

911STARGA Restoration Project

TETSUの“消えた”タルガはその後

華麗なる完璧主義者

生沢徹が40年以上前にロンドンで購入し、先立ってボルシェAGでのレストアを終えた1969年式タルガS。この“オリジナル”と並行してもう1台のタルガを“クローン”に仕立てるべく、生沢がストラスブルの新锐ガレージ、Art Restorationの門を叩いたことは本誌8号でお伝えした。今回、完成間近のクローンを目にした生沢は、明らかに手ごたえを感じていたようだ。

text: Kazuhiro NANTO (南郷一浩)

photo: Kazuhiro NANTO (南郷一浩) Hitomi IKUZAWA (生沢日登美) / PORSCHE AG

editorial design: H.D.O. (エドデザイン事務所)

courtesy to Patrick PUGIN Art-Restoration Garage (URL: <http://www.art-restoration.eu/>)

生沢のもう1台のナロー・タルガ、1970年式911Tタルガのレストアを手がけたリック・ビュンゲン氏。この日、少し淋しげな表情をしていた理由は、本文をご参照いただきたい。



生まれ変わったシグナルイエローのボディ

春先に、ボディワークとある程度の配線、脚まわりの組み付けを終えたとビュジャンから報告を受け取った生沢は、その意捗を確かめるべく再びストラスプールを訪れることにした。こうして4月半ばに訪問日が決まり、取材陣は先にストラスプール入りしてビュジャン氏のガレージ内で撮影を進め、生沢夫妻の到着を待つ段取りとなった。

アート・レストレーションに着くと、決して見た目にボロではなかったが、1年前のややすすけた印象から一変したシグナルイエローのボディが、目に飛び込んできた。「エッセンのテクノクラシカから戻ったばかり」と述べるビュジャンだが、その準備はまったく抜かりがなかった。「パテが盛られていた左フエンダーは、その部分より下を切り落として溶接で継いで、完全にやり直し。他

にも錆がひどかったサイドシルやドアの下辺り部分も、同じく溶接でやり直した箇所だね」。

すでにボンネットやドアパネルの作り合わせも終わっていて、遠目に見ても一分の隙がみられなく、全体的な均衡が感じられるまでに行き届いている。

ドアを開けるとビュジャンは機番を指差しながらこう述べる。「ボディとドアパネルのチリをキチンと合わせるには、機番のネジごと新しくやり直さないといけない。ネジは機番のネジだと結局は調節しようがないからね」ネジ1本まで根こそぎ一新。ビュジャンの口調にかかるると当たり前といういふ方だが、これこそが彼があらかじめ設定している仕上がりのイメージ、レベルの高さを示す話でもある。チリも積もれば山となる式の作業ではなく、イメージ通りの結果を出すためには何が必要か、逆算で仕事するタイプなのだ。職人肌のメカニックというよりもむしろ、彼の前職だった

工場エンジニアらしい発想を感じさせる仕事ぶりといえる。

並に足は、机の3点に各要素を収めさせるためなら、あらゆる手間と労力が必要な調律をも辞さない。クランクシャフトの配線、スイングシャフト、シフトリンクagesやベタ足など、操作系はすべて整然と組み立てられていたが、こうした可動パーツや細かいステーやカバードにネジ・ワッシャーはすべてサンドブラストにかけられる。その後、摩擦や防錆の必要に応じてクロマメージュと呼ばれる表面保護剤が、あるいはヒーター周りにように激しい温度差にさらされる部位はさらにプラスで、黒いエポキシ系の保護塗料を塗した上で使っている。無論、シフトリンクagesのように、磨耗の激しかったパーツは新品に置き換えられる。すべては各部が正しい動作機能を長く確保しつつ、節度正しい操作タッチのためである。



911STARGA Restoration Project

整然とディスプレイされたパーツ群。
この辺りにもビュジャンの仕事ぶりが伺える。

フレンチ・タッチは意外なところに

圧巻は、ガレージ内に出された長テーブルの上に並べられた、トランスミッションやエンジンパーツのプレゼンテーションだ。右側に実際に組み上げられるパーツと、左側に傷や磨耗によって使えないパーツ、これらがほぼ完全な左右対称で並べられていたのだ！ もちろんパーツの良否を比較対照で見せるための措置で、「機関に施す作業内容に納得してもらうためにも、必要なプロセス」とビュジャンはいう。詳しくは写真をご覧くださいと、左右にそびえるトランスミッション・ケース作り出す両翼に注目して欲しい。この辺りの幾何学的なシムメトリー・センスが、とてもフランス人的だと述べると彼は「え、そう？」と頭をボリボリと掻いた。いやむしろ、こうも作業ポリシーを明快に説明できるレストアラーが果たして日本にどれだけのいるのか？

この時、生沢から電話が鳴った。この日は折悪しく、アイスランドの火山噴火によって欧州中の空港が閉鎖された影響で、シュトゥットガルトのホテルのリムジンで移動していた生沢夫妻は、想定外の大渋滞に巻き込まれていた。 「今さ、アウトバンの上にいるんだけど、全然進まない。遅れちゃうから、パトリックに悪いっていって

て。今、エンジン見てるの？ そう、高い授業料払ったっていってよ」

ビュジャンにそう伝えたと、彼は笑いながら「いざ預かったエンジンと元々のエンジンの2基をバラしてみたら、前者は寄せ集めでパーツもチグハグに組まれたエンジンで、後者の方がオリジナルのままで、全体的に程度もよかったんだ。元のエンジンで使えないパーツは、ピストンのひっかかり傷がついたシリンダースリーブぐらい。これは多分、以前のオーバーホール時に、コンロッドとピストンを固定する留めるワッシャーを入れ忘れていたんじゃないかな。幸いテツが持ち込んだエンジンのスリーブは無事だったから、それを使うことになると思う。確かに最終的にはT仕様のエンジンになったけど、こっちの方が低速でもトルクがあって普通に走らせる分には使い勝手いいし、使わないと勿体ない、そう相談したんだ。それにしても、テツのパーツ収集ぶりは凄いよ！ エアコンユニットも結局、オリジナルにこだわることにして、程度のいい中古と新品が見つかって、どちらにする？ ってテツにメールしたんだ。こっちはどちらか一方のつもりでいたんだけど、テツは即答で「ふたつとも押さえてくれ、一方はスペアにするっていうんだよ(笑)」



まるで新品のような、オーバーホールを済ませたスターターモーター。手前の黒いカバー部はサンドブラストとクロマタージュに続き、エポキシ系の保護塗装が施された例。



ダッシュボード下に取り下げたエアコンユニットは動州でも超貴重品。ビュジャンが見つけた程度のいい中古と新品の2基も、生沢は迷わずお求めた様子だ。



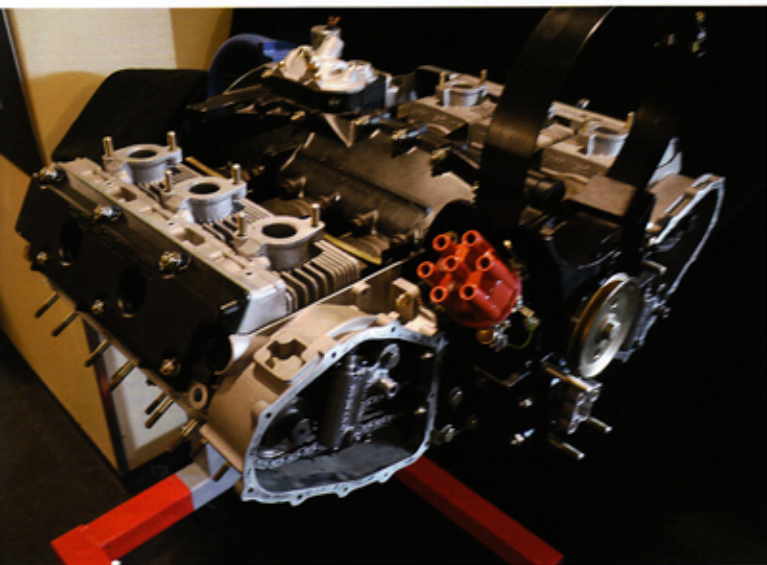
イギリスから来たエンジンが「日産大工の件」だった理由のひとつは何と、ヘッドとヘッドカバーのスタッド位置が違っていた！ 本来は指の位置にヘッドスタッドがある。



7月の車検時、トランスミッションの作業内容を説明するピュジャンと、見入る生沢。ただ仕事ぶりの細かきのみならず、明快であることにも驚かされる。同士で共有する独特の空気。

911STARGA Restoration Project

まだ設立間もないピュジャンを選んだ
生沢の目に狂いはなかった。



インジェクションやブリーパーを戻して、ほぼ組み上げられたの状態でユニット、肝心なところが見えるようにハンガーに懸けられたのが、ピュジャンの自信の裏でもあった。

防振シートが挿れられ配線と乗内飾の設置が終わっていた室内は、ダッシュボードは組み込まれエアコンユニットも組み込まれ、原のモケットもほぼ完成。あとはシートを待つ状態。



ガレージの一角には、オリジナル同様のブラックレザーと千鳥格子ファブリックのコンビネーションが、千鳥格子の目とステッチのラインも、正確に丹念に仕上げられている。

この時、再び生沢から電話が鳴った。

「ストラスブールに寄った後、南仏の自宅に飛行機で戻るつもりなんだけど、ストラスブールーニース間の飛行機はまだ通じてるかな？ でなければ今夜、ストラスブール泊まりになっちゃうかも」

果たしてピュジャンに調べてもらったところ、午後からはストラスブール空港も完全に閉鎖されていた。その旨を折り返して伝えた数分後、生沢の決断は早かった。

「行きたいのはヤマヤマだけど、バトリックにもアンタにも悪いけど、このままスイスを縦断して南仏までホテルのクルマで下ることにするよ」

こうして残念ながら、生沢夫妻の欠場が決まってしまった。無論、この惚れ惚れするような仕事ぶりをこの日は見せられなかったことにピュジャンも残念がっていたが、電話を置いた瞬間は、二人とも呆気にとられていた、それが正直なところだ。シュトゥットガルトからホテルのクルマでモノコまで……何百キロ？ 何時間？ そしていくらかかるのか？ 二人して想像もつかなかった。そして翌朝2時、無事に南仏に着るとの報告を生沢から受け取った。

しかしその後、半月近く飛行機が飛ばなかったことはご存知の通り。その間、ストラスブールでホテル暮らししながら、いつ飛ぶとも知れない飛行機のチケットを予約し直すことを思えば、生沢の判断は無駄な時間を費やさない最善の策で、もともと「安上がり」でさえあった。生沢の非凡な危機回避力と判断力は、こんなところでも発揮されたのだ。

その後、ガレージ内で撮った写真を生沢に送ったところ、こんな返信メールが届いた。

「あなたとバトリックが勿体ないから来い、といっていた理由がよく分かりました」

そして7月、生沢夫妻が改めてストラスブールを訪れた時、ピュジャンはさらにレストアを推し進めていた。3ヶ月前にはまだバラバラだったエンジンとトランスミッションも組み立てられ、内装もシート積みやドアの内張りといった作業を残して、ほぼ完成している状態だったそう。

「ボルシェAG本家に勝るとも劣らない出来！ やっぱアタシの思った通り、後はいい仕事したよ」

実際、生沢を唖らせるほど繊細で質の高い仕事を成し遂げたアート・レストレーションは、フランスのクラシックカー専門誌オート・レトロでも「今後のリファレンスとなるレストア」という、最高評価ともいえる賛辞を最近、受けた。これは設立されて2年少々のレストラン・ガレージとしては例外的な扱いだ。さらにはボルシェだけでなく、ピュジャンのレストア手帳と才能を見込んだ、アルファ・ロメオやジャガーのオーナーからも依頼が舞い込んでいるそうだが、ボルシェに専念したいとの理由で、彼は固辞し続けている状態という。

まったくもって生沢の目に狂いはなかったのだ。



光の少ないガレージで、すでに数か月の作業を終った生沢のもう1台のタルガ、ビュジャンがデモカーとして仕上げたライトブルーのタルガ2.2Eが示していた通り、機関パーツ同様ボディ部分まで、正確な組み上げと調整が車のレストアの真骨頂だ。もはやイエローのタルガの、それを越える仕上げが確認したように、生沢本人も思わずピースサイン。





TECHNO-CLASSICA ESSEN 同業者が見た、素顔のパトリック・ピュジャン

ヨーロッパ最大のヒストリックカー・ショーといっても過言ではない
エッセン・テクノクラシカ。その会場にアート・レストレーションは
生沢徹のクローン・タルガを出展し、注目を浴びた。

そんなパトリック・ピュジャンの仕事ぶりを
日本屈指のBMW2002のスペシャルショップの代表、シンプルオートの吉田唯人氏は
同業者の立場からみてどう見たのだろうか？ そのレポートをお届けする。

text: Tadahito YOSHIDA (吉田唯人/シンプルオート phone: 072-839-6778 URL: <http://www.simpleauto.jp/>)
photo: Ryoko YABUCHI (飯地良弘/CGNet URL: <http://2002.ne.jp/>)
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)
courtesy to Patrick PUGIN Art-Restoration Garage (URL: <http://www.art-restoration.eu/>)

■吉田唯人 ●Tadahito Yoshida

特殊カー・マガジンの長期レポートでBMW1600-2カブリオレというレアなモデルのレストアを紹介させていた、というシンプルオート代表の吉田です。このマルニ、完成後は編集部の方に長期レポートを寄せて頂くという、読者参加型ではなく、同業者参加型の企画を創始させて頂いております。今回は編集部専任の「社長テククラシカ」に行き、イベントの取材とピュジャンの取材を兼ねて来て頂くことになり、お昼も豪華オファアを受けたのですが、同行の飯地良弘氏の撮影協力のもと、記事にしてみました。



ヨーロッパ最大のヒストリックカーの見本市ともいえるエッセン・テクノクラシカは、今年で22回目を迎える老舗イベントです。今回、編集部からの依頼で、フランスのボルシェ専門店「アート・レストレーション」を訪ねたのですが、「ただでさえ厄介そうなフランス人がオーナーのボルシェの専門店とは参ったな……」というのが訪れる前の私の感想でした。

ところが、恐る恐るショップのブースにいたとて優しそうな女性(後で奥様とわかりましたが)に声を掛けると、すぐにオーナーのパトリック・ピュジャン氏に取次いでもらえました！ しかもどうせ英語で聞いてもフランス語で返ってくるだろうと、警戒していたところ、ピュジャン氏の会話は英語がベース。聞けばこの

アート・レストレーションという会社はフランスといっても、ドイツ国境から20~30kmという場所から(シュトゥットガルトからも離れていない)フランス語、英語、ドイツ語を使いこなす必要があるのだそうです。まさに国際派のレストア屋さんといった感じでしょうか。そんなピュジャン夫妻は、私が日本で25年もクラシックBMWを扱っているということに非常に興味を持って頂いた様でしたが、話が脱線するのでBMWの話は適当な所でやめて、本題の生沢さんの911Sのタルガを見せてもらいました。

正直に告白すると、当初私はメーカーでのレストアと平行して製作されているこのタルガを「一体どんなレベルのレストアで仕上げているのだろう?と、同業者としての「いやらしい気持ち」で見えていました。ところが、その思いは一瞬にして消え去りました。一言で言ってもとても素晴らしい仕事が出来ているのです。私自身も若い頃にポロポロの69年の911Sを所有したり、近年になってもお客様からの依頼で同じ年式の同型車のデイトナ車を販売したりして、ナローのチェックポイントを学んできましたが、その経験からしても、本当に丁寧な作業をされているのに驚きました。

それもそのはず、ピュジャン氏はおよそ日本でフルレストアと言われるナロー・ボルシェを2台は買える



雑誌読者カーマガジンを運営中の1600-2カプリオレ同様、この年代の、しかもオープンボディのフルレストアするのは大変だ。ビュジャン氏の言う「レストアのメインは塗装作業です」という言葉も頷ける。しかも注意すべきは、なんでも新品にするのではなく、911の趣旨を踏襲して、911の歴史やバリエーションなどを行っている点。また電装系の仕上げやブレーキ周りの組み付けなど、経歴に裏打ちされた丁寧な仕事ぶりが見える。

のでは？と思うぐらいのコストを掛けているのです。日本もドイツもフランスも関係なく、本当のフルレストアってお金が掛かるんですね！それが当然と受け入れられるヨーロッパの業者さんが羨ましいと思う一方、日本に比べてペース率が高くてもサビが多いという事で、徹底した板金作業が行われていたのも印象的でした。このタルガには、およそ日本では考えられないレベルでのパネル交換や切り継ぎ、ボディ・ブラスト等の作業がされていると思います。

私はボルシェがレストアした、生沢さんのタルガを見ていませんが、「新車時の状態に100%に近づけるのが、フルレストアの定義」とするのであれば、このアート・レストレーションでの仕事が本来のレストアだと言えそうです。何故かって？それは、メーカーが新品パーツを思いっきり投入してレストアしても、それは新車時の状態にするのではなく、現在作った部品で出来るだけ新車時に近づけているにすぎないからです。メーカーのスタッフといえど基本

はサラリーマン。ボルシェが好きという愛社精神もあるでしょうが、専門店は人生賭けています！自信を持ってレストアするには、やはり裏付けられたノウハウや、豊富なストック・パーツは必須。もちろんそれをビュジャン氏は持っています。

細かい部分に関しては写真をご覧くださいのですが、このレポートが少しでもアート・レストレーション社が施したクロウン911の仕事ぶりを理解頂く助けになれば幸いです。

会場にはビュジャン氏が最初に乗ったというブルーの2.2タルガと、完成品としては最新作となるブルーメタの2.4タルガが飾られていた。ここでタルガに魅了したショップというのも世界的に珍しいのでは？



アート・レストレーションのHPを見ると、そのレストア過程をつぶさに記録したライヴビューを見ることが出来るが、じっくり見てこそで半額以下(お金の)だけでレストアしているショップはそうはいないはず。彼の地の理解ある環境がララやましい。