

～今月の読み物～

「いつかはポルシェ」

(有)岡田商店

岡田 隆夫

何時かは、これまでの自動車遍歴を振り返ろうと何度か試みるも、台数の多さと未だ継続中の為、未達の儘、今回 機会を得、18才で運転免許証取得以来、親父と息子の車を除き、妻との共有を含め、45年間で60台を数えました。

顧みますと、子供のころから車が大好きで、自動車に乗ってさえいれば御機嫌で、そのルーツは両親のDNAに求められます。母方の曾祖父は甚九郎と言ひ、明治時代にオートバイで田んぼに落ち、ハンドルが腹に刺さる大怪我をしたそうで祖父半三郎もイギリスからウーズレーを個人輸入したりで最期まで1968年型VW1200に乗っていました。父方も劣らず、従兄達は皆 車好きで特にその内、一人はホンダRSCでS800、もう一人はTMSC・Rでコロナにてツーリングカーレースを行い、相当の刺激を受け、後々影響を及ぼしました。

斯かる60台の車の中で、所謂、自動車競技仕様車を除く日常使いの車の中から主観に従い特に印象に残る何台かを御紹介します。

先ず初めは、1972年型 VW1302

何故、VW TYPE1か？免許取得後最初の新車、当時ヤナセで72万円、値引きは0でサービスはタコメーターのみ。色は水色の水平対向4気筒OHV 1300ccで当時 日産が510・GC10 トヨタが2TGエンジン全盛期で、スペックとしてはVW1302に特筆すべきは有りませんが、この型から足回りはポルシェが担当しました。結局1600ccの1302Sは売れましたが、1302は大きくなったフロントフードもあり、人気車種の一つに数えられました。

然しながら、「いつかはポルシェ911」を標榜する私には特別の意味が有り、何より911の原型であり、彼のフェルディナンドポルシェ博士の作った車で正にプアマンズポルシェそのものでした。いつの日かポルシェ911に乗る事を想定し、空冷エンジン・水平対向・RRドライブを堪能しました。

高校3年の夏休みに乗る事を目指して梅雨に発注したもののドイツ車の常で納車は夏休み残す所1日の1972年8月30日。以来 高校通学を始めほぼ毎日乗っていました。大学は当時の米式蹴球部でグラウンドが練馬にあり、毎日 お茶ノ水の大学に立ち寄り、代返とノートのコピーを頼み、急ぎ練馬グラウンドとの往復。VW1302はアルミホイールにラジアルタイヤを装着、その後 余りのアンダーパワーに

耐えかね、ホーリーのダウンドラフトキャブレターを装着、点火系統の見直しと排気効率の向上で 75HP仕様にし、大学卒業旅行でのグアムでは友人たちとは完全に別行動で、タクシーでVWのチューニングショップを巡り、ボアアップキット・オイルクーラー・アルミオイルディープパン・ボッシュ009デスビ・エキゾーストマニホールド等を買って帰りました。

大学卒業後もたまたまに仕事に使用の他、土・日曜は当時府中に在った三井物産グラウンドでのアメフト練習と、米軍本牧グラウンドでの東日本実業団アメリカンフットボールリーグ戦と活躍し、漸く社会人で少し稼いだ為、グアムで購入のパーツを組み込むべく、ヤナセのメカを自宅車庫に持込み、改造に取りかかった。初めにボアアップのシリンダーピストンを組み込み、その際 ロッカーアームの軽量化とプッシュロッドの軽量化、圧縮比のUP、フライホイールの軽量化、ハイリフトカムシャフト化、バルブスプリング強化、擦り合わせ、ツインチョークソレックス化、オイルクーラー取付け、オイル量を空冷故、倍に、足回りの見直しとATSのマグホイールにミシュランタイヤで理想のブアマンズボルシェを完成。100HPを超える車で、当時の国産スポーツ車と十分競えるレベルに達し、いつかはボルシェを夢見ながら、リアエンジン・リアドライブの運転特性は独特で加重移動の勉強になり、休日にはドライブを謳歌した。

1982年に走行距離が15万キロに届きそうな事、取得後10年を経過した事、クーラーが無い事、余りにピーキーな車で乗り心地が必ずしも良くない事等を理由にととうとう1982年型 VW JETTAに乗り換える事となりました。

結局、VW JETTAはそれこそ当時最新でエアコンも装着し、トルクコンバーターで快適・楽ちんではありましたが、何か物足りず、毎日乗りたい車とはならず、浦安の自宅と新木場への毎日の通勤用として、クーラーさえ無い、BMW2002を中古車でニューキバサービスから購入する事となった。

次にBMW2002 1968年型 色は赤

この車は元のオーナーが大協石油の社長の息子で、米国からの並行輸入車。年式相応の程度の悪さで、確か10万か15万で購入後、兎に角手が掛かり、それが故に印象に残る1台となった。購入の動機は、2002はカッコ良いとは思っていたが中古車も相当高く、恐らく無縁と思っていた処、ベレット1600GTの修理でニューキバSS入庫中に、入って来て、オーナーが御荷物で手放す事で一旦、親会社の大協石油から預かったものの困っていた処で つい一目惚れで衝動買いし、手の掛かる故のカワイイ存在となり最後まで名残惜しい車となりました。

買ってはみたものの、エンジンは不調で、足はフニャフニャ、おまけにシートはボロボロと三重苦、取り敢えず原因の究明と対処を急ぎました。大前提は、費用を抑え、労力は最大限使用し、なるべく新品の純正部品は高額の為使用しない事とし、トライ&エラーを繰り返し、ついに新品はショックアブソーバー、一部バルブ、スプリング、ガスケットのみに留め、流用に徹した。エンジンはヘッド周りのOH

で相当回復し、吸気系はベレットのG180のSUツインキャブをインテークマニホールドに少し改造を加えるだけで装着、排気系はスーパースプリントのマフラー、電機系はトランジスタ化、ハイテンションプラグコード化。足はSUCHSのスポーツ仕様。前席シートは2脚ともレカロに入替。ナルディステアリングにカンパニオーロのマグホイール装着。

唯一の不満は、シフトリンケージで、どうもフニャフニャな印象でしたが、毎日乗っても飽きない実楽しい車でした。

この車の御蔭で2度目の一目惚れをする事となり、又 苦勞する羽目となるのが、TMSCの従兄が乗っていた禁断の2002TURBOを買い増ししてしまった事で、1973年型 2002TURBO 色は白 世界最初のターボ車で当時はスーパーカーと目され、外観と性能は正に一級品のはずでした。が あにはからんや斯かる個体は 本当に調子が良い時は一瞬でほとんどがグズツキ、渋滞ではプラグがかぶり、バルコムで診断の結果、燃料噴射ノズルを4本交換すれば相当治るが、その費用として、ノズル一個当たり、6万円と関連パーツ、更には交換工賃が掛かるとの事で、断念し友人に売却する事となった。

この2002を契機に、氏橋商店から譲渡を受けたBMW633CSIも素晴らしい車であった。名機と称賛された直列6気筒DOHC3.3LでZF製のATを介し、スタイリングの良さと何処までも伸びやかに吹け上がるエンジンで、東名高速での浜松往復が全く苦にならず、同時に持っていたメルセデスW124の3リッター直列6気筒よりもエンジンはBMWの方が上だと感じ、高速道もBMWの方が楽しかった。

1968年型02は、その後、ナンバーを返却し保有し、SCCJ仕様のレース専用車として余生を全うする予定であったが、レース仕様としたもののSCCJもTACSもSクラスには競合が多く、戦闘力と自身の腕前を勘案し、結局 クラシック・ツーリングカーレースでの戦歴は無い。

次はメルセデスベンツのW123・W201・W124・W204の5台もいかにもドイツの工業製品らしく車としては完成されており、BMWの様な運転して楽しい、とは別の安心・安全の塊の様で、長距離ドライブも疲れる事無く、特にW124は2台乗ったが、300Eアバンギャルドは、足回りにAMGのステージ2のキットを組み込み、ANSAのマフラー、ロリンザーのホイールにBSのPOTENZAで内装は黒のパッファロー皮、外装も黒で、とても気に入っており、自宅を売却する際、車庫が無くなる為、止む無く従兄に買ってもらった。

いよいよポルシェについて

最初のポルシェは、20代、30代のころに、つい衝動買いで極悪中古車に手を出した経験から、中古のポルシェは余程 慎重に吟味しないとイケない、との認識から、ポルシェジャパンの認定中古車を探し、空冷の964を購入した。中古車といえどもポルシェの事で契約から1年以上、エンジンの完全なOHを始め、整備に時間が掛かり、キャリアカーでの納車となった。

納車までの1年以上の待ちに待ったポルシェ911は右ハンドルのカーズレッドのティプトロで金庫の様

なドアとソリッドな加速とカムに乗った時の高音が素晴らしく、念願のポルシェ911は間違いなくポルシェワールドへの誘いとなった。最新のポルシェは最良のポルシェの言い伝えを具現化すべく、水冷の911タイプ997 3.4L 水冷水平対向6気筒 マニュアルのソリッド黒色の走行1万キロの中古車をポルシェ認定中古車で購入。空冷の964がエンジンOH後の為、慣らし運転から仕上げていったのと対称に997は丁度これからという個体で、新旧の比較と空冷・水冷、右・左ハンドル、マニュアル・ATの対比が体现することが出来た。又、学生時代からの蔵書のポルシェ関連書籍を改めて読み直し、ポルシェについての造詣を深め、空冷964で左ハンドル、マニュアルの後期型は恐らく最高のポルシェ911と思わせる我が964であった。ものすごくコストと手間をかけて作られたポルシェ964は一旦壊れると、ものすごく修理代が掛かる代物である事も同時に解ってしまった。この964は、あの3.11の東日本大地震の日、通常は押上の自宅から富岡までの通勤には、水冷の997の方のポルシェ911なのに、その日に限り964の空冷を乗って行ってしまった。震災発生後の大渋滞の中、11時間以上渋滞の中で空冷エンジンは耐え続け、深夜1時過ぎに帰宅し車庫に収めた途端に、テールレンズは熱で溶けだし、エンジン右バンクからはオイルが零れ落ち、ワイヤーハーネスも一部焼け焦げ無残な姿になってしまい、未だに964には申し訳なかったと思っている。然しながら、腐ってもポルシェで、不動の修理費にいくら必要か想像を絶するこの個体もメルセデスC300の下取りとして引き取られ、今も現存しているものと思われる。何かの雑誌で車体ナンバー末尾997の964を見たことが有る。

さて、水冷の997については、空冷に比べ、あらゆる処にコストダウンが計られ、マニア向けから、一般向けに門戸を拓けようとしている事が見取られるが、そこはポルシェで数多くのレースからのフィードバックを市販車に反映し、カレラでさえその性能を十分に発揮させるには腕も要求され、上手くドライビング出来た時は比類なき満足感・充実感に浸った。

かくして、『最新のポルシェは最良のポルシェ』の誘惑に屈し、望外のポルシェ911カレラの新車をポルシェジャパンから買う事となる。

2013年5月 最新の991型ポルシェカレラ911を発注、下取りの997にはオプションがてんこ盛りだった為、今度はマニュアルの素のカレラと思い、なるべくオプションを付けず、必要最低限度に留め契約、当初はマニュアル車の為、納期は明示されず約1年後との事だったが、運よく8月生産枠に入り、9月にドイツを出港し10月に納車となった。

旧型997と比べて、低回転域でのトルクの細さは気になるものの、一旦走り出せばフラット6 NAの素晴らしさと、乗り心地のソフトさでやはり進化は遂げており、新車から22カ月で4000KMでこれから美味しい領域に到達する時8月の御盆休みの初日に、何故か埼玉県草加での従兄会にジムカーナ仕様のフルチューン1975年型カローラレビンTE37であの大渋滞の最中強化メタルクラッチを行き帰りと踏み続けた左足のアキレス腱が悲鳴を上げ、自宅車庫前で車庫に同車を押し入れ中にアキレス腱全断裂の大けがを負い、以後約1年間クラッチは踏めないとの診断を受ける。その時 車庫の車は991カレラ、TE37レビン、VIVIO-RX-RAダートラ仕様、その年3月に買ったクラウン210の4台で瞬間から210クラウン

以外は全くの不動車となり、車庫のオブジェと化した。

左足をギブスで固定され、歩く事も儘ならず悶々とする日々で、991 カレラを可哀そうに感じると共に取り敢えずヴィヴィオを処分し、ポルシェのマニュアルからPDK化を計画し、毎日のアキレス腱断裂のストレスを次のポルシェ探しで発散する日々の中で、GT3が無性に欲しくなる。ところがその年の日本向けのGT3の割り当てが3台と知り、ほぼ諦めつつもポルシェに打診続けるが、構造的に私程度のポルシェオーナーでは新車のGT3は買えない事が判明。急遽購入可能なGTSかTURBOに計画を変更する事となった。

GTSは日本向けの枠は有るものの、右ハンドルのみの予定で、TURBOは1台だけ生産予定が有るとの情報で、10月に契約し、2016年2月に納車となった。

ポルシェ911ターボは、キングオブポルシェの名に違わぬ、最高のポルシェ911でGT3がサーキット走行に向いている事に比べ、日常使いにも十分に耐えるポルシェで、コンフォートに設定して、オートマチックで走行する場合は、メルセデスのSクラスにも対抗できるソフトで重厚にして良好な乗り心地を提供し、一旦アクセルを開ければ、脱兎の如く加速し、数々のデバイスに守られ、誰が乗っても4WDで安定した走行が楽しめ、直線では320KMを達成でき、0～100Mまで3.0秒で走行出来る車である。

但し、完璧すぎて、たまにオモシロく無さを感じる時も在るのも又事実。

更には値段が高すぎて、2度と買えない為、日常使いが出来ると豪語しつつも全く日常使っていない事も現実である。

1964年10才の時にポルシェの存在を知って以来、いつかはポルシェを標榜し、思うに、相当遠回りをしたように感じる。今回45年間で振り返れば、もっと早くポルシェ911に乗っていたらと感じない訳でも無いが、会社が倒産の危機に瀕し、家も車も失った事が有る経験からは、これで良かったのかも知れないと改めて感じる事が出来た。メインカーからレース専用車、ラリー専用車、ダートラ車、ジムカーナ車、日常の下駄車として60台に及ぶ様々な車との出会いとその乗車経験から車の真価を評価する事が可能となり、物理的な移動手段としての現在に存在する所謂自動車の範疇において、クオリティーの高さ・絶対的な速さ＝安全性の余裕、宇宙的に効くブレーキ、日常的な使い勝手、異常に高いリセールバリュー等々を勘案するに、やはりポルシェ911は最高の自動車と断言する事が出来る。近未来には、ガソリンエンジン・レシプロ車は死語に為っているかもしれないし、恐らくは自動車はその形態を大きく変えている事に他ならない。

自分の生きてきた時代が、日本のモータリゼーションの発展と共に在った事と、かつての国産車が追い求めた数々のドイツ車に乗れた事に感謝します。

私の愛車遍歴はまだ続くのか、これにて終了。か、どうかは最早神のみぞ知る領域で、想像もつきませんが、今後とも、ポルシェ911を大切に乗りつつ、2016年11月契約のBMW M2 M/Tが愈々6月に納車が決定しました。左足アキレス腱のリハビリを兼ねて911とM2との濃密な生活が始まります。かつてあれほど感動したBMW直列6気筒に期待しつつ納車を待つ毎日です。

最後に国産車、BMW M2の下取りとなったクラウンについて言及します。従来のフカフカの旦那車のイメージで買ったクラウン210は今までの国産車の概念を払拭しました。日本のあらゆる事情に徹底的に適応するべく合理性の数々。車はこれでいいんだ！と思わず納得してしまう出来栄え。既にドイツ車に追いついたかと思わせる程、素晴らしい車でした。

《18才免許取得初日／VW1302納車日に助手席に一番最初に乗り、過去45年60台の全てを知り、小言は言うが許してくれた妻と全ての60台に感謝》。



「契約から1年以上待ちに待った、空冷のポルシェ911カレラ2
TYPE964、東日本大震災で敢え無くオダブツ」

愛車遍歴「一瞬乗った車と間違っ買ってしまっ即止めた車を除く」

1972年 普通免許証取得 18才

1. 日産ブルーバード1300 (P411) 岡田商店の御下がり

2. 1972年型 VW1302 ヤナセから新車で購入 当時72万円

1974年 20才 アメフト練習後、家庭教師2人でシビック代稼ぐ

3. 1974年型 ホンダ シビック1200GL 1買換え 新車

1976年 22才

4. 1976年型 VW GOLF 1600LF 2買換え 新車

1977年 大学卒業 社会人1年目 23才

5. 1971年型 ホンダ1300クーペ7 空冷超希少 会社の同僚から譲受

1980年 会社を退職、新木場で材木屋 26才

6. 1973年型 日産 バイオレット(710型) 5の買換え ラリー仕様に改造

1982年 28才

7. 1970年型 日産サニーバン (B10) 6の買換え 田辺商店の御下がり

8. 1982年型 VW JETTA ヤナセ新車 2の買換え 当時292万円

1984年 30才

9. 1968年型 BMW2002 7の買換え 中古車

10. 1979年型 スズキ 初代アルト 中古車 玩具として増車 ダートラマシンへ

11. 1983年型 ホンダシティターボII 義弟から譲受 10を高校同期に譲渡

12. 1968年型 いすゞ ベレット1600GT 中古で購入 TACSレース仕様

13. 1979年型 いすゞジェミニ(PF60) 中古車 ラリーバージョン2回目

1985年 息子が1才で妻用の車を買う 31才

14. 1985年型 トヨタMR2 国産初のミッドシップ 中古車

15. 1970年型 日産 スカイライン2000GT (GC10) 御得意さんから譲受

1987年 妻の車の買換え

16. 1987年型 ホンダCR-X 13の買換え 新車

1987年 VWの買換え 33才

17. 1987年型 メルセデスベンツ190E ヤナセ新車 8の買換え

18. 1965年型 日産ブルーバード1600SSS (R411) 中古車を名古屋で購入

19. 1971年型 日産ブルーバード1600SSS (P510) 日産アルティアから購入

20. 1970年型 スバル1300Gスポーツ 同型車を2台購入 TACSレース仕様

21. 1972年型 日産チェリーX1 TACSレース仕様

22. 三菱ふそう キャンターキャリアカー3台積み 中古で購入 レース車運搬用

23. オペルレコルト TACSレース仕様車 購入 全然だめですぐに参戦断念

24. 1973年型 BMW 2002 TORBO 従兄から譲受

1989年 妻の車を安全な大きな車に買換え 35才

25. 1987年型 グロリア 2800 (Y30) プリンズ新車
1990年 メルセデスの買換え 36才
26. 1990年型 メルセデスベンツ 230E (W124) 14の買換え ヤナセ新車
27. 1982年型 メルセデスベンツ 280E (W123) 中古で購入
1991年 妻の車が大きすぎるのでカワイイ軽自動車に
28. 1991年型 ホンダ トゥデイ ホンダ 新車
1992年 37才
29. 1979年型 トヨタカローラバン 中古車購入
1993年 いよいよBMW02と御別れと思った39才
30. 1992年型 メルセデス 300E アヴァンギャルド ヤナセの認定中古2002と別れ
31. 1977年型 BMW633CSIを(株)氏橋商店より譲り受ける
1994年 40才
32. 1994年型 マツダ ファミリアワゴン 新車購入 29の買換え
1995年 浦安市弁天の2X4の三井ホームの建替えの為、メルセデス 300E以外を整理
但し、一部のレースカーはガレージアルティアにて保管 41才
33. 1996年型 オペル ティグアをヤナセより新車購入
1998年 得意先の倒産相次ぎ、6月に4件、6000万円以上の不渡り、手形の割引も在り
困窮し建替えて3年の自宅と全ての車を売却
34. 1993年型 スバルビビオバンを3万円で購入 唯一の愛車として大活躍
2001年 (有)岡田商店は倒産の危機を脱し、且つ総債務を一掃し、無借金経営となる
新木場1-8-22と辰巳1丁目の買換え完了 47才
35. 1988年型 コロナマークIIを高校の親友が同情してタダで貰い受ける
2002年 息子の大学入学祝いに息子の車(ミラ)を買う、ついでに親も 48才
36. 2002年型 ダイハツミラターボM/T 新車で購入 即シャコタン
2003年 妻の相続で押上に引っ越し、車庫が5台分となる。 49才 軽に目覚める
37. 2003年型 ダイハツミラジーノ 新車購入
38. 1993年型 スバル ヴィヴィオRX-R 中古で購入
39. 1998年型 スズキ エヴリーバン 中古で購入
2004年 50才
40. 38のスズキを スバルサンバーバンに買換え 中古車
41. ダイハツ ミラAVY M/T TOUBO 購入 35・36の買換え
- 2005年 息子の大学卒業でミラからムーブカスタムに買換え、ついでに親も 52才
42. 36・37下取りでダイハツ コペン購入
2006年 53才
43. 39のサンバーバンからダイハツハイゼットに買換え 中古
44. ダイハツ オプティターボ M/T 中古購入 即シャコタン 改造多数

45. 三菱 ランサーエヴォリューションII ラリー仕様車 中古購入
2007年 54才
46. 1992年型 ポルシェ911(964) PJより中古で購入
47. 42のダイハツハイゼットから再びスバルサンバーバン 中古購入
2008年 息子は再就職祝いでムーブからプリウスに買換え 55才
48. 2005年型 ポルシェ911(997)M/T PJより中古購入 空冷水冷2台持ち
2011年3月11日東日本大震災 この日押上から空冷の964のポルシェ911で通勤
富岡から押上まで11時間かかり帰宅、車庫に964を止め、過熱によりエンジンブロー
修理費に300万円以上と診断される。 空冷・水冷のポルシェ911とランEVO IIで暫く大満足の3年間
を過ごす 58才
49. 2010年型 メルセデスベンツC300を964下取りで新古車購入
50. スバルステラCVT 中古購入
2012年 59才
51. 2002年型 トヨタ アルテッツァ 東京トヨペットで中古購入
52. 1959年型 オースチン7 坂田商店 坂田和哉社長より譲り受ける
2013年 60才
53. ポルシェ911を997から991に新車購入
54. 2003年型 スバル レガシー E-TUNE2を50と入替
2014年 61才
55. 1992年型 スバル ヴィヴィオ RX-R ダートラ仕様 東京スバル 中古購入
56. レガシー下取り210クラウンロイヤルサルーンのデモカー 購入
2015年 62才
57. 1975年型 トヨタ カローラレビン37 大学の後輩から無理やり押し付けられる
2016年 62才10カ月
58. 2016年型 ポルシェ911ターボ購入 991カレラ下取り
59. 2003年型 日産 ステージアRS 協和木材産業(株)河合社長より貰う
2017年 現在63才
- 60台目 2017年型 BMW M2 M/T 6・7月の納入待ち

この度、車キチガイを自負する小生、改めて 18才で運転免許取得以来、親父の車を除いて、純粹に自分と自分の趣味で買った妻の車を総括する機会を得てこの45年間で、昨年11月20日契約、納車待ちのBMW M2 M/T迄で60台との結論に至りました。