜だが、Z型が生まれていなかったため専用ベルハウジングが用意されたのである。



ミッションを組む

① L用のミッションケースにS14シルビアの2-3速ダブルシンクロミッションを組む。ハイパワーに耐え社外部品が豊富だからだ。Lのリアエクステンションケース(尻尾)にS14のミッションを当てがうとムリなく入る。中身をOS製フルクロスに替えて本組みしたら、カウンターシャフトベアリング(左下)がLより肉厚で干渉した。



② しかもS14用にはバックシンクロが付く。Lのエクステンションケースを使うと走行中でも5速からリバースに入ってしまう危険性がある(S14用はリバーシに飛び込み防止機構がある)。そこでバックシンクロを殺すことに(写真の輪っかがテーパ穴を開けたシンクロナイザーリング)。カウンターシャフトベアリングはL用を使用。

初めての結晶塗装

① TC-24の顔は結晶塗装のヘッドカバー。せっかくなので自分で吹いてみる。結晶塗装には2液、1液、溶剤を使わない粉体(180度Cで焼き付け)がある。1液缶スプレーが一般的だが、今回はプロ用「ダチョー印焼き付け型リッター」(ダイタイ化工)を使用。この4kg缶で50個は吹ける。右は専用シンナー。



② 洗浄・脱脂したヘッドカバーを均一に塗装。塗膜が厚ければ結晶(チヂミ)がキツく、薄いとユルくなる。シンナー多めで吐出量を絞り、薄く重ねていくのがコツ。



③ 反応温度は110~120度C。焼き付けブースがないので廃油ストープであぶった。まんべんなく熱を入れ、タレないように抱えて踊る。初めは濡れてツヤがあるが、やがてシワが立ってくる。乾燥後、浮き文字表面を軽く摺ってオイルストーンでヘアラインを入れればいい。

④ もしタレたらどうするか? 乾燥後ペーパーで軽く研いで重ね塗りし再び焼けばOK。



少量生産の特殊ヘッドを持つ 珠玉の名機たち

前号で報告したとおり、エンジンは富松さんの手で組み上がった。では、どんなクルマに積むべきか。メーカー製スベシャルヘッドであればエンジンベイはおのずと決まる。3KRならKP47、LYならばS30Zといった具合に。ならばTC-24は? このエンジンがオフシヤルな戦果を挙げたのは82年のSCCAプロラリー(外車クラス3位、ドライバー田嶋伸博)。車体は東京日産提供のS130フェアレディZだった。だが富松さんはS30Zを選択。理由は単純。苦心の末手に入れたOS純正タコ足がS30Z用だったからである。ちなみにTC-24には3車種の純正タコ足があった。レース用に製作されたS130Z用、今回入手したS30Z用、そして初代レバード用である(TC-24を積んだレバードがコンプリート車として製作されたため。発注主は僧職者、はてどんなお坊さんだったのか気になる)。

ご存知のとおり初代Zは部品取りでも20万~30万円はする。まともに走るタマとなれば3ケタ万円は覚悟だ。富松さん

すでにエンジン本体の購入費に全財産を投じ、フルレストアしたトヨタスポーツ800を売って得た資金も底が見えてきた。もうレバードでもセドリックでもいいやと自暴自棄になりかけたところ、美作の旧車紳士こと河上正治さんが「あのエンジンが載るのなら」とクルマを提供してくれた。かつて地元カミナリ族がツチノコ踏みつぶしつづ横スベリしたという柿色のZである。

マナ板を使いまして

ボンと出してもらったZだが、正確には「ボン、グシャ、ボロ」。各部にエグイサビが目立つ。レストア予算はない。板金塗装工場・ボディ&ペイントワークス寺本(前号参照)に持ち込み、軽い板金とオールペンのみを依頼した。

ところがである。入庫から1週間目、「そろそろ塗装の下地ができたかな?」と富松さんが寺本さんを訪ねると、なんとZはバラバラに。「サビが気になってついついやってしまった」と告白する大將は「あのエンジンが載るんだから中途半端はあかん」と逆に富松さんを説得。費用のことは「あとで相談」とフルレストアを始めてしまった。そうは言っても、こりや関東なら500万はくだらないメニユーだ。だが寺本さん「そんなにからんよ」と笑うばかり。もちろん、依頼主がベネッセの御曹司でもOS技研の社長でもないことは承知の上だ。

古いクルマが好きで自らもZを再生している寺本さんのレストア作法は一般のプロのやり方ではない。プロならもっと手を抜いて、ラクをするはずだ。もっそれはレストアマニアの執念である。

たとえば「パネルの継ぎ目に入ったらサビるから」と剥離剤は一切使わない。トーチで塗膜を焼くわけだが、ホイールハウスのアンダーコートなどを剥がす際はあまり過ぎてボディアライメントが狂わないようにと配慮する。剥離後は80番ペーパーを全体にかけて足付けしてから

●フロアまでクリアが吹かれているのがわかるだろうか。F G K製をベースに作り替えたエキパイの取り回しが美しい。デフはOSのスーパーロックLSD、ストラットなどは日産スポーツコーナー製が付くが変更予定。フューエルポンプはBMW(E30)燃噴用+レギュレーター。

●ブローパイガスパイプのフィッティングは焼き嵌めてある。



●理想の搭載角度はLY同様に12度だが、張り出したタコ足がボディに干渉するため10度に抑えてある。特製のエンジンマウント、エキゾーストパイプ、各フィッティング類は長瀬発動機(P.121参照)の手による。キャブレターは極東正規品のウェーバー50。当時の純正品にこだわった。



●タコ足はステンレスではなく、スチールパイプのクロームメッキ(チタンのように焼ける)。リークするとされるアクセル製イアローコードをあえて使ったのも当時の純正装備ゆえのこと。これも極東の看板商品。極東はOSのレース活動をスポンサーしていたのだ。コードのホルダーは何とマナ板製である。



●キャブレターリンクージロッドのブッシュはベアリングに替えた。「センター出しが難しく」と雷松さん。



●フューエルデリバリーパイプもアルミパイプとナットをロウ付けした。铸铁のような風合いは珪砂をプラストしたため。リターンも付く。



●アクセルリンクージは本来、ストッパープレートから先がボールジョイントになるが、レスポンスを優先しバルクヘッドまでロッドを延長している(写真奥)。



●サイドメンバーとサイドシルをつなぐ補強ケース。よく見ると底に水抜き穴が。



●ブレーキブースター用のバキュームラインを3カ所から取っている。ハイカムゆえ吹き返しが多く、1カ所では力不足。パイピングはアルミパイプ+ナット+ロウ。キャップスクリューにはしっかり通気孔が通る。



防錆プライマーを塗布。プライマー、パテ入れ、パテ研ぎと進み最後に入れるサフは600番の水ペーパーで中研ぎを入れて2度吹きし、乾燥後に600、800、1000番と水ペーパーで仕上げ上げて塗装に備える。今回はそうした基本工程に加えて各部のサビ落とし、切り張り、補強とレストア以上の作業内容となったものの、「アレが載るんだからって、ついエンジンルームもクリアを吹いちゃったよ」と雷松方を語らない。

エンジン搭載では長瀬発動機の長瀬肇さんの世話になった。本誌お助け商売でも紹介している長瀬さんの信念は「たとえ相手がボルシェでも、安く合理的に修理すること」。油温計のセンサーを取り付けるサーモブロックはわざわざ取り付け穴のないソリッドタイプを買って旋盤で加工、「これで2千円の節約になる」。フューエルポンプはBMW・E30用、エキパイは古いFGK製をベースに作り替えた。市販部品はなるべく使わず、フライスと旋盤と溶接機で手作りする。驚いたのは真っ白いプラグコードホルダー。硬質ウレタン製かと思いきや、

「マナ板なんです。しかもウチで使ってた中古品。カンナをかけて磨き込み、ドリルとヤスリで削り出した。これまた少しでも富松さんの負担を減らそうという美しい友情。この他、エンジンの搬送など力仕事に手を貸してくれた友人・光藤慎一さんの協力も忘れがたい。

本当なら「さすが富松さんの人徳である」とシメたいところだが、どうやらその比率は20%くらいのようなのだ。人徳ならぬエンジン徳、皆、TC-24のかきむしるメカノイズを聞きたいのである。

ただ残念なことに、締め切りギリギリまで粘ったもののTC-24に火は入らなかった。ボディの最終組み付けが難航したのだ。よって次号、もう一回だけ連載を延長し、その咆哮をお届けしよう。知られざるTC-24の、ライバル車とのバトルも計画しているので乞うご期待。