

『もうすぐ金婚式』

香月正司

1983年10月22日、憧れの海外へ出てきた初めての週末、Piccadilly Circus 近くの日本食レストラン（といっても食事処程度の店）で遅い昼食をしていると、その日がちょうど夏時間の最後の日だとTVがいった。まだ日本との時差が落ち着かない内に、また1時間ずらすのかと思いながら腕時計を修正した。不思議なことに、たいしたことをしたわけでもないこの日の記憶は25年以上経ってもなぜか消えることがない。腹ごしらえをしたあと、特に目的もなく Hyde Park を通り抜けようとする、一見工事用車両のように見えるが、鮮やかな赤や緑に塗装された大きな車体に金色の模様や花文字が描かれている派手な車両の一群が停まっているのが目に付いた。それぞれ大径の鉄輪を履き、機関車の煙突のような上向きの排気管からは白い蒸気を吐いている。近づいてみると、お年寄りの一団がその周りで楽しそうに談笑していた。これは見過ごすことはできないなと思い、その中の一人に尋ねると、Steam-Engine Vehicles Club の面々が自慢の蒸気自動車を走らせているのだという。ほとんどの車が19世紀終わりごろのもので、日頃はこつこつとレストアしながら動態保存に努めているという話だった。



写真1 Old steamer



写真2 Motor way を悠々

その2か月後のクリスマスに、研究室メンバーの Dr. Arcoumanis とちょうど訪英中の UCI Samuelson 教授とともに Whitelaw 教授宅へ招待された。近くの駅まで迎えに来てくれたのはあずき色の Jaguar XJ, シートは淡いタンだった。Wimbledon 近くの閑静な住いに到着すると、いきなりガレージの黄色い Triumph TR6 を紹介された。教授が新車から乗り続けて来たもので、既に十数年経っていたようだが、ちょうどそのころ成人しつつあっ



写真3 Jaguar XJ



写真4 Triumph TR6

た教授の息子達が乗り始めていた。

機械や車に関して長い歴史をもつ彼の国には、自分が育ってきた時代に出合った機械といつまでもいっしょに生き続けている人が少なからずいる。それがバックヤードビルダー達であり、古い車のレストアは各人の歴史の保存であるということを知った。さて、自分はどんな車に出合ったのだろうかと考えると、話はずいぶん旧くなる。なにしろ今持っている運転免許の発行日は昭和 33(1958)年 8 月 8 日だから。

神戸の東部、国鉄住吉駅から国道 2 号線に沿って東へ 6~700 m のところにある高校に通っていた。ちょうどその中間にヤマハオートバイの販売店があり、「ペースメーカーズ」と呼ばれるライダー達のクラブがあった。その店先に 1957 年第 2 回浅間火山レースで優勝した泥だらけの 125, 250 cc のマシンが展示されたことがある。小学生以来、艦艇と軍用機のソリッドモデル作りに没頭していたが、シンプルな構造のレース車をこのとき初めて見て、実物を触りたくなった。2 年後の浅間火山レースでは代わってホンダが圧勝、同じ頃にマン島 TT レースへの挑戦が始まり、年ごとに躍進する日本車の活躍を聞きながら、オートバイいじりの時間が増えていった。

このころヤマハは 2 サイクル、ホンダは 4 サイクル、両者の利点を組み合わせたエンジンを作ったらもっといいのではないかと考えた友人がいた。アイデアを描いてホンダに手紙を書いたところ、しばらく時間が経ってようやく会社から返事が来た。「アイデアは興味深い、実現には検討すべきところがある。しかし、こんなことを発想する高校生がいることがすばらしい。ぜひこれからも努力して欲しい」とあった。自分の手紙に企業が真剣に時間を割いてくれたことに感動した彼は、阪大機械を卒業したあとまっすぐにオートバイ作りに進み、British Honda の責任者として先年仕事を終えた。

しかし、小学校から大学までいっしょだったもう一人の友人が、大学の教養課程が終わるころ、モトクロスの練習中に転倒し、後続車に引っ掛けられて死んでしまうという事件が起き、これをきっかけに 2 輪と離れることになった。しかしこの間の 4, 5 年は、50cc 2 気筒、125cc 5 気筒、250cc 6 気筒などつぎつぎと新しいエンジンを搭載した日本のオート



写真5 YAMAHA YDS-1

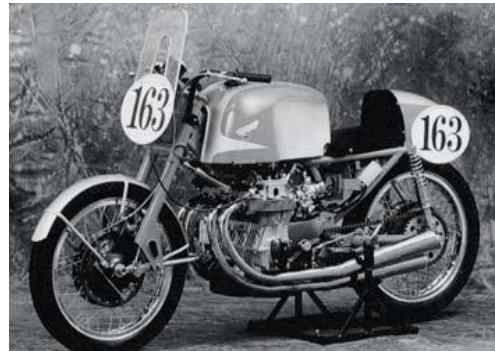


写真6 HONDA RS-160

バイクが国際レースを席卷するようになり、エンジンに興味をもつ者には心躍る時代であった。

1950年代は、各社がヨーロッパの乗用車のノックダウンから部品国産化を進めていた時期で、日産オースチン、いすゞヒルマン、日野ルノーに加え、純国産車が数多く入り乱れていた。次第に各社が自力で車を設計生産できる力を持つようになるにつれ、通産省は乱立する企業を再編し、少数の大企業に集約すべしという考えを持つようになった。来る昭和40(1965)年の貿易自由化に合わせ、その時点で4輪車を生産していない会社が新たに車を生産することを禁ずるという法案が検討され始めたのである。

それまで2輪車を作ってきた本田宗一郎氏がこれに反発し、法律の施行までに4輪車を作ってしまうと号令を掛け、初の4輪車の人々の前に現れたのが昭和37(1962)年晴海の第9回東京モーターショーである。当時は大学の2年生で、産業界や政治のことはほとんど理解できなかったが、衝撃的な車の出現に何としても実物を見に行きたいと思った。まだ東海道新幹線ができる前のことであつたから、神戸から東京へ行くには夜行急行「銀河」に乗るのが唯一の方法で、朝の7時に東京着、勝鬃橋を渡ってはるばる晴海まで歩き、開場一番に入場して一日中ターンテーブルの前にへばりついたことを記憶している。

デビューしたのはホンダ S360, S500 の2座コンバーチブル2車種と軽トラック T360であつた。当時の軽自動車の規格は排気量360cc, 全長3m, 全幅1.3mであつたため、S360はこの規格に納めるためにリアエンドをアヒルのお尻のように切り落としたスタイルで、S500はそのまま滑らかに300mm延長したものであつた。エンジンはというと、DOHC 4気筒に4連気化器、クランクシャフトもカムシャフトもニードルローラベアリングが用いられ、最高回転速度は9000rpm, それまで聞いたことのない数字が並んでいた。いわば小粋な美人が抜群の釣書を携えて目の前にいきなり現れたようなものである。すっかり頭に血が上り、夢も現もあつたものではない。神戸に帰っても彼女のことしか考えていなかった。

翌昭和38(1963)年6月、新聞の全面広告にS500 発売価格クイズが掲載され、1か月後に

45.9 万円という当時としては低めの価格が発表された。そうは言っても 2 年後にもらった初任給が 22,400 円であったから、ちょうど 20 倍に当たる。個人的には決して安いものではない。結局、発売されたのは S500 と T360 で、ショーに展示された S360 はそれ以外にも数台作られたはずなのだがすべて行方が分からなくなり、これまで数度の全国調査でも出てきていない。

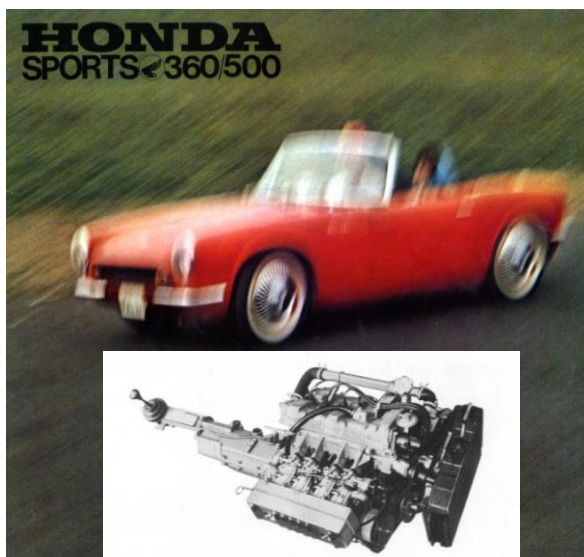


写真7 S360 とエンジン

写真7はモーターショーでもらった薄いパンフレットで、今となっては「お宝」に近い。写っている S360 のエンジンは、のちの S500 のものとは吸気系や冷却水配管が大きく異なっておりオイルブリーザも垂れ流しのまま、その後もお目にかかったこともない気化器が見える。今では手掛かりもない幻のエンジンである。

昭和 38(1963)年 10 月の第 10 回東京モーターショーにおいて正式に S500 が発表発売になり、待ちに待った 12 月の初め、シートも内装も真っ赤な S500 がわが家へお興入れしたのである。嬉しかった、ほんとうに嬉しかった、毎日洗車して磨いた、エンジンも。もうすぐ 50 年になるというのに、このときの記憶はなぜか色褪せることがない。

断っておくが、わが家は特にリッチであったわけではなく、親父は平均的なサラリーマンであった。仕事に必要でもない変わった車をなぜ買ったのか、今もって理解できない。おそらく、昭和 10 年に知人のイスパノスイザ（スペインの往年の名車）で馬力車のお尻を突っついて生田警察署の廊下に立たされた親父の方が、夜行ではるばる東京まで出かけた息子より乗りたかったからに違いない、と息子の方は思っている。

S500 はやや重い車体ではあったが当時の街中では十分なウエイト・パワーレシオ、いつもシグナル GP を楽しんだ。ガソリンの価格はリッタ 31～33 円、ハイオクが 40 円だった

と思う。小さなエンジンは燃焼室も小さく、12 mm の点火プラグがついていた。高回転で使用する機会が多いため、この点火プラグの熱価はとても敏感であった。寒い時期にはすぐにかぶり気味になり、カーボンが堆積するので日常はホットタイプを装着していたが、ある日の午後突然、先生（流体分野の方ならご存知、あの今市憲作先生である）から「オイッ、テニスに行くぞ、ついて来い！」といわれ、豊中 IC から名神高速に飛び乗ったものの、5分も走らないうちにプラグが焼損してスピードダウン、「同じ車に乗ると腕の差がバレるから俺は大きい車に乗るぞ」といってフェアレディ 1600 を馳せていた先生に置いてきぼりにされてしまった。ひとたびコールドタイプのプラグに変えるとよく回った。ハイスピードジムカーナ、ヒルクライム、レースの真似事をした。その頃の証拠が残っているものの、画素数の関係で精度が悪く、現在家にいる人とは別の人が写っている気がしないでもない。



写真8 S500

JAF の競技ライセンスと同時に技術ライセンスも取得していたので、当時芽を出し始めたクラブマンレースの裏方としてもよく鈴鹿へ出かけた。ポルシェ・カレラ 906 が初めて日本へ上陸したときも、ル・マン優勝のフォードコブラ GT がやってきたときも、レース車検を担当したことがある。しかし実際にはエンジンの検査なんてできるものではない。ただスペックを片手に感激しながらエンジンルームを覗くだけ、やったことはオイルキャッチタンクがしっかりついているか調べただけだった。

そんなレースの早朝暗いうちに神戸を出て、明るくなって間もない鈴鹿工場前を過ぎて坂を上り始めると、スプーンカーブの方角から今までに聞いたこともない高周波の音が聞こえて来るではないか。はやる心を抑えながらそのままパドックまで入ってゆくと、参戦して間もない1.5LのF1がタイヤテストの最中であった。サーミスタでタイヤ表面の温度を測りながら数周したが、部外者がそばへ行っても何も咎められないおおらかな時代であった。マシンから降りたRichey Ginther に話しかけ、S500のリアウインドーにマジックでサインをしてもらった。そのシーズンの最終戦メキシコGPで初めてホンダが優勝し、輝かしいF1の歴史が開いた年でもある。その優勝を記念した純銀のメダル（写真9）



写真9 メキシコGP 優勝の記念メダルとRA-272

が今手元にある。Sのオーナーに配られたものと記憶しているが、ほんとうに全オーナーが貰ったかどうか定かではない。メダルには今も動態保存されているNo.11の姿が浮き彫りになっている。しかしマシンが保存されている栃木のコレクションホールにもメダルの現物は残っていない。一方、せっかく書き入れてもらったGintherのサインは4、5年の雨風とともに消えていった。

コンパーノ・スパイダーのスポーツエンジン仕様の決定、これがダイハツ入社最初の仕事だった。ライセンス契約で国産化された $\phi 40 \times 2$ バレル・サイドドラフトのニッキ・ウエーバーのマッチングと大オーバーラップのポリダイナカム性能試験である。当時ダイハツもモータースポーツに力を注ぎ始めていた。のちにGTIの排気量は1.3L (P5用)になるが、最初1.0LでスタートしたP3 (写真10) 用エンジンは4弁DOHCで、カムシャフトの駆動はチェーンではなく、谷田部で速度記録を樹立したプリンスR380のエンジンと同じギアトレンであった。



写真10 鈴鹿1000kmにおける
P-3とレーシングS



写真11 プリンスR380

同じ頃、海の向こうでは自動車排気がスモッグの原因として大きく問題にされ始め、まだ国内に法規制はないものの、同じ問題が起こるのは時間の問題であった。仕事としてもそれ以前とはがらりと内容が変わり、以後ダイハツ、トヨタで排気対策エンジンの開発に集中した。京都大学の長尾研究室を訪ね、沈鐘式空気タンクを借用して流量計の検定をしたのも、機械学会関西支部の講習会で若き日の池上詢先生の講義を聞いたのもちょうどこの頃のことであった。個人的にはアメリカへ行ってビッグ3でエンジン作りをしたいと夢見るようになり、留学から転進を計画したが、例の今市先生から「アホか、勉強するには日本で十分や！」と諭され、S500を東富士に残し無給の研究生として大学へ戻ることになる。これをきっかけにエンジンから離れ基礎燃焼に取り組み始めたのだが、以後頭のどこかではいつもエンジンが回っていた。

ここで冒頭に戻るのが時の流れであるが、一気に飛び越えて帰国すると、バブルに向っているとはつゆ知らず、社会全体が華やかに膨張する時期に向かっていた。芦屋の知人と従弟らが集まって大好きなヨーロッパの名車をレストアする店、フルヴィアートを御影で始めたのも時代の空気だったように思う。みなさんは80年代終わりから90年代に発行されたSuper Car Graphicをご存知だろうか。毎号名車のすばらしい写真が満載されていたが、No.9(1991)号のLancia特集のほとんどがこのフルヴィアートのレストアである。今でも古いAlfaやLanciaの部品はほとんど揃うし、MGBやElanは車体番号の刻印さえあれば、ほぼ新車が復元する。日本中に指折り数えるほどの数しか入っていない往年の名車が代わる代わる新車に生まれ変わって出てゆく姿を眺めていると、ヨーロッパ車の耐久性は最初に組みつけられた部品単体の寿命ではなく、次々と交換あるいは組み替えによって支えられているのだと気付かされた。入社当時の実習でずいぶんいろいろな機械工作法を身につけたので、たいいていの作業は自分でも真似ができる。ベテランの職人さんの技を見ていると、昔の虫が頭をもたげ自分でもやってみたくなった。しかし唯一、どうしても真似できなかったのが板金であった。工作機械には目盛がついていて動きは定まっているが、板金には一切それがない。すべては握った1本のハンマーによって決まる。板金の匠の腕はほとんど神業に思えた。

来日したWhitelaw教授を神戸大学へ送ってゆく途中で、このフルヴィアートへ案内したことがある。ちょうど真白のJaguar XK120が完成に近づいており、スポークホイール、ホワイトタイヤ、いわゆる60年代のハリウッド・スターの車が再現しSUキャブの調整中であった。若い日に教授自身が憧れた車が日本の裏通りで今甦るとは想像の域を超えており、彼は心底驚いていた。因みに、このXK120のオーナーは何年も掛かったレストア完成のわずか3か月前に不治の病が発覚し、完成とともに逝ってしまった。それ以後このXK120を馳せると、バックミラーでにっこり笑う顔が映るとか、映らないとか・・・



写真12 Jaguar XK120



写真13 ポンコツ S800C

1990年、英国の雑誌Used CarsにS800クーペのポンコツが出た。日本ではある程度化粧直したSが中古市場に顔を出すのが、見た目の割には中身がよくないものが多い。英国へ問い合わせてみると、オーナーが長い間乗っていて、ついに古くなってしまったものだと分かった。ちょうどフルヴィアート向けの古いフェラーリがロンドンで貨物船を待っているときだったので、そのお尻にくっつけてこのポンコツを逆輸入してもらった。待つこと3か月、ようやく神戸税関を通関し、母親の丹精した花壇を半分つぶして実家の裏庭へ押し込んだのは秋も深まった大雨の夕刻だった。(写真13)

同好の士が集まるツインカムクラブを頼ってマニュアルやパーツリストの復刻版を手に入れ、ぼつぼつ部品はずしに掛かったが、25年間緩めたことのないねじ類はほとんど錆びて固着している。樹脂製の部品は少し力が掛かるだけで欠けたり割れたり、ゴム部品はすべて変形してひび割れ状態である。新しく部品を設計する場合、当然耐久性を考えた加速試験はやるが、ほんとうに25年もの歳月を掛けた耐久テストはまずやらない、というよりやっつけられない。今回ははずした部品はほんとうに満25年かけた耐久試験結果のいっせいで展示になった。規格部品はすべて新品に交換することにしても、専用部品は手に入らない限り再生しなければならない。塗料と錆をサンドブラストで吹き飛ばしてから防錆塗料を塗ったのち、あらためて組み付けるまで保存することになる。

計画では足回りまで分解することは考えなかったのであるが、交換予定の燃料パイプやブレーキパイプが車体と足回りの隙間を通過していて簡単に交換作業ができない。面倒なのでいっそのこと全部はずそうと決心した。しかし決心だけでは部品はなかなかはずれてくれない。特殊工具がなければどうにも力が入らず、半日車の下に寝転がって奮闘した挙句、一步も捗らなかつたことも度々であった。

当時はエンジンが王様、特に4輪車を初めて作ったホンダではエンジンが威張っていて、それに合わせて車が作られているため、分解には各所に特殊工具が必要であった。これが今の時代にレストアを手がける者にとっては泣き所である。実際にボンネットを開けただ

けでは、吸気管の 1 番シリンダ下側のねじがどこにあるのか見ることさえできない。いざねじを緩めて部品を取り出そうとすると、逆サイドからエンジンの上に腹ばいになり、スパナを握った手を 4 番シリンダ側から吸気マニホールドの下側へ滑り込ませ、歪めた顔で斜めに空を睨みながら一番奥のねじの頭を探すのである。このときほど指先に目がほしいと思ったことはない。

東富士研究所時代のトヨタの車はこれとはまったく違った。対米輸出仕様の排気対策エンジンを開発する過程で、大容量の排気マニホールドを採用したいと思ったことがあるが、このときエンジンはすでに玉様ではなかった。馬鹿でかい排気マニホールドは構造上も作業性にも問題を抱えているうえに、エンジンルーム内の空きスペースと思われた部分は他の補機と競合することを車体系の主査から指摘され、車載工具だけを用いてすべてのエンジン部品の脱着が可能であることが基本であることを叩き込まれた。

分解作業をするといっても続けてやるわけではない。今週は半日、次週は 1 日、今は暑いのでやめた、寒風が強いのでまたにしようといっていると、瞬く間に年月が過ぎていった。

ようやく丸裸になったボディはまず塗装を剥がねばならない。剥離剤を刷毛で塗り、しばらく置いてヘラで塗装を剥いでゆくのである。それを始めたとき、下から出てきたのはすっかり腐食で赤茶けたボロボロの鉄板であった。このまま錆を落とせば鉄板がなくなってしまう。フェンダーやドアの薄い外板を新しく板金で作るとなるとそれこそ神様にお出でいただかなくてならない。最初にフェンダーのスポット溶接部すべてに細いドリルで穴を開け、タガネで割って取り外したのが写真 14 である。すると、今度は内側の錆びた部材が顔を出した。内装をめくって防音材を剥ぐとキャビンの床も隅々が腐食している。とりあえず表面の錆を削っていると、工具の先がズボツとはいり込んで、慌てて引き抜くと地面が見えた。のちにこんな部分はすべて新しい鉄板でパッチ溶接することになる。

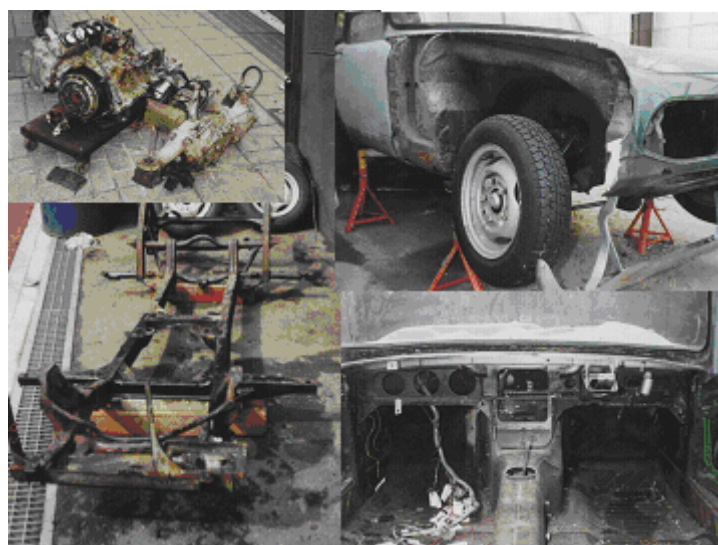


写真 14 解体中の S800C

世の中にはすごい人がいる。鈴鹿でレースをしていた時代に、事故でボディをへこませた場合の修理用にと、S800のプレス部品を新品のままガレージの屋根裏に保存していた人が見つかった。本人はもちろん今もきれいにレストアしたS800に乗っている。そのプレス部品を譲ってもらうことができたのはほんとうにラッキーである。街を走る旧車の多くは、外観がきれいに見えても塗装の下にはたっぷり整形パテが塗ってあるものが多い。そこへいくと、わがS800は地肌から25年一気に若返った美人である。

英国仕様には2ピストン式のダンロップ・ディスクブレーキが装備されている。国内では初期にレース用オプションとして出たがその数は少ない。外してみるとディスク自体の磨耗が激しく表面に筋が多数できるほど荒れていた。ピストンも固着しかけていたので、いっその後期レース仕様のシングル・ピストンタイプに換えてしまおうかと考えたが、その場合には足回りも長さの違うロアアームにしなければならないことが分かった。住友電工がダンロップ・ディスクブレーキを初めて国産化したのは、ちょうど自分のダイハツ時代だったことは知っていた。たまたま同僚の先生からそこでブレーキをやっている卒業生を紹介してもらった。「たぶんうちの一番古い製品だと思いますヨ、オーバーホールしてみますから持って来てください」と連絡をくれた卒業生は、こっちが助手時代にテニスの相手をしてくれた学生の一人だった。

しかし3か月経っても4か月経っても連絡がない。本来の仕事ではないので催促もできず、悶々としながら半年ほど過ぎた頃、「できたので帰りにでも寄ってください」と連絡が来た。喜び勇んで訪ねると、すっかり見違えるようにきれいになった一対のブレーキを手渡してくれた。あまりにきれいになっているので「オーバーホールでここまできれいになるの？」尋ねたら、「元のパーツがほとんど揃ったので、一、二の小物を作って新しく組みました」というびっくりするような答えだった。痩せたディスクも鈴鹿に近い整備工場が複製品を作っていた。今どきこんな新品のダンロップ・ディスクブレーキを履いた美脚の車なんてまずいないだろう。

ブレーキ液はかなり腐食性が強いので、マスターシリンダもホイールシリンダも漏れがひどい、配管接続部のフレア加工も危ない。そうなるとリア・ブレーキもデフもすべて分解整備したくなる。もうここまで来ると後戻りはないと思って、リヤアクスルからデフまですべて分解した。そのときは元気よく嵌め殺しのホイールベアリングまでぶち壊しながら分解したのであるが、これがたいへん、この番号のホイールベアリングは今では標準部品表から消えていてサービス工場にも街中にも見つからない。そんなある日、手洗いで精密の助教授と交わした会話から話がつながり、ついにNTNの倉庫の奥から埃を被った旧いベアリングが再び日の目を見ることになった。このときほど大学の先生でよかったと思ったことはない、というより、多くの卒業生につながっていることのすばらしさを実感した。

車の配線はバッテリーからエンジンの点火系，燃料ポンプ，スタータをはじめダッシュボードのメーター類，各種ライト・スイッチにつながっている．25年経過したリード線の被覆は硬化し，接点は必ずといっていいほど錆びていて，回路の抵抗値が大きくなっている．このままではどの部分でさらに抵抗が増え発熱するか分からない．しかし一旦発熱して被覆が融ければ漏電から車両火災になることは明らかであるから，配線だけはすべて新しくしなければならない．ワイヤハーネスを探しまわったが S600 のものしか見つからず，英国仕様の S800 クーペとは微妙に異なるものであった．

意を決して各色のリード線とカップラやギボシを買い込み，半田ごてを片手に3か月あまり奮闘した．車からはずした古い配線を手本にしながら，まるまる車1台分の配線を束ねてようやく新品のワイヤハーネスができあがったが，実はこのときまだ完成ではなかった．のちに車に取り付けて順々に作動チェックをしていると，フォグランプを点けたつもりが，勝手にワイパーが動き始めた．煙を上げるようなミスがなかったことは幸いである．



写真15 レストアなった S800C

大阪のコーンズ販売店が新車納入後15分でぶつけたフェラーリ F40 がフルヴィアートに持ち込まれた．ボディは当然カーボンファイバ製，分解するのに泥も付いていないと職人さんは大喜び．イタリアから純正塗料を取り寄せてひと月ほど経って見事に復元した．ちょうどそのとき S800 のボディができあがったのである．F40 の塗料がまだ残っているので小さな S800 にはちょうどよいと勧められた．元の色は英国車によくある **British Racing Green** で，S800 にはめずらしいが落ち着いたいい色であったので，正直なところ次はどんな色にするか自分の中では迷っていた．そこへきて「年配の人が赤い車に乗るのが洒落て

いるんじゃないですか」一言おだてられると、すっかりその気になって塗ってしまったのが今の色。とにかく赤い！（写真 15）

日本車の古いエンジン部品はなかなか手に入れることができないが、S800に限ってはこの限りではない。同好クラブが海外にまで組織されていて、専門ショップもいくつもあり、ときどきメーカーの協力が得られる。最初に部品をはずし始めた勢いで、一度は鉄はしごになったフレームにボディが載り、オーバーホール済みのエンジンが納まって足回りが付いたときはレストアもかなり進行したように見えたが、実は小物を探し出すのと、再生するのにまたまた長時間を要した。誰の目にも触れる内装を新しく自作し、メッキ部品はすべてメッキに出した。ところが、現在の車を思い出してみれば分かるように、今や大きなメッキ部品はどこにも使われておらず、バンパーやラジエターグリルのような大型部品のメッキを安易に引き受けてもらえるところはなくなってしまった。なんとか探し当てた町工場にメッキをしてもらったものの、数年たった現在ふたたび錆と格闘している。

最後まで困ったのはゴム部品である。金属部品はなんとか作ることができるが、ゴムは成型しなければならない。型作りまで考えると一品生産することはむりであり、窓ガラスとドアまわりのウエザストリップゴムが手に入らないまま長い時間が過ぎたが、ようやく最後にドイツで類似品が見つかった。ドイツにはS800のマニアがクラブを組織し、いろいろ複製部品を作り出している。S800のレース用5段MTを手本にして、むこうで改良型を作り出したニュースが同時に伝わってきた。その価格は80万円というが、5段MTの歯車の数を想像しただけで日本ではこの値段でできないことは明らかである。ヨーロッパではわずかししか売れない古い車の部品を作っていて、なぜ食っていけるのか不思議である。もちろんゴム部品には飛びついたが、5段MTは手が出なかった。

こんなに長く掛かるとは思わなかったが、何ごとからも追われることのない趣味の時間のつなぎ合わせであったから続いたのだろう。12年間といえば短くはない。Golf widowを家に残し、週末ごとにゴルフに出かけた同世代の男性も少なからずいた時代であったが、道は違っても家族にとっては似たような親父と思われても無理はない。

娘が嫁ぐとき、ヘルマン・ヘッセではないが、「お父さんはいつも『車輪の下』にいた、私は違う家庭をつくるからね。」と行って出て行った。S800の完成が近づく2001年のことだった。

昨春2年間のシカゴ勤務を終えた娘一家が帰国した。むこうでディズニー・ピクサー・アニメの"CARS"に物心ついた孫が戻ってくるというので、急遽こしらえたのがレストアになったS800ベースの"和製CARS"（写真 16）。



写真16 和製 CARS

機械式駐車場の地下からせり上がってくる真っ赤な S800 に初めて対面したときの孫の横顔が忘れられない。48 年前、晴海モーターショーのターンテーブル上の S360 を見上げた自分自身がきっと同じ目をしていただろう。これから 15 年経って、孫が S800 を動かせるようになったら、いつもバックミラーの中から微笑みかけたいと思っている。

完

P S :

書き終えた駄文に目を通した娘からは「やめてよ、きもちの悪い！」

2009.11.9 ニュースレター用初稿

2011.2.15 写真追加・推敲

2016.2.21 推敲