

F-ROAD SUPER-BEETLE PROJECT

エフロード・スーパービートル製作日記

目指せ草レースの鬼!

ついに色塗りが完成したFSB(エフロード・スペシャル・ビートル)。

連絡を受けたスタッフは、さっそく福島は日栄自動車に飛んだ。

トランポで往復10時間、ドピンクのFSBが第二の作業場にやってきた。

今月からはここ、BIS(ベストインポートサービス)にて

街乗りできる草レース車両製作のための手が加えられていく。

まずは何から始めましょうか? 完成はいつだ?

文●半谷範一 撮影●森口信之、村上 豊

取材協力●ベストインポートサービス TEL:048-282-6119 <http://www.vw-bis.co.jp>

スピードジャパン TEL:03-3555-8865 <http://www.speedjapan.co.jp/>

日栄自動車商会 TEL:024-534-9680 <http://auto.jocar.jp/nichiei/>



第二の作業場に移動し 本格的にレース車両製作開始!



福島からは往復10時間の道程。今回FSBが乗せられてきたのは、スーパーカーや博物館級の希少車の運搬を専門とするKさんのトランスポーターだった。そして運び込まれたのは本邦初公開?のBISの秘密?の倉庫。数ヶ所あるBISのストックヤードの内、ここに収められているのは雨に濡らしたくないようなクルマだけ。

実は、インテリアをどうするのか?という点に関して日栄自動車商会さんにお願いした当初は完全に固まつていなかつた。そのため、室内に関しては塗装を実施しなかつた部分(通常はインテリアトリムに隠れる部分)もかなり存在している。しかし、色々考えた結果、最終的には「スタンダード」のタイプ1と同様に、ルーフは天井部分のみ内張りを貼り付け、他の部分に関しても鉄が露出する部分を増やす方向で仕上げることになつた。そのようなわけで、今回は室内の露 出部分を塗装するための処理を中心に出力を進めることにしよう。

インテリアを塗装するための
下準備を手分けして行う

先月号では福島の日栄自動車商会さんの協力でド派手なピンク色に生まれ変わったところまでをご報告させていただいた。その後、最終的な仕上げまで完了したので、再び埼玉県川口市にあるVW専門店、ベストインポートサービス(BIS)さんまでクルマを運び込み、いよいよ次のステップの作業に入ることになった。

今回の福島から埼玉までのボディの運搬は、古Q編集長の希望により、スーパーカーや博物館級の希少車などを専門としている凄腕の積載車屋さん、Kさんにお願いしている。

実際にFSBを運び込んだのはBISの本社ではなく、そのまま近くにある第2工場の方。普段はBISの在庫車等の中で、雨に濡らしたくないようなクルマだけを保管してある倉庫なのだが、スペース的にはまだゆとりがあるので、そちらに運び込むことにした。FSBにはまだ窓も何もないでの、天候の心配なしに作業を行なうことができるのは大助かりだ。

実は、インテリアをどうするのか?という点に関して日栄自動車商会さんにお願いした当初は完全に固まつていなかつた。そのため、室内に関しては塗装を実施しなかつた部分(通常はインテリアトリムに隠れる部分)もかなり存在している。しかし、色々考えた結果、最終的には「スタンダード」のタイプ1と同様に、ルーフは天井部分のみ内張りを貼り付け、他の部分に関しても鉄が露出する部分を増やす方向で仕上げることになつた。

そのようなわけで、今回は室内の露 出部分を塗装するための処理を中心に出力を進めることにしよう。



11

防音材やカーペットを剥がしても、そのまま塗装できるわけではない。接着剤や内装材のクズなどが付着しているからだ。世の中にはクルマ一台丸ごとプラスするような設備もないわけではないが、いずれにしてもすでにボディをペイントして入る状態ではそういう施設を利用することはできない。



12

これで大体の作業は完了。この後、塗装前の下地の処理なども行なうものの、といった作業はプロにお任せすることにしよう。もしかしたらまた土壇場で変更になるかもしれないが、この原稿を書いている段階では、ボディの内側も外側と同色にペイントして、内張りは必要最低限に留める予定。



13

BISの倉庫の片隅にこれを発見！ そう、このピンク号のシャシーだ。こちらはサスペンション関係（特にフロント側）を一新する予定で計画を進めらる。現在のサスペンションは予算の関係あまり乗り易いとはいえない仕様だったので、ダンパーもスプリングも全て変更だ。



06

防音材はこんな感じでボロボロになって剥がれる。当然のことながら、この防音材の下に残っているマリーナブルー（水色）のオリジナルペイントは新車の頃の状態を残していることになる。ちなみに、純正色でのマリーナブルーが設定されていたのは、71～74年モデルまでの3年間だった。



07

これはインテリアトリムの取り付け用のパーツなので外してしまおう。当時、もっともベーシックなスタンダード仕様の場合、天張りはルーフの中央部分のみであり、ビラーも鉄が剥き出でてペリト仕上げになっていた。しかし、この1303Sは上級モデルなのでインテリアトリムは標準だった。



01

今回の作業を開始する前に、まずは全員で記念写真をパチリ。バンバースポイラーを持っているのがBISの山崎社長と息子の衛さん。後列は右からスピードジャパンの小澤社長、古Q編集長、今回クルマを運んでいた大Kさん、BISスタッフの高木さん、そしてライターの私、半谷。



02

ご覧のように、外から見える部分に関してはタワーバーまでちゃんと塗装してあるものの、見えない（予定だった）部分に関しては特に塗装を行なっていない。しかし、相談の結果、インテリアのトリム類は最低限に抑えて、草レース仕様らしいスバルタンな雰囲気で仕上げることに作戦を変更した。



08

このバーツはスポット溶接で取り付けられていたので、ビラーパーツはプライヤーで簡単に剥がすことが出来た。しかし、ルーフの部分はしっかりと取り付けられており、無理にドライバーかプライヤーでこじつけたらボディを傷めてしまう事になるかもしれない。そこで作戦を変更することにした。



03

まずはせっかく日栄自動車商会さんで塗っていただいたペイントが痛まないように、作業を行う部分をきちんと養生することにした。実はこの段階では、まだ内装をどうするのか検討中。フルトーチこそ却下になったものの、ボディ同色にするのか、他の色（ブラック等）にするのかは未定。



09

そう、古Q編集長が手にしているサンダーで削り落としてしまおうというわけだ。編集長がかけている旧軍の日本兵のような眼鏡はBISさんからの借り物。こういった作業をするときには、でき鏡はゴーグル（ポリカーボネート製）を使用するのが理。最低でも絶対に眼鏡はかけること。



04

いずれにしても、色を塗らなきゃならないことだけは確かなで、ボディの内側に残されているインテリアを貼り付けてあった接着剤の痕や、防音材等を剥がしにかかることにした。スクレーバーやサンドペーパー等を使用するひたすら地味な作業ではあるものの、これをやらなきゃ先には進めない。



10

結構な火花が飛び散っていることが分かるだろう。こんなのが目に飛び込んできただけでは済まないはず。サンダーの歯は力の入れ具合によってはボロッと破損することもあるので、本室内をボディ同色にすることにほぼ決定していた。



05

防音材が完全に硬化して剥がすのが非常に困難だったため、BISから工業用ドライヤーを借りて作業効率をアップさせることにした。古Q編集長がボディの裏側からパネルを加熱して、私が内側からスクレーバーで剥がす。これで作業は飛躍的なスピードアップに成功した。

COLUMN インパネはVWボロから流用します



ピンク号のインストルメントパネルに関しては、ちょっと変わったことを行なう予定で作業を進めている。簡単に書いてしまうと、他の車種からダッシュボードをそっくり移植してしまうという計画なのだ。色々考えた結果、やはり同じVW系からの移植が良いだろうということで、現在のところ候補に挙がっているのがこのボロ（6N）。上段が後期モデル、下段右側の写真が前期モデルのメーターパネルだ。古Q編集長が選んだのはもちろん上の後期型のインパネ。さすがにメーター自体は流用できないため、この中に古い時代のVWカボルシェのメーター、またはオートメーターの汎用メーターを装着することになるしかないだろう。