

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

シャシ関連の作業開始!

伸ちゃんのディアブログ、

あのディアプロがめちゃめちゃ派手になった。

ピンクビートル以上の派手仕様。

ちっくしょー…なわけはなく、

我々は見た目派手だが中味はそれ以上! 目指す。

今月からはシャシ関連をやつけてみよう。

こりゃ完全にレストアの域だな。

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/>



暖かい日にガレージに椅子なんか出して、皆でワイワイながら作業を行ないません。VWビートルはとにかくメカニズムがシンプルで分かりやすいので、我々のような素人でも出来ることが沢山あります。「こうやって自分達で全部やれば、クルマの構造も理解できるし、トラブルのときにもどうすれば良いか分かるようになるでしょう」と山崎社長。おっしゃる通り、この作業を通じてクルマへの知識も愛着も深まります。

草レース仕様の製作なんだが
普通のクルマならフルレストア!?

前回はボディ、それもダッシュ関係の作業で終わってしまったので、今回はシャシ周りの作業をすることにします。

VWビートルのシャシ(フレーム)はセンターパネル部分にパックボーン状の構造があり、その外側にフロアが溶接されています。アウトリガーような構造は存在してはいませんが、人が乗った程度で簡単に変形するようなことはありません。

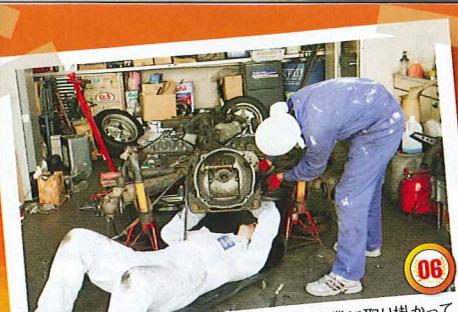
フロアパネルで錆が出やすい部分は何といっても右側のリアシートの下。そこにバッテリーが置かれているので、長年にわたって少しずつこぼれ出した希硫酸によって、どうしても腐食しやすくなってしまうのです。案の定、このピンビー(ピンクビートル)に関しても、錆で開いた穴を修復した痕がありました。また他の部分に関しては、カーペットやマットに染み込んだ水分などの影響により、錆が発生しているというケースが少なくありません。

このフロアパネルに関しては、今まで新品のパーツが販売されており、交換することも可能です。しかし、今はオリジナル通りのフルレストアを目指しているわけではなく、あくまでも草レース仕様の製作が目的なので、防錆処理をしてからFRPで補強することにしました。

今回の作業で痛感したのは、このようにボディを外し、シャシのみの状態にしておくと、色々な作業が実際にやりやすいという点。VWのレストアショップでは、フレームアップして作業をする所が珍しくありませんが、その方が作業効率が良いというのも理由のひとつだったんですね。



明るい場所で作業できるように、シャンをガレージから表に出すことにして外してしまっていることもあり、大人が4人いれば簡単に運べる程度の重さしかありませんでした。余談ですが、空冷VWビートルの車両重量は、最近の軽自動車よりも軽量です。



おっ、森口/半谷組はいつの間にか次の作業に取り掛かっていますね。ノーマルのミッションマウントでは、2.0ℓオーバーのビンギーのパワーに十分対応しているとはいません。そこで、ジンバーやマウントを追加して強化することにしました。そのたんバーやマウントを追加して強化することにしました。そのため、とりあえずミッションを下ろします。



今回最初の作業はフロアの錆落としからスタート。サンダーブラストをかけちゃえば良いのでしょうか、残念ながら予算の都合もありますから、こうやってワイヤーブラシでせつとこすって落とします。このフロア視でレストアする場合にはそれを使用することも可能です。



これはシフトロッドの所に取り付けたあるブッシュ。古いクルマの場合、このバーチが脱落してしまっている例が多く、「ビートルのシフトレバーはグラグラ」と誤解される原因になっています。交換するためには、前述のようにシフトロッドを前方から抜き取る必要があるのでちょっと面倒です。



VWビートルにはエンジン・マウントは存在しません。エンジンはミッションに取り付けられて、ある意味“宙に浮いた”状態となっています。ミッションを取り外すには、まずシフトロッドとミッションを分離し、クルマの下に潜ってフロント側のマウントを固定するボルトを緩めます。



錆を落としてみたらフロアはこの状態。運転席側だけ、シートレールの付近に小さなビンホール状の穴が無数に開いてました。このまま放置したら椅子ごと地面に落ちちゃうかな？ かりやペイントするだけじゃ駄目ですね。というわけで、今回は防錆処理をしてから、FRPで補強することにしました。



せっかくここまで分解してしまったので、リアサスペンション周りのブッシュ類も全交換してしまうことにしました。私が外しているのは、トーションバーのキャップ。この筒の中に横置きでトーションバーが入っていて、スプリングプレートを挟む形で2個のブッシュが組み込まれているのです。



後側はこのように2ヵ所のマウントで固定されています。純レース用の車両ではこれをリジッドにしてしまうこともあります。ビンズ用の車両ではここをリジッドにしまくるのが一般的で、トーションバーはあくまでナンバー付きで公道も走るという車両なので、多ビーは快適性を必要と判断。中間に1ヵ所マウントを増設するという方法を採用することにしました。



防錆にはこの種の作業の定番ともいえるPOR15を使用することにしました。錆を転換させる効果こそありませんが、非常に強固な塗膜で酸素をシャットダウンするため、腐食の進行をかなり遅らせることができます。次回、この塗装が乾いたら、上からFRPクロスを貼り付けることにします。



本来は黒いラバー製ですが、ビンギーの場合はすでにナイロンの強化型に交換されています。トーションバー自体もノーマルより太い強化型に交換すると、換算できます。ブッシュ類をナイロンやテフロンなどの強化型に交換することで、音や振動が減ります。しかし、“草レース用”というこのクルマの用途を考えると、その程度は許容範囲内でしょう。



はい作業完了。VWビートルのミッションケースは、クラククルミのケースよりも軽量で、こうやって大人2人で楽々持ち運ぶことができます。社外品ではクワフィのLSDはもちろん、5速のミッションなども販売されています。



ビンギーでは操舵系をウォーム&ローラーから75年モデル以降に使用していたラック&ピニオンに変更するため、ハブキャリアも交換します。現在はトップラインのサスケットを使用中ですが、これはノーマル幅のフェンダーで17インチのホイールを装着するための苦肉の策として装着した物。



COLUMN 次回ボディとドッキングできるかな？

今回、シャン周りの作業を色々追加してしまったため、まだフロアのFRP補強の段階まで到達することができませんでした。ステアリング・ギアボックスの変更に伴うフロント周りのモディファイもこれからの作業。はたして、次回はシャンとボディのドッキングまで作業を進められるかな？



私が磨いているのはシフトロッド。この長いロッドがセンタートーンネルの中を貫通しています。これはセンタートーンネルの前方からネルの奥まで走っています。VWビートルの前にはそれを抜き出すという構造になっています。しかし、シャンのみだと面倒のための小窓が設けられています。シャンの外側を削ることで、センタートーンネルの奥までシフトロッドを出しやすくなります。



右側はスピードジャパンの小澤社長。このビンギーの作業には必ず駆け付けさせてもらっています。今の姿からは想像できませんが、実はS130のZに自分でボルトオン・ターボを付けて遊んでいたというヤンチャな過去もあり、クルマいじりと聞いては黙っているわけには行きません。反面、古Q編集長のやる気のなさは写真からも明白？