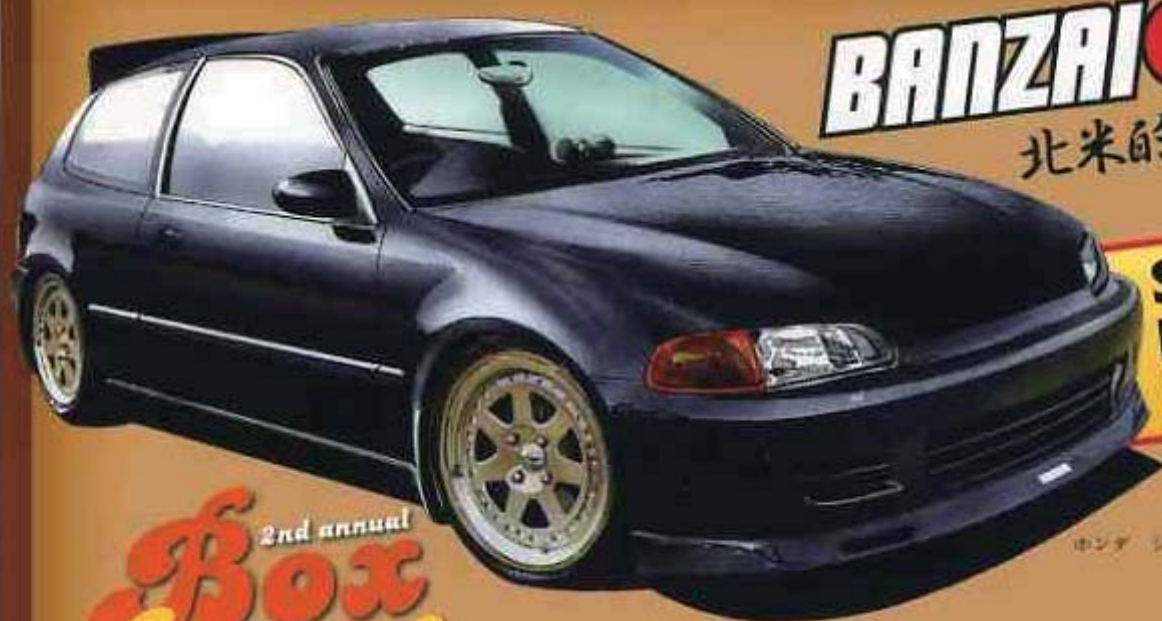


マニアが褒め言葉の貴方専用!

高速有鉛

Vol.5 | 2008年
10月号

デラックス



BANZAI JDM

北米的JDM大集合

**SPECIAL
HONDA
FEATURES**

ホンダ シビック スポーツハッチバック型

2nd annual
Box Picnic
ワンボックスの祭典



トヨタ マキシマ

マニアは一人5台以上が当たり前!

複数のクルマを愛する男たち



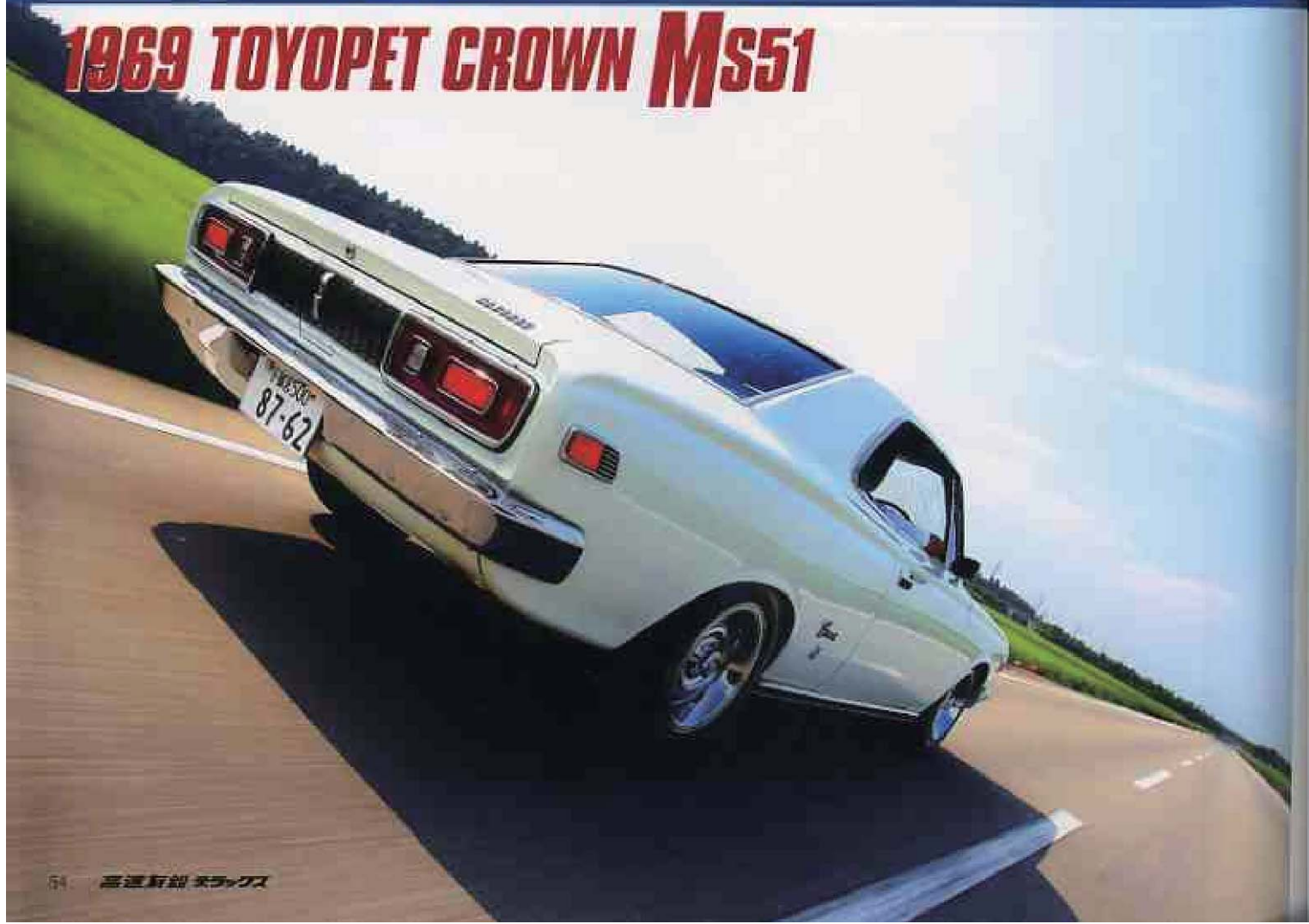
絶対M型主義

文=藤川弘久 写真=平野隆

取材協力=KEN AUTOMOBILE 026-655-7857 www.kenauto.com

FCR6連装の“改”感

1969 TOYOPET CROWN MS51





旧車なんだから、雰囲気重視がいいよね

M型はトヨタの高級車用エンジン

トヨタを代表する直6エンジンとして、後の1G系やJZ系への礎となったM型。2代目40系クラウン後期のSOHC 2000ccに始まり、2600ccの4Mに2800ccの5M、そして最終的にはスープラやソアラに設定されたDOHCツインターボ3000ccの7M-GTなど、実に多彩なバリエーションが存在した。

その中でも基本となる2000ccのM型自体もバリエーションに富んでいた。シングルキャブ低圧縮のM-C、ツインキャブのM-D、SUツインのM-Bなど搭載される車両の性格に合わせて、数種類が用意されていたのである。これらは使用ガソリンやコンプレッションも違うため、それぞれにスペックが異なる。

ノーマルだと「ドン臭くて回らない」と揶揄されることもあるこのM型は、ライバルの日産L20エンジン同様にタフな実用型である。ともに、もともと2000ccでスタートして、排気量のバリエーションを増やしていった歴史も似ている。ただしLが軽量なS30Zやハコスカなどのスポーティーな車種にも搭載されていたのに対して、Mは比較的重量のある高級オーナーカーに多く積まれていた。このため、エンジン自体の実力では両者に大差はないものの、車載状態ではパフォーマンスに違いが生まれたのである。言い換えれば「走る、曲がる、止まる」といったクルマの3大要素にダイレクトに影響するのが車両重量。軽いということは、それだけで偉いのだ。

M型は重量のある車種、すなわち高級車に搭載された。当時は今とは違い、高級車のエンジンを“イジル”という

レスポンスからリリースされていた、セリカダブルX用インマニ。当時20個ほど生産して、そのうち2個をエスコートで試乗した実績がある。不人気車に半分ほど処分したそうなので、市場に出回ったのは恐らく10個に満たないという超レアものだ。このクルマと022さんと、さて残りは……



絶対M型主義

1969 TOYOPET CROWN M551

ヴィンテージ・ハイパフォーマンスを追求する





美しい造形美を足せるポリッシュされたナックルヘッド。エンジン本体はノーマルで、ケインズのロングファンネルを装着したFCRの35φキャブとトラストのEXマニがチューニングの基だ。プラグコードはNGK。後方にオフセットされた形状のインマニのため、バルクヘッドのサフェーサーの部分加工している。ACユニットを取り外し、ヒーターブロアもオフセット、右側に少し見えている黒いプラスチック製のプロアモーターのカバーも、実は抜却詰められている。

考え自体がなかった。M型のチューニングパーツなど皆無に等しかったのだ。一方でスポーティモデルにも搭載されたL型は、モータースポーツからのフィードバックを受けて様々なパーツがリリースされてゆく。ここにM型とL型の決定的な差が生まれた。もしも2000GTにM型を搭載した廉価版があったなら、歴史は違ったかもしれない。

ナックルヘッドに魅せられて

さて、そんなM型の初期型、通称「ゲンコツヘッド」といわれるタイプに魅せられてしまったのが、クラシッククラウンに強いショップ「KEN AUTOMOBILE」代表の福田さんだ。1950年～60年代のテールフィンやマッスルカーといったアメ車が好きでショップを始めたものの、クラシッククラウンの魅力にハマリ、いつの間にかクラウンばかりを扱うようになってしまった人物である。

そして福田さんは「ゲンコツヘッド」のことを親しみを込めて「ナックルヘッド」と呼ぶ。そこで、何故M型をあえて「イジル」のかと質問してみた。

「M型が好きだからだね。理由はなんと言ってもこのヘッ

ドカバーの形状なんだよ。いいでしょうこのカタチ。FCRにしたのは速さを求めたからではなく、見た目のインパクトを狙って見たんだ。それに人がやっていないことをやるのって楽しいでしょう」という力の抜けた答えが返ってきた。

ところで、ここに登場するMS51を手に入れたのは5～6年前のことだそう。もともとは、別に所有していたMS56のリアバンパーを、ハードトップ用に交換したくて部品取りとして持ってきたクルマであった。しかしコンディションがよく、異型ヘッドライトを持つ2ドアハードトップがすっかり気に入ってしまったのだとか……

ベースとなっているのは1969年のMS51後期型2ドアDX。エンジンはシングルキャブのM-C型で105馬力。フロントガラスにボカシが入らず、オーバーライダーが付かないのがDXの特徴。このクルマはドアミラーに変更されているが、フェンダーミラーの形状も違う。ちなみに1つ上のグレードになるスーパーDXは、ツインキャブで115馬力。そして最上級グレードのSLがSUツインの125馬力仕様になる。つまりDXは、2ドアでは下級グレード。同じM型でも馬力は抑えられている。



スポーツキャブの絶圧0.025～0.3kg/cm²程度だが、FCR00B～0.9kg/cm²と高めの設定。レギュレーターはハーレーで絶圧計も装着。Bφの銅管でフェューエルラインを引き直し、送り側と戻り側の両方にフィルターをかませる。7M用EXマニとの干渉を避けるため、クラッチとブレーキのマスターシリンダーにMS102用を流用してオフセット。熱害を避けるため5番と6番にサーモパンチングを巻く。





激レアのマニとバイク用キャブ

もちろん専用のチューニングパーツなど存在しないM-C型。しかし、その後のセリカダブルXに搭載されていたM-EU用として、インマニやEXマニの設定があったようだ。EXマニはトラストのスチール製で、クラッチやブレーキのマスターを逃がすなどの加工が施され、装着されている。無理を言って譲ってもらったインマニはエスコート製で、超がつくほどの激レアなもの。これに35φFCRキャブを組み合わせる。このマニの現存率の低さがM型チューニングの不人気を物語っており、福田さんが確認しているのは、この世に2つだけ。ひとつは自分のもので、残りはVol.2に登場した082さんだ。ちなみに、これも元082さんが所有していたというから、恐れ入る……

そして、このFCRというキャブレターは実はバイク用。ソレックスやウェーバーと何が違うのかというと、可変ベンチュリーを兼ねたスライドバルブになっている。通常のスポーツキャブはバタフライ構造のスロットルで、流速を決めるためのアウターベンチュリーが必要になる。このアウターベンチュリーの大きさで、厳密にいうと美味しい回転域が決まってしまう。しかしFCRはスロットル開度に応じた適切な流速が得られるので、レスポンスに優れ、吸気効率が非常に高いのが特徴なのだ。

マニとキャブを装着するにあたり、邪魔になったのがバ

部品取り車が看板車として蘇る



ルクヘッドのエアコンユニットの出っ張り。深くユニットごと取っ払い、バルクを切開して蓋をする。撮影時には作業途中で、溶接跡や叩いた部分があるままになっていたが、「古いクルマは、動かない状況を作っちゃったら駄目なんだよね。常に走れる状態にしておいて、時間ができたら作業を進めようと思って」という福田さんの考えからで、いずれは板金してペイントも入れる予定だ。

さて、データがないだけにジェットングに多少の苦労したもの、数々の細かな作業を終えてFCRとEXマニを装着したMS51にうれしい計算があった。

「見た目では装着したんだけど、速くなったんだよ。SUなんかよりも、ぜんぜん速い。加速も伸びも明らかに違う感

覚で、たとえて言うならジジイがバイアグラを飲んだ感じかな(笑)。FCR独特の吸気音でヤル気にもなるし、ノーマルのM型搭載クラウンに乗ってる人だったら、ビックリすると思うよ」

最後に、ここまでM型にこだわる男にあえて「最近の1JZを換装したオールドクラウンをどう思いますか？」と言う質問をぶつけて見た。すると「全然否定しないよ。それはそれでいいと思うし、もしM型が修理できなくなった時には1JZや2JZを載せるのもいいよね。ただし、そこも人と同じでは嫌なので、6速スロットル化や、ターボ仕様などインパクトのあるエンジンを載せたいね!」と笑って話してくれた。



コンディション良好なインテリア。ダッシュマットとタコメーターはムーンアイス製。フロントも社外のパワーウィンドーへアップグレード。絶妙なフラット加減でアメリカ風さを醸し出しているラリーホイールとワイドオーバルG70。MS102前期のホーシングを移植しているため、ほんの少しだけナロードされている。足廻りは130系クラウンのダウンサスを2巻をカットしてローダウン。因みに栃木ではノーサスの車を「アブノミ」(アブノーマルのみ)というらしい(笑)

絶対M型主義

1969 TOYOPET CROWN MS51

