

●Fロードはスーパーカーの魅力を分かりやすく丁寧に細部にわたり解説して下さるので、毎号読み応え＆見応えがあり大満足しています。また、プレゼントが豪華なのでありがたいです。

(鹿児島県/中村光輝)

●今月号はバネでしよ。オーバー200名への感謝の気持ちです。

●限定車っていっぱいあります

●かなりの限定車があることを知りましたが、最初から生産台数を決められているものと、偶然販売された台数で決定されてしまう期間限定もありなんでしょうか？ 国産車の限定車はNSX以外は全て売れようが売れまいが台数が決まっていますから。限定車だから必ずプレミアが付くとは限らないような気がしますが、オーナーなら台数が少ないことはきっと嬉しいことでしょう。ただ補修部品の供給が心配になります。広告ページでサイレントタイヤを初めて知りました。多くのアジアタイヤ同様に価格は安いようですが、性能は？ ぜひメジャーブランド物と比較をお願いします。(埼玉県/QA)

●タイヤは選ぶの難しいよねえ。

●限定車のこと勉強になりました

●最近またまた599GTOを見かけて、世界にある599台のうちの1台だったんだと思い感動しました。要望です。沢山ありますが、ひとつでも実現してもらえたら大変ありがたいです。

①私はテストドライブに乗っていますので、メンテナンスやパーツのこと、維持に関するものに興味がありません。もちろん自分のクルマと同じ車種だけでなく、様々なクルマを大切に長く乗っていく、そんな記事が読めたら嬉しい

F-ROAD ビンビープロジェクト Vol.28

SUPER-BEETLE PROJECT 3rd SEASON

文●半谷範一 撮影●森口信之
取材協力●ベストインポートサービス(BIS)
tel:048-282-6119
http://www.vw-bis.co.jp

このビンビーの取材はコーヒーなんか
いただいたりしながら、ゆる〜く進行しま
す。朝BISに集合してからその日の作業
をどうするか打ち合わせるなんてこと
だって珍しくはありません。



ステアリング・ギアボックスの交換作業はボディの下側から行ないます。というわけで、まずはボディのフロント側をジャッキアップすることにしました。作業しやすいようにフロント側のタイヤは両方外してしましました。



しかし、ここで問題が発生。ステアリング・ギアボックスとつながっているユニバーサル・ジョイントのボルトがどうしても外れないです。どうやらボルトが曲がってしまっているようで、抜けなくなってしまったようです。



そこで作戦変更。上側のユニバーサル・ジョイントで分離し、シャフトごとステアリング・ギアボックスを取り外すことにしました。燃料タンクを外さなければならぬので、下側のホースを抜いてタンク内の燃料を抜いて持ち缶へと移します。



燃料を抜いたらボルトやハーネス、ホースなどを取り外し、トランク側から燃料タンクを取り外します。空なのでそんなに重くはありません。燃料を抜いた状態でも、酸化したガソリンに引火して爆発する危険性があるので火気は厳禁です！



ストラット+右ハンドルの落とし穴!? ステアリング・ギアボックスの交換

空冷ビートルは今でも機能部品に関してはほとんど困ることがありません。しかし、その数少ない例外のひとつが、フロントがストラットの1302/1303系の右ハン用ステアリング・ギアボックス。トーションバーや左ハン用は普通に新品が手に入るのに、ストラット+右ハンという組み合わせだけは欠品中なのです。

日本仕様以外にも、イギリス仕様やオーストラリア仕様など、結構な数が現存しているはずなので、もちろん将来的には再生産の可能性がありますが、現時点では程度の良い中古パーツを探して交換するというのが最も現実的な解決策となっています。

ギアボックスは消耗品なので、残念ながらビンビーでも要交換の状態。そこで当初は75年モデル以降に採用されていたラック&ピニオンのギアボックスに交換しようという計画を立てました。しかし検討の結果、ボディにかなり大きく手を加えなければならぬことが判明したので止むなく断念。そこでプランBとしてBISの部品取り車に付いていた程度の良さそうな中古部品と交換することにしたのですが、結果はいかに？

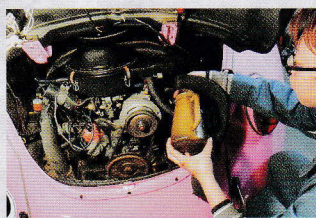
です。②どうしても雑誌の記事は人気のある車種に偏ります。フェラーリでも人気のあるモデル、ランボでもカウントックなど…。正直、またかと思うこともありますが、思い切って今まであまり取り上げていないモノに試してみたいかがでしょう。例えばコルベット、パイパー、サリンS7などのアメリカ製スポーツカーとか、フェラーリならモンディアルとか456GT、ランボルギーニならジャルパなど。ポルシェ928系もステキだと思います。おそらくこれらのオーナーの方は、パーツの工面でも大変苦労されているはず。そういった努力やシヨップの取り組みを取材して欲しいです。

■(流山市)ノエロルヴァーミリアン
「そういつたクルマ、僕もステキだと思います。まずは第二特集くらいやってみましょう。『知る人ぞ知る! 光り輝くマイナーな世界』みたいな。」

会津若松でFロード

●最近、ボクの住んでいる会津若松にもFロードが置かれるようになりました。今までは別の地域に行き買っていたのですが、これからは普通に買えるようになってとても嬉しいです。ボクはランボルギーニ・ディアブロが好きで将来乗りたいと思っていますのですが、あまり高いのには乗れません。ディアブロGTが夢ですが、安いモノでいくらくらいですか? 教えて下さい。あと、編集部の方に聞きたいのですが、編集部の方は雑誌に載っているようなクルマに乗っているのですか? マイカーはどんなクルマなんですか? 今月号を読んで思ったんですが、諸星さんは何台のクルマを持ってるんですかね? ディアブロはけっこう故障が多

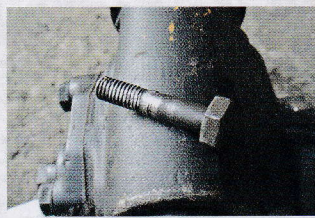
(P126へ続く)



オイルは前回交換したばかりでそれ以来ほとんど走行していませんが、さすがに20年放置されたエンジンという事もあり、今回は新しいオイルに交換することにしました。さすがに汚れてはいたものの、気になるような金属粉などはなし。



あとは燃料タンクを元通りにして固定するだけです。配線といえるのも燃料計のセンサーの部分だけ。燃料計がいい加減だったので、今回は一応バラしてフロートの動きを確認しておきました。センサー・装飾部の蓋もきちんと締め直してきました。



はい、ようやく外れました。コイツのために、どれだけ苦労させられたことが! 外してみたら、ご覧のように見事に歪んでいました。これじゃ外れないわけです。以前に修理したときにでも、トルクを掛けすぎたのかも知れませんが。



燃料タンクを取り外すと、このように上側のユニバーサル・ジョイントにアクセスすることができる状態になります。今回はこの部分で切り離して、ステアリング・ギアボックスごと下に抜いて取り外すことにしたのです。



前回の初走行テストではエンジンを掛けただけでほとんど調整しないで走らせてしまったこともあり、Q編集長からも「激遅」という評価を受けてしまいましたが、今回は山崎社長が再度エンジン調整をしてくださりました。



ステアリングの次はこのクルマの数少ない快適装備のひとつ、ヒーターを使用可能にする作業。以前のチューニング・エンジンにはヒーターの熱源(ヒート・エクスチェンジャー)がありませんでしたが、現在のエンジンにはついているのです。



ピンピーは燃料タンクの錆取り作業をしたこともあり、しばらくは剥がれた錆が出るだろうということでフロント側にも燃料フィルターを追加しておきました。今回交換しようとしたら、ご覧のように、左側の新品と比べて愕然。



というわけで、取り外した状態がこれ。実際に走ってみると、真っすぐ走るのに気を使うほどのガタだったはずなのに、こうやってギアボックス単体で状態を確かめてみると、特に気になるような大きなガタがあるようには思えません。



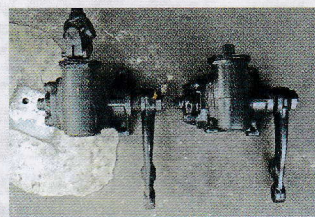
タイヤも街乗り用に変更しました。実はこの頃の純正スポーツホイール国内にはほとんどないという超希少品なのです。



ヒーターはエキパイの熱を室内に導入するという構造で、エクスチェンジャーがエキパイの周囲を包むように装着されています。つまり、その熱を室内に導入するダクトを追加すれば暖房が使えるというわけです。温度調節は出来ませんけどね。



お次はステアリング・ギアボックスの取り付け作業。とはいっても、外したときと逆の手順で取り付けただけで写真で見ちゃうと代わり映えしませんね(笑)。今回のように人出が沢山あると、作業のはかどり方が全然違います。



右が今回使用中の中古のステアリング・ギアボックス。事前に衝くんが分解清掃して、内部のグリースも入れ替えておいてくれました。でもこの状態で比較しても、特にガタの大きさは差がないように感じられます。何となく不安だなあ。



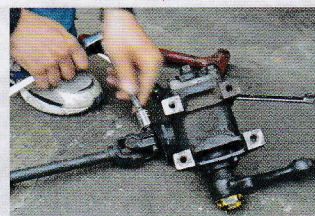
はい、完成。さっそくテストしたところ、前回と別物の速さになっていてビックリ。1600用ミッションではハイギアード過ぎか? と思いましたが、エンジン調整で普通に使えることがわかりました。もちろんステアリングも問題なしでした。



昔のビートルには紙などの乾式のエアフィルターは装備されてません。その代わり、オイルバス式と呼ばれる湿式のシステムが採用されていました。ご覧のようにエアクリの中に規定量のエンジン・オイルを入れるようになっています。



上側のユニバーサル・ジョイントの取り付け。こういう部品は付くようにしか付かない設計になっているので、作業自体に特に注意するような点はありません。ボルトが刺さる位置を確かめながらスプラインを差し込んで、ボルトを締めるだけ。



外れなかった下側のユニバーサル・ジョイント部分のボルトを抜きます。位置が悪いこともあり、クルマに装着してあった状態ではどんなことをしても外せませんでした。この状態なら大丈夫。最悪、壊れて外すこともできますからね。