

目指せ草レースの鬼!

F-ROAD SUPER-BEETLE PROJECT

エフロード・スーパービートル製作日記

ポロのインパネを移植!

どうにも好きになれなかった1303のインパネ。

ワンオフでアルミ加工して装着してもいいし、

カーボンでレーシーに作ってもカッコいいかも。

だがしかし! そーゆーインパネ見たことあるし。

せっかくなので、手間かかるのをガッテン承知で

VWポロのインパネを取り外し加工して移植することに決定。

思ってた以上に大変な作業になったりして…。

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 TEL:048-282-6119

<http://www.vw-bis.co.jp>

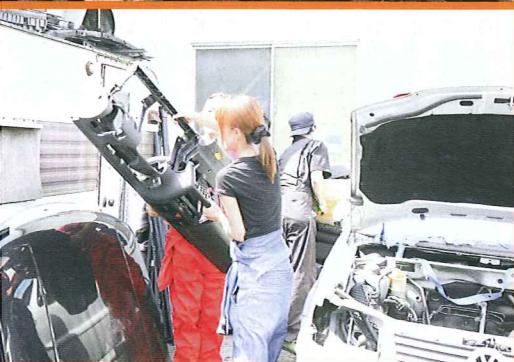
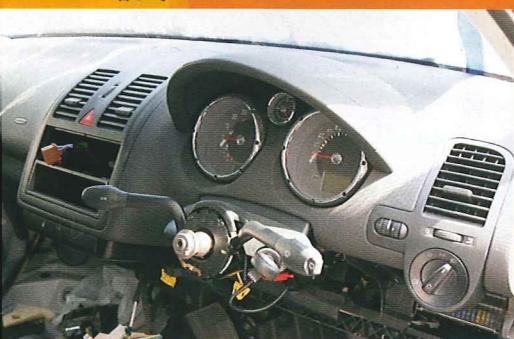
スピードジャパン TEL:03-3555-8865

<http://www.speedjapan.co.jp/>

日栄自動車商会 TEL:024-534-9680

<http://auto.jocar.jp/nichiei/>

ピンクビートルにはVWポロのインパネを移植することに決定。さっそくインパネを外し、ピンクビートルのインパネの大きさに合わせたら、あとは大胆に切るだけ。「心配だなあ」の表情で苦笑いつつ後方で見守るのはBIS山崎社長。「大丈夫っスよ」と余裕満々で切り進む古Q。不安げな半谷さん。



剥がして切って貼り付けて…失敗を恐れていや前には進めぬ
というわけで、今日はドナーカーからのダッシュの取り外しと、FSBへの仮付け作業。出来るところは可能な限り自分達でやるというスタンスは変わらないものの、無茶してせっかく途中まで進んだプロジェクトを白無しにしちゃいそうで恐いなあ。

日本じゃあまり（というか全然）見ないけど、海外の雑誌なんかを見ると、新しいゴルフやボルシェのダッシュを移植したクルマっていうのが結構沢山あって、中にはまるで純正みたいに違和感なく付いているのだつてあるのだ。さすがにFSBにはそこまでの完成度は求めないけどね。

長が「1303のインパネは格好悪いから嫌だ！」とワガママを言うので、BISの山崎社長の提案で、BISでストックしている部品取り車からダッシュをそつくり移植するという大胆な作戦を実施することにした。いくつかの候補車の中から古Q編集長が選んだのは、6Nポロの後期型。メーターパネルも大きいし、タコメーターの置場に困ることもなさそうだ。

恐らく、読者の皆さんの中には、他のクルマのインパネなんか本当に移植できるの？ と疑問に思う方も多いことだろう。しかし、心配ご無用（たぶん）。実はビートルの室内幅はちょっと前の軽自動車と大差ない程度しかないし、前後の長さも短いので、切り詰めれば大抵のクルマのダッシュは移植することができるのだ。



これが仮付けした状態。こうやって写真で見る限り、結構違和感なく付いているようにみえないだろうか？ステアリングヒーターの位置関係を考慮した結果、実際にダッシュの左側だけを切って幅を合わせることになった。左側に見えるゴチャゴチャしたのはダッシュの表面から剥がしにビニールのカバー。これを巻き込んで止めれば仕上げもきれい。



どこをどうやってカットするのか、チョークで印を付ける古Q編集長。でも本当はかなりいい加減。さっき計ってたはずなのに、オたら困るけど、ちょっと大きめに切っておけば問題ないでしょう



まずはBISの部品取り車置場に行って、適当なドナーカーを探す。数台あったボロの中から古Q編集長が選んだのは6Nボロの後期型だった。確かにメーター周りの雰囲気はスポーティーなんで、実際にFSBに取り付けたらかなり雰囲気が変わらざるを得ない。さっそく取り外しの作業に掛かることにしよう。



ダッシュボードの移植作業、今日の所はこれでひと段落。次の着した後になる。というわけで、余った時間でメカ関連で必要な作業も進めておくことにした。さて、この写真で私がサンダーで切っている所はどこだかお分りだろうか？



もちろんダッシュボードの裏にはスイッチやハーネスから、助手席エアバッグまで、様々なパーツが組み込まれているので、作業の前に全部外しておかなければならない。表面をカバーしているビニールの部分は、装着するときに内側に巻き込んできれいに仕上げるため、事前にめくって剥がしておく。



正解はココ。リア側のインナーフェンダー部分。チューニングVWの例に漏れず、FSBのエンジンもダウンラフトのツインキャブなので、キャブ調整が無茶苦茶やり難い。そこで、この部分にサービスハッチを開けてしまおうというのだ。今ならまだエンジンが載っていないので作業も簡単。



いよいよ切削作業開始。失敗すると取り返しの付かない場所なんで、作業はオーナーの古Q編集長が担当することに…。やっぱりこういう所は電動工具を使用しないと無理。骨がないダッシュボードはグニャグニヤなんぞ誰かに押えてもらわないと作業は大変だ。切りすぎないように気を付けて！



言うまでもないだろうが、上が6N後期型ボロのダッシュボードで下が1303のダッシュボード。ボロは小さいと思っていたのに、こんなに幅が違うとは…。ダッシュの前面からガラスまでの距離も切り詰めないと使えないな。



もちろん走行時にはここにカバーが着く。切り取った部分はエッジが鋭く怪我をする恐れがあるので、こうやって処理しておくことを業員として駆り出されることになったのでヨロシク。ご覧のようになんと役に立ってました。



幅は大体合わせることができたので、次は前後長を合わせるという作業。しかし、この6Nボロのダッシュを、1303のウインドウに合わせてカットするのは結構面倒な作業。本当にカーブに合わせてカットするには結構面倒な作業。何度も位置や形状を合わせながら少しづつ切るのだが…。



我々にそこまで期待するのは最初から無理。加工するときに邪魔になる余計な部分はすべて取り外しておこう。山崎社長はメーターをどうするか思案中。これだけのスペーサがあれば、2連メーターが使える。さすがにオリジナルのボロ用メーターそのまま流用するのは困難なので、おそらくオートメーターか何かを流用することになりそうだ。



仮付けのためにはダッシュボードを1303のインテリアに合わせてカットしなければならない。さて、どの位の幅があるのか？ 計り間違えたら洒落にならないので、いつなく真剣な表情の山崎社長。その後ろで内装剥がしの作業をやっているのは古Q編集長。ビードジャパンの小澤社長。元々クルマイリは大好き。



さて、どうかな？ ダッシュボードと他のパーツの位置関係を認める山崎社長。ステアリングコラムの位置はあまり大きく変わらないので、その辺りを基準にして位置を決めなくてはならない。また、ダッシュボードの右側にあるライズスイッチを生かした方がすっきりまとめることが出来るだろう。



次回はいよいよボディとシャシのドッキング！

ここまででドンガラ状態で行なわなくてはいけない作業が終了。次はいよいよ分離したボディとシャシを再度組み合わせる作業に入る。ロールケージは外注にする予定だが、サスペンション等の作業に関しては、可能な限り自分達でなんとかしよう。