

ざいそう

フォルクスワーゲンビートルとの26年

岩崎 洋二



1. はじめに

昨年10月に平成8年から26年乗っていた昭和48年12月初年度登録のフォルクスワーゲンビートル(タイプ1)(以下、「ビートル」という)(写真-1)を車検有効期間満了に合わせて手放した。出会いから手放すまでの出来事を紹介させていただく。

私の乗っていたビートルは右ハンドル、排気量1,192cc、5人乗り、マニュアルトランスミッション前進4速の空冷水平対向4気筒エンジンを車体後部に置いたリア駆動(RR)であった。



写真-1 ビートル全景

2. きっかけ

私がビートルに乗ることになったきっかけは我が家にかかって来た広島県福山市に住む妻の同級生からの電話だった。電話の内容は旦那さんが実家に置いてあるビートルを処分するのだがいらぬかというものだった。

エアコンが無いことに加えて初年度登録から既に20数年経っていて車検や維持管理が大変だろうことは想像できたが、以前から乗ってみたいと思っていたビートルへの思いを捨てきれず、妻の承諾を得て譲ってもらうことにした。

3. 乗れる様になるまで

(1) 引き取り

車検切れの車で公道を自走するためには仮ナンバーが必要だった。自賠責保険に加入し、市役所で申請を

して仮ナンバーを受け取り、それを持ってビートルの待つ広島県福山市へ妻と息子とともに向かった。その日は妻の同級生宅に泊めてもらい、翌朝仮ナンバーをビートルに取り付け、妻の同級生夫妻の車に伴走してもらいながら山陽道を当時住んでいた高知市に向かって走り出した。山陽道、瀬戸中央自動車道、高松自動車道、高知自動車道の途中までは順調に走れた。しかしながら、立川PAで休憩した後本線に戻ってすぐのところにある一の瀬第二トンネルのほぼ真真中でエンジンが不調になり、惰性走行でトンネル出口の広くなった路側帯に何とか停車してJAFの救援を待った。1時間程して到着したJAFの方がエンジンフードを開け、ディストリビュータ内にあるポイントのギャップを調整してくれてエンジンは再始動した。私としてはそのまま高知自動車道で南国ICまで行きたかったのだがJAFの方から最寄りの大豊ICで出る様に言われたため、大豊ICで出てそこからは一般道を走って高知市にある宿舎に無事到着した。

(2) 車検の受験

特殊な車だけにどこにお願いするか悩んだが、勤務先に出入りしていたトラックや建設機械などを整備していた整備工場にお願いした。

なお、部品の調達先はビートル乗りなら誰でも知っているであろうFLAT4にしてもらった。

4. 使用用途

車検を受けてから私とビートルとの付き合いが始まったが、高知での5年間は平日は子供の遊具として、週末は私の溪流釣り場へ行くための足として使用していた。

子供の遊具とはどういうことかと思議に思われるかも知れないが、ビートルの前後には鉄製のバンパーがあり、それを足がかりにすれば小さな子供でも屋根に登れるのである。屋根に登った子供はそこでジャンプをして地面に降りるということをやって遊んでいたことから立派な遊具だと私は思っている。屋根板が子供がジャンプするたびにへこんでもすぐに復元するこ

とに感動していた。ただ、この遊びはビートルを停めていた場所が宿舍敷地内にある砂利敷きだったからこそ出来た遊びではあった。高知を離れてからは砂利敷きの駐車場など無く、屋根からアスファルト舗装の上に落ちて怪我をされては困るのでビートルに登る遊びは禁止した。

以降は通勤や移動の足としての使い方となったが、使っていく中で実施した旧車ならではの改善・対策や主な故障事例を以下に記載する。

5. エンジン始動不良の改善及び稼働の安定化対策

(1) エンジン始動不良の改善

平成21年3月にバッテリーには問題がないのにも関わらずエンジンがかからない現象が発生した。調べてみるとビートルはバッテリーに問題がなくてもスターターの回転不良に起因するエンジンの始動不良が発生することが判った。その原因はバッテリーとセルモーターの距離は近いにも関わらず、それらを結ぶ配線が運転席にあるイグニッションスイッチを経由して遠回りしていることによるものだった。そのため、スターターリレーを増設し、バッテリーとセルモーター間の配線を短くしたことでエンジンの始動がスムーズに行える様になった。

(2) エンジン稼働の安定化対策

これまで度々エンジン不調の原因となっていたポイント平成27年10月にイグナイターに交換した。これによりポイントのギャップ調整が不要となったばかりかエンジンの調子も良くなった。

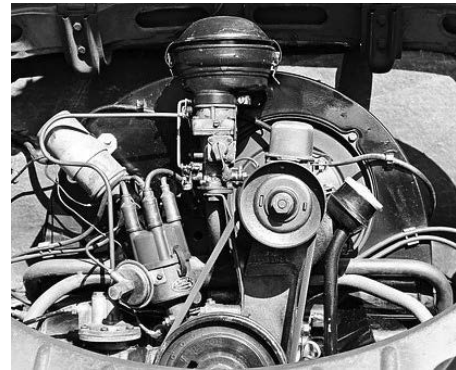
もう少し早くポイントへのこだわりを捨てるべきだったのかもしれない。

6. 主な故障事例

(1) オルタネーター駆動用プーリーの破損

平成14年にはオルタネーター駆動用プーリー（写真一2のほぼ中央）が破損した。その日は宿舍のある高松市牟礼町を早朝に出発し、吉野川支流の貞光川上流に溪流釣りに出かけていた。釣りを終え貞光川沿いの道幅1車線ほどの道を下流に向けて走っていた時にオルタネーター充電の異常を知らせるランプが点灯した。車の離合できる場所に停車し、エンジンフードを開けてみると予想していたVベルト切れではなく、深絞りした鋼板2枚で構成されたオルタネーター駆動

用プーリーの奥側のボス部が破断したことによりオルタネーターを正常に駆動出来ていないことが判った。JAFに連絡し、とりあえず近くにある道の駅の第二駐車場にけん引してもらって駐車し、1週間後、新品のプーリーを組み込んで復旧した。



写真一2 エンジンルーム

(2) バックファイヤーの発生

平成27年8月には通勤時にバックファイヤーが発生した。自分では手に負えないと思われたので車検をお願いしている整備工場に持ち込んだところキャブレターを交換してくれたがバックファイヤーは直らなかった。勤務先で元自動車整備士の方とその話をしていたら昔の車は進角の不良でバックファイヤーが発生していたと教えてくれたので週末にディストリビュータ側面に付いているバキューム進角ユニットを整備した後に組み込むとバックファイヤーは直った。

(3) ワイパーの故障

平成28年9月にはワイパーアームが動かなくなった。その原因はワイパーリンク（写真一3）右側のワイパーアーム取付け軸固定部が破断したためだった。その日は勤務先のある松山市へ帰る途中であり、断続的な雨だったので引き返すことはせず、激しく降っている間はスーパーの駐車場や河川敷で雨が止むのを待ったりして何とか宿舍へたどり着いた。部品を調達しようといつも部品を購入しているFLAT4の部品カタログを見るとワイパーリンクの掲載が無く販売され



写真一3 ワイパーリンク

ていないことが判った。そのため、車検をお願いしている伊予市にある整備工場をお願いして部品取り用にストックしている車のものを取り外して組み込んでもらって修理は完了した。

7. 整備本について

ビートルが我が家に来てから2年後に発刊されたVWハンドブックはイラスト入りで作業手順も記載された初心者でも判り易い内容となっていたのでポイントのギャップ調整やクラッチワイヤー交換等において非常に役立った。

8. おわりに

私が乗っていたビートルは手放した時には初年度登録から既に49年が経っていたにも関わらず、普通に走っていたことは素晴らしいの一語に尽きる。

今でも部品は簡単に手に入るのでちゃんとメンテナンスさえすれば更に10年、20年と乗り続けることが出来るのではないかと思う。

私と26年を過ごしたビートルが、新しいオーナーに巡り合い、どこかの空の下を颯爽と走れる日が来ることを願う今日この頃である。

—いわさき ようじ オリエンタル白石(株) 理事—

