RESTORING REVIEW

ベース車を見たときはちゃんと走るし、まあまあかなと思いましたが、ボロさでは他車に負けないほどすさまじいものがありました。

'66年式 ミニカントリーマン

恵まれた環境の中で ただいまレストア奮闘中

新車じゃイヤだ？

私がミニにとりつかれたのは結婚してからのことです。元々は妻がミニ好きだったので、4年ほど前に新車を購入しました。でも、どうしても新車では面白くない。私は自分でいじるのが好きなので、最初からできあがったクルマをドレスアップするとすぐに飽きてしまうのです。

私にとって3台目のミニが、このカントリーマンです。このクルマは2年前に日本に輸入されたのですが、少々ボロイけどちゃんと走っていました。私は乗ることよりバラスことが好きなので、2日間乗っただけですぐにバラし始めました。交換しなければならないボディパーツと100Vのアーク溶接機を用意してどんどんバラします。

2年前に'86年式ミニを全部バラして剥離し、MkI仕様にオールペンしたことがあったので部品のことはわかっていましたが、このクルマには驚かされました。私と同じ年のこのクルマが、こんなにボロイとは思ってもいなかったのです。

切り張りの始まり

化けの皮が剥がされたクルマを見て、一度は諦めようかとさえ思いました。フロアは全滅、ブラストなんかしたら鉄板がなくなってしまいそうです。木枠の付いていたところも下側が腐ってなくなっていたり、イギリスでのレストアが悪く、ファイバーパテで埋められていた部分もありました。

初めは直圧式ブラストでボディ全部をブラストしようと思っていたのですが、腐ってなくなりそうなので切り張りした方が早そうです。とはいっても作業を始めると100Vのアーク溶接機では何もできないことがわかってきました。

「これはもうMIGしかない」と思い、中古ですが0.5mmのワイヤーが使える「パナオートミニー60」というMIGを見つけ、これでフロアなどのパネルを切り張りしました。しかし、素人ではなかなかきれいに溶接できず、肉が盛り上がってしまいます。結局、後でサンダーで削り落とすことになるのですが、これがパネルを切り取るときのエアソーと同様すごくうるさい。

私のガレージは屋根付き30坪のレストアにはもってこいの環境で、誰が見てもクルマ屋さんとしか思えないほどなのです。が、ひとつ難点があって、隣の家と僅か10cmほどの壁でひっ付いているのです。そのため毎日のように隣のおばあさんから「うるさい」と苦情をいわれていました。

オーナー紹介 清水昭彦さん(28歳)

今回、ミニカントリーマンのレストアレポートを送ってくれた清水さんの本業はあんこ屋さん。現在、お父さんの経営する谷矢製餡の取締役である。すでに2児のパパだが、文中にもあるように、乗ることよりもバラスことが大好き。今回はヘタなクルマ屋さんよりも多い工具を揃えてしまったというが、4年前までは普通のサラリーマンで、クルマ関係で働いたことはないという。レストアが終わったら機械を手放すそうで、興味のある方は下記までどうぞ。携帯電話030

機械の選び方と使い方

作業はできるだけ溶接ビードの少なくなるように、TIG溶接機とプラズマカッターを購入してから行いました。私のTIGの使い方は、まずMIGで何カ所か適当に点付けして、その後にTIGで溶接していくというものです。ぜいたくな機械の使い方ですが、私はこれが一番だと思います。

プラズマカッターの使い方については、レストアラーの皆さんに教えたいことがあります。100V仕様のプラズマはせいぜい2mmほどの鉄板しか切れません。ボディだけならいいのですが、せっかくプラズマを買ったのなら誰もがいろいろなものを切ってみたいと思うことでしょう。

ボディならうるさくてもエアソーで切れますが、5mmを超えるものはそう簡単には切れません。ガレージに100Vしかないのならしょうがないのですが、三相200Vが用意されているのであれば、その機械の性能をよく調べてから購入してほしいと思います。中古で購入する場合でも極力現行モデルを買うようにすることです。

ちなみに私は、新品を買いました。中古はタマ数が非常に少ないのです。それとトーチの部分がないものや壊れているものも要注意。なにせトーチは4万円ほどもするのです。これはMIGや半自動も同じことです。素人から見るとトーチなんて安いものと思いがちですが、かえって高くつくことがあります。

次に、切断用工具で大変気に入っているのはただの金切りバサミなのですが（柳刃で1万円ほど）、すっごくよく切れ、先端が曲がっているため使いやすいのです。先が曲がっているので曲線用と思っている人がいるでしょうが、まっすぐ切るのに大変便利なのです。ぜひ一度使ってみてください。ただし安物はダメです。

ミニというクルマは、ほとんどの部品がスポット溶接で留まっています。私は当初、片方の鉄板に穴を開け半自動で溶接していましたが、あまりきれいではなく、後でサンダーを掛ける必要がありました。そこで今度はスポット溶接機を購入。ここまでくるともうビョーキです。

「クルマ屋でもないのにこんなに道具を揃えてどうするの！」と、よく人からいわれます。普通、レストアラーというのはできるだけ手持ちの道具を使い、プロがやらないような方法でレストアしているようですね。機械に金を使うのなら、ないものはクルマ屋などで借り、その分クルマの部品を買うという人がほとんどでしょう。

しかし私は違うのです。人から見れば本当にバカな人間だと思えるかもしれません。私は決して金持ちではありませんし、月の小遣いは3万円です。が、やれば何とかなるものです。

話は戻りますが、板金用のスポット溶接機は中古機械屋さんで見かけることはほとんどないでしょう。私は新品を購入したのですが、これまたこれから買おうと思っているレストアラーの人たちにいっておきたいことがあります。自分のガレージの200Vの電源にどれだけの容量があるのかを知った上で購入するようにしてください。スポット溶接機は僅か1秒足らずで鉄板同士をくっつけるのですが、電圧が足りないと機械本体の性能を十分に引き出せないのです。

三相200Vをガレージに引く場合、スポット溶接機も使うのなら、あらかじめその機械の性能をフルに引き出せる電気契約と工事をすべきです。しかし、スポット溶接機が使えるほどの電気契約工事をすると、毎月の基本料金が1万5000円を超えてしまうようです。

何とか今のままの電気でスポット溶接機を使えるようにするには、ブレーカーから一番近いところに太い配線を設置し、僅かの抵抗をも減らすためにコネクター類も使わないでください。メーカーに聞いたところ、これでも十分ではないようですが、騙し騙しなら使えそうです。

RESTORING REVIEW

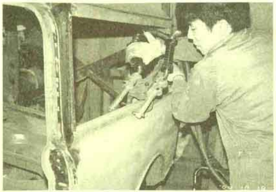
リヤショックのマウント部もドンガラより移植。カントリーマンでも形状は同じです。

大穴の開いた木枠の付く部分も含め、リヤフェンダーの内側からフロアまで一体で移植しました。

汚い溶接ですが、右下の部分はドンガラから切り取ったパネルです。左側の大穴は木枠が付いていた部分ですが、ご覧の状態。ここもそっくりドンガラから移植です。

運転席のフロアにはこんな大穴が開いていました。カメラの故障で撮れませんでしたが、他にももっと凄いところがありました。

リヤゲートの下側もこのとおり。ただ今、どうやって直すか思案中です。



単相200Vのスポット溶接機は、電線が非常に重いのでけっこう肩がこりました。

近所の板金屋で鉄板をプレスして作った"オリジナル窓枠"を付けるため、プラズマカッターで腐った窓枠を切り取ります。

袋状になっているピラー部は、シートベルト取り付け部の穴から覗くと錆だらけ。プラズマカッターで錆びている部分を切り落とし、新しく作り直しました。

カーベキューは下に潜って作業することもなくとても便利。しかし、ウォームギヤが小さかったため少々重くなってしまいました。このカーベキューをはじめ、溶接機や直圧式ブラストなどの機械はレストアが終わったら手放すつもりです。興味のある人は連絡してください。

サイドパネルは切り張りした部分が多く、全面にわたりパテを使わなければならなかった。この場合、下地の段階では歪みを発見しにくく、プロから「素人が濃い色をきれいに仕上げるのは無理だ」といわれました。私は紺色にする予定なのでちょっと心配です。

ドンガラを利用する

私の場合は、OT誌に登場してくるレストアラーの皆さんのように工夫した部分があまりないかもしれません。が、ケルン石塚さんの考えることはいつも凄いと思っています。カーベキュー装置もOT誌の発売当日に読んで「これだ！」と思い、1日で作ってしまいました。本当に便利ですね。特に溶接するときには威力を発揮します。裏も表も常に下を向いて溶接できるのですから。

ミニのレストアに悩んでいるレストアラーの皆さんにひとつ教えてあげたいことがあります。ミニというクルマは35年間も作り続けられていますが、35年前のMkIも現行のインジェクション車も床などのプレスがほとんど同じだということです。ということは、もしミニの事故車が1台あれば使えるパネルがたくさんあるということです。これはカントリーマンやバンタイプのボディでも同じです。

私は2台のドンガラを手に入れ、多くの部分を移植しました。床のプレスも叩いて作るよりドンガラを使った方が早くきれいに仕上がります。今や日本車といってもおかしくないほど日本中を走っているクルマなので、解体屋さんでも見つけることは容易でしょう。

エンジンやミッションにも同じことがいえると思います。私のカントリーマンは、当初エンジンが850cc、ミッションはダイレクトタイプノンシンクロだったのですが、この非力なパワーとダブルクラッチで信号待ちでも1速に入れ、クラッチを踏んでいなければならないミッションにはとても我慢できません。

そこで、ミッションは現行のロッドチェンジタイプに、エンジンはメトロタイプの1300ccを積む予定でいます。ボディもロッドチェンジ用のパネルを他のドンガラから移植しました。配線やオルタネーターも現行タイプを用意してあります。

ミニカントリーマンのレストアはこれからも続きますが、私はオリジナルにこだわるつもりはありません。現在の道路事情の中で乗れないクルマは、オリジナルであってもクルマとしての意味がないと思うからです。