

あの伝説のポルシェ・マガジンが復活!

Rennsport

「レンシュポルト」

NO. 08 SEPTEMBER 2009



Tip Issue: Der neue Porsche Panamera

海外試乗:ポルシェのハイパー

待たされた甲斐はあったか?

Tetsov's Ultimate 511

生沢 善のビスホーク911、ついに日本上陸!

TEYSU & His TARGA Restoration Project

連載第3回:急展開を迎えた生沢の911タルガ

The Complete 996 File

いま、数えて996をセレクトする理由

24 Hours Du Mans 2009

今年のル・マン、珠玉の16ショット



Art-Restoration Garage

● Schweiz
15A, rue de Linggishaus
67813 Holzheim France
URL: www.art-restoration.eu

at ART-RESTORATION GARAGE

911 TARGA

Restoration Project



番外編: もう1台のタルガは、いまフランスにいる?!!

前号までお伝えした通り、生沢さんのタルガ復活計画はオリジナルとクローンの2台という、ダブル・プロットの構想を呈している。40年前にロンドンで購入した911Sタルガについては前ページに詳しいが先月紹介した“もう1台のタルガ”について生沢氏本人から続報が入った。「もうクルマは向こうに送ったよ」と、一体どこに送ったんですか? え? ストラスブール? フランス? 年初に「面白いクルマ屋さん見つけたって言ったじゃない! ソコよ」相変わらずのアレグロで進む彼のタルガ復活のカギを握る、フランスのレストアラーを訪ねた。

text & photos: KAZUYUKI NAKATA (東京一宮) | photos: YVES DE ZARNA (生沢真実) | Patrick FUGIN
éditeur: design M.D.O. (国分寺中心事務所)
courtesy: Art-Restoration Garage

知られざるフランスのレストアラ―

住所を頼って、生沢がシグナルオレンジの1970年式911Tタルガを託したレストア・ガレージ。Art Restorationに向かった。英語なら「アート・レストレーション」、フランス語なら「アール・レストラシオン」であるのだが、何語で発音すべきか？ を問うのは評者でもある。そう、ストラズブルはアルザス地方に位置し、ドイツ・スイスとの三国国境に接する欧州の交差点といわれる場所です。EUの立法権を担う欧州議会が置かれた国境都市なのだ。ストラズブル密接に隣接するオルフハイムという閑静な住宅地で、アート・レストレーションのオーナー兼レストアラ―であるパトリック・ビュジャンは迎えてくれた。

とはいえ、表口にレストア・ガレージであることを示すような看板やショールームは一切ない。ビュジャンが自宅の1階客室を改造して、9台のボルクシュを受け入れ可能としたスペースこそが、アート・レストレーションなのだ。正にバックヤード・ビルダーの典型だが、内部を見渡す限り、趣味の延長めいた量の甘さには微塵もない。排気ダクトを備えたシャワー・ダイナモや計測機器、シャワーを作業するために掘られたビットスペース、インジェクションやエレクトロニクス関連のテスターの数々といった設備は充実しているし、エンジンやギアボックスの組み上げスペースも

て……作業全体で2000時間くらいかかっていますね。塗装を含むボディワークはアルザス地方内の数人様さんに出しています。旧西欧区域のレストアラ―はコストを下げるために頻りに出すところが多いんですが、それだとケオリティのチェックが困難なんでしょう？ 送ってよこしてまた作業済みボディを突っ返すにも時間とコストがかかるし。富の準備でいざばん時間がかかったのは、すぐに足を運べる範囲で納得のいく販金業者を見つけることができた。3年かかりましたよ。上がってきたボディワークを組み上げるには、リアセクションのパーツ点数の多いところはフランス取りがそれだけ複雑になるので、粗むものに平日以上かかります」

そういってビュジャンがキーを回すと、エンジンはかすかに震えただけで、静々とアイドリングを始めた。マウントのブッシュからビスにいたるまで、消耗パーツ



Patrick Pugin

全国展開の大手自動車部品店が手に入る部品はほとんどリサイクル品。初期に高級メーカーの仕向という資格の経験者にもなるが、そのがらみへの愛が響いて数年かかると自身は「リノ」で工務店を始める。後継者育成を目的とした仕事は、数多のクルマのレストアラ―を見てきた生沢と対照的であることが多いのも一つのこと。

スロークロム塗料に塗装するボディワークという材料を住宅用にするのがビュジャンの得意な作業で、塗装したクルマは「塗料のこぼれへの対策も決定的なものが無い」この材料の立て付け方、ボディの仕上げ、塗料の養生等。決してこれらよがしのステップアップにはついていないが、材料の書き分けや養生でも、彼の土壌感が顕れる。ボディ色のワークの両面がすべて覆っている付 通常の塗料は材料をこぼれがしにくいように塗られている。これは見たことがないという生沢は感服する。



パトリック・ビュジャン

一彼こそはもう1台のタルガ再生のカギを握る男だ。

キチンと確保している。

「これがレストアラ―としてやっていくのに、必要最小限です。もちろん、ストック場所の関係でここが手狭になったら、近隣の工業用地を借りることも検討しないといけないけど」

と、ビュジャンは語る。実際、裏庭なので顧客から預かった貴重なクルマを通行人や他人の目に晒す心配がなく、セキュリティ面にも厳重に配慮した造りでもある。取材日はあいにくの小雨模様だったが、シャッターで仕切られたガレージ内でもっとも自然光が入る一隅に、生沢のオレンジのタルガが置かれていた。その日の午後には生沢との面談で、現車を前にして最終的なレストアの仕様や方向性を詰めていたかの準備だ。

限られた空間でツボをおさえた合理的な配置といい、アート・レストレーションの趣やかな仕事ぶりがうかがえるが、その決定打となるのは生沢のタルガの傍らに置かれた、店のデモカーとしてフルレストアが施されたライトブルーの911Eタルガだ。エンジンを含む機関、内装に至るまでいっかすがなごなかのどかものだが、ディテールの調子が尋常ではない1台である。というのも、この年代のクルマではありえないほどに、ボディワーク、リアのテールランプとボンネットといった合わせ目のチリが、一分のスキもなくピタリと決まっている。

「新車時のコンディションに戻すことを前提に仕上げ





エンジンの周りには18インチアップした鉄骨が隠れる。2007年頃付けられているこの配管が、ピュジャンが得意で、手頃なようにカスタムしているのが目立つ。



まず直ぐ目立つのは、エアフィルターの上にあるエアリレーの蓋。もちろんこれはストラップダウンして車庫内に移動させることになっている。



狭く、一見難しそうに見えるフロントセパレーターは、ピュジャンはエアフィルターカバー内の構造をなくすだけ。生活も安心して使える。



「このエアリレーは付いていないから」とピュジャンの言葉が、生活も安心の手で毎日、昨年完成した911Tのオーナーが思うところを伝えている。



これはエアリレーが壊れる。生活の都合でエアリレーは、今年からエアリレーを付かせる。車の構造を設計する場合は、生活の都合が考慮されている。

は無難新品に換えてあるとこのことが、回っているエンジンを見ていても、ほとんど半分がブレイクや破損が出ていない。対峙するピュジャンが打ち消し消して振動が強い、アワットの理論上のメリットがあるで可視化されたような感じだ。

パトリック・ピュジャンという男

彼がショップをオープンしたのは2008年4月と、実はアート・レストレーションの歴史はまだ浅く、彼の前職は、食品メーカーに勤める技術者だった。なぜ彼がレストアラーとしてのノウハウを備えているかというと、「食品メーカーに勤める以前から元々、自動車のメカニックと電気工学の学位を取得していたんですね。食品メーカー時は工場の生産設備を設計していました。で、ピュジャンは趣味として乗っていたんですけど、修めた分野が分野だったもので、週末に自分で手を入れるようになった。1981年式の63Rに乗っていた頃は、高直にするまでまったく考えてなくて、ヘビーマンテナンスと多少の改良を加えていたという範囲でした。その後、94年手に入れた長年乗ったんですが、それが自分のレストアとして徹底的に手を入れた初めての機体でした。でも40歳になった時に自分の人生を考えて、脱サラしてレストアラーになりました(笑)。

趣味で93や94に乗っていた頃から、ピュジャンは「フランスにはあのナローを専門とするレストアラーがいらないのと、DジェトロニックでもDジェトロニックで

扱ってもらって、こんなもんだと認められた個体とか。大抵は電流の流れが悪くて直点まで手早くくっついてないだけで、電気の回路を見直せばエアリレーから3000rpm付近の領域も、みちがえるようにスムーズになるんです」

つまりメカニカル・パートに加え、インジェクションをはじめとする電気関連を得意とする点は、パトリック・ピュジャンの強みがある。レストアをメインの業務に加えつつも、メンテナンスや、整備済みのユーズド物件の販売も手掛けており、現在取り扱っている車輛にはナローから3.0リッター、64まで、電気量では2.0から3.0を中心に3.6まで見分。彼によれば、インジェクション仕様のナローから64まで基本的な設計思想は同じで、エレクトロニクスが徹底的に中央制御化され、エンジンアライメント上でまったく別物になったのは、90年代からだという。

生活者の期待値

現在、アート・レストレーションは純正パーツについてはピュジャンの有力なボルクス・データーからの供給をとりつつ、ヒストリック・モデルの図面や資料、場合によってはパーツのワンオフ製作に関しては、シュトゥットガルトのクラシック・センターを頼る体制にある。

「もちろんボルクスのレストア・ガレージはドイツに多く、ヨーロッパで、特にフランスのレストア屋なんか全く見向きもされない状況だったんですが(笑)、エッセンの

「2台のタルガを運んで本家と新鋭を対比させるのも面白いでしょう?」

も、ボルクスのインジェクションを直せるスペシャリストがないことが、電気工学をやった立場からすると不満だった。レストア・ガレージという、いわゆるメカニカル・パートが専門になっている状況だったという。

自分で改良を加えていた部分というのは、まさに配管を含めて、70年代という黎明期の電子制御技術で設計されたエレクトロニクス関連だった。現在、預かっている1台の中には、顧客が同大工的に自分でアプトしていた配管の複製S1に音を上げたままに、パトリック・ピュジャンに持ち込まれた930があった。つまり素人がこじったメーカー切欠の配管を直しながら、イチからガレージに組みつけてやり直した例である。

「ボルクスはエレクトロニクスの視点で見ても設計が明確で、しかもワークショップ・マニュアルがすごく出来ている。基本はそのガイドラインに沿って、規定の電圧がかかると電流がちゃんと流れるようにしてやれば、元より機械の構造はあの通りの複製です。キチンとしたパフォーマンスが得られるんです。もちろんデチューンしながら進める作業ですが、よくインジェクション仕様にS1にありがちな症状なんですけど、2500rpm以下でダウンして振動が多いんです。下のタルガが細くナールパスをエンジンという通

道車ショーにあのライプルーのタルガを展示して、ようやく仕事としてのクオリティがドイツ人にも認められるようになった」

関心は関心ほど、生活がシュトゥットガルト・ボルクス AGのクラシック・センターと兼行して、もう1台のタルガ再生計画を促したことに納得がいく内容である。

やがて予定の時間になり、ニュースからスタジオAに降りた生沢が、目撃者たちと話し合った。「去年の末、シュトゥットガルトにオリジナルの方のタルガの作業を見に行くと、ここに寄って来たんだ。それから、作業現場を見ればどんなクオリティの仕事をするのかが分かるじゃない。全てがキチンと整理されていて、ワークショップの設備も必要なものだけと整っている。かつ適切な設備も一切無い。これ見よがしのアポイント計画設備なんて加減無い。そのかわりがデモカーにも出ている、これは期待値の高そうレストアラーだな、と思ったんだ。昔のドイツで乗っていたオリジナルは本家に任せて、そのクローンとして東京で乗るこちらのクルマで、最後の作業アワーが仕上げられるって、対比も面白いでしょう?」

今回の打ち合わせの目的は、ピュジャンが依頼した車の状態を確認しつつ、レストアが望むレストアの方向性を打ち合わせして、S1の実際の作業内容を決定していくことにある。ピュジャンの見立てでは

an ART-RESTORATION GARAGE
911 TARGA
Restoration Project





このエンジンは、かつて、アメリカの自動車メーカーが、
 1960年代に開発したもので、当時の主流エンジンと
 ほぼ同じで、1.8リットル、2000ccのエンジンを
 搭載している。1960年代のVWのエンジンは、
 1.8リットル、2000ccのエンジンを搭載している。



このエンジンは、かつて、アメリカの自動車メーカーが、
 1960年代に開発したもので、当時の主流エンジンと
 ほぼ同じで、1.8リットル、2000ccのエンジンを
 搭載している。1960年代のVWのエンジンは、
 1.8リットル、2000ccのエンジンを搭載している。



1971 PORSCHE 914 TARGA

1971年登場した914は、1970年登場の914Cから、後方直進性能向上と2000回転以上の作業のすばりに対応するために、その構造が大幅に改良された。軽量化と燃費向上のためのアルミボディも採用している。後方は従来の914Cのエンジン・トランスミッションを流用したが、リアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。



直進性能を向上させたというだけでなく、室内の仕上げも充実。そのほか内装を改良したシートも用意。シートベルトもついていない部分はいずれもない。



このほかリアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。2000回転以上の作業も余裕でこなすことができる。また、リアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。



電気工学的な学習を持っているのが、軽便の理論に基づく構造系を構築し組み上げられた。2000回転以上、美しいだけでなく、すぐさま調子もよい。



乗客のシートベルトももちろん。エンジンの出力も十分なもので、燃費も非常に良い。燃費も非常に良い。



インテリアにも魅力はない。生活感も非常に少ない。リアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。



ボディ同色のホイール、ブレーキのブレーキもすべてアルミ製で、リアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。



リアには1600ccの4気筒エンジンを搭載している。燃費も非常に良い。燃費も非常に良い。

生沢を納得させたピュジャンのタルガ。



ちなみにこの914は、1970年登場の914Cから、後方直進性能向上と2000回転以上の作業のすばりに対応するために、その構造が大幅に改良された。軽量化と燃費向上のためのアルミボディも採用している。

機間はわりとしっかりしていたものの、ボディの状態で気づいた点は下記の通り。

- ・左フロント・フェンダー内側の腐。
- ・右入ビラーが抜け落ちていた。
- ・左リア・フェンダーの上部にバラバラの跡。
- ・リアウインドーのクローム縁、欠損。

無論、建築からや直す以上、ボディ腐食はメニューに盛り込み済みだ。

「トランクやエンジンルーム内が固いのを、いずれボディ同色にするつもりだったからね。外観に関しては、デモカーのライトブルーのカラーと同じかそれ以上の仕上げを期待している」

と、生沢は言う。例えばデモカーが装着しているエンジンフード上の格子状グリルは、オリジナルのデザインとは異なるリブのパーツだが、「こっちの方がより繊細な雰囲気では上げてもいいよ」として採用。といった判断基準で、ドアハンドルに関しても、デモカーと同じメッキがはり細身の仕様に換える予定だ。

他にも内装トリムに関する細かな変更点として、メーターの表示単位を“km”にすること、ダッシュボード上の911ロゴを取り除くこと、ラジオをクルマの年式相応のモデルとすること、が挙げられた。またシートは、現在のビニールレザーでなくオリジナルと同じ中央部がレースハウンド柄となるファブリックのコンビに変更される。

しかし前号でもお伝えした通り、生沢のコンセプトは「外観や内装、メカニズム関連は当時のオリジナルに戻して、製造のクラシシーミーティングに行く際に気兼ねなく車を展示できる仕様」といふもの。必ずしも元のスペックや純正仕様にこだわるという意味ではなく、当時の雰囲気を保ちつつも日常的な使い勝手や信頼性向上のためのファイン・チューニングを惜しまない、という方向性だ。

「東京で乗る以上、エアコンは必須だけど、英国では少なくとも、エアコンの付いている911なんてのは、964ですらもほとんどなかったんだよ」

そうして生沢は、自分で調べてきたカリフォルニア製の、ナロー用エアコン・キットに関する資料をどきどき、ビュジャンに渡した。

「この時代は欧州の大勢車でも、エアコンはほとんど普及してませんでしたし、私自身にとってもエアコンをナローに設置するオーダーは初めて。でも電気は自分の得意な領域内だし、助手席に張り出すように、というミスター・イタザワリのオーダーに合わせて取り組んでみますよ。いずれ走って動作を確認するテストも作業のうちです」

さらに両サイドウインドーはパワーウインドーにする事も計画中。そしてエンジンは生沢がすでに英国で入手済みの2リッターS仕様の2基の内の1基を、トランスミッションも同じく英国に保管しているオーバーホール済みを定めて方向だ。つまりクローンとなるの

カラーは、各部をリファインされた2リッターS仕様として蘇る。使われるエンジンの素性に際しても、シートカットが別のビルシエAGにナンバーを渡って期合確認する予定だ。

「正直、他で仕上げたエンジンとトランスミッションを持ち込むのは、逆に悪い気もしてんだけど、気持ちよく引き受けてくれたよね。日本のグレーグだったら嫌がられちゃって考えられないよ」

封するビュジャンも、「エンジンは組み上げ済みでも、積む前にメカニカル面の精度確認は必ず行いますし、電気関係の作業もストリップしたボディ相手にやる以上、ゼロからスタートですからね」と頭をさす。

ちなみに何と、ビュジャンがデモカーではなく、顧客のクルマでフェルスタブするビルシエは、生沢のカラーが初めてだよ！

「最初から東京で乗るクルマだとは聞いてましたからね。自分の最初のレストア作品が東京に渡っていくのは、とっても光栄ですよ」

と、気合いも十分の様子だ。「な、電気関係も得意だよって！、オレのイメージする仕様にピッタリのヤツだから？ だから面白いクルマ屋さんを見つけたって言ったじゃない」

それにしては生沢本人はどうやってこのグレーグを見つけたのだろうか？ すると

「インターネットだよ」といふ、びびりするような答えが返ってきた。

「今、世界中のビルシエをチェックして、英国はもとより東京の輸入の外車中古屋さんも見に行ってきたし、この間もニューヨークまで1泊、1日行ってきたところ。その間に誰かマウンテンバイクのレースにも行ってウチのタイム、優勝してるからね。其車の964は、オレがちよっと注視してる間にウチの奥さんヤフオクで取り落としちゃっし。正直、自分もここまで911にハマるとは思ってなかったよ」

……常人のいふ「ハマる」をはるかに超える行動力と、生沢熱にかかると地球がころも使い事実にしばし抱句している。彼はこう続けた。

「次のストラップル訪問は夏頃の予定だけど、まだまだ驚くのは早いよ。それよりアタシ編集部から聞いている？ ニュルスの話。アタシが提案したプロジェクトにビルシエAGが大奮闘して大乗り、今やビルシエ本社がアタシのアイデア後取り状態で、イベントのビルシエスペースのメインにまでなっちゃった面白い企画をやるんだ。生沢はか熱意ない、生沢はか考えられない、生沢だからこそ考えられた企画さ。え、その詳細？ 言えるわけないだろ。トップ・シークレットだよ。わかった、じゃあアタシが取材に來ればいじかない」

よって、この番外編も次回に続きます。

IN ART RESTORATION GARAGE 911 TARGA Restoration Project



911タルガを巡る物語はフランスの新鋭レストアラーとのタッグで第二幕を迎える。