

チーフテスターの アルバム 13

笹目二郎

今月の話題はフォルクスワーゲンです。CG編集部在籍中でもメチャメチャ忙しかった頃の話をししましょう。CG TVを立ち上げて最初の海外取材だったと記憶していますが、ドイツのシュトゥットガルトでボルシェのお祭りを撮った後、取材クルーを運んでパリまで走って行きました。その時のアシがVWマイクロバスでした。当時のTV取材は機材が多く人手も必要だったので、文字通りフル積載でしたが、アウトバーンの下りでは160km/hに達することもあり、乗り心地も良い快適な移動空間でした。運転席に座っている限りは後方の空冷エンジン(ヘッドだけ水冷)の音もそれほどやかましくはな

く、後ろが重いのでハンドルが軽く、やや横風に弱いことを除けば、快適クルーザーではありましたが、ちなみにパリでは、リドで発表になったテスタロッサの取材だったので、途中で交代運転手の田辺憲一さんにバトンタッチ。夜中にパリに着いて翌日早朝の便で日本へ帰国、という強行スケジュールでしたので、私はテスタロッサの姿を見ることはできませんでした。

この当時、4人の子供達はまだ小学生以下でしたから、あちこちにみんなで遠出する機会がありました。こんな我が家にこそ、VWマイクロバスは最適だと思えて、中古車の売買欄などを注目していた時期もありましたが、結局は買えませんでした。当時から高価格車だったんですね。

今のSUVやミニバン全盛の状況を見ると、VWは先見の明がありました。当時の日本はまだライトバンやワンボックスを改造して、一見豪華仕様に仕立ててワゴン風に使っていたわけですが、VWマイクロバスの乗り心地の領域には到達していませんでした。トーションバー・スプリングの独特な乗り味なども懐かしく思い出されます。シートはたっぷりと大きめのサイズで、芯が硬く表面はソフトで手触りのいい表皮と、独特なクッションの感触は当時の日本車には決して望めなかったものです。低くフラットなフロアや、ウォークスルー可能な広さなど、エンジンを後方に追いやった成果には見るべきものがありました。

また大きめのボディにもかかわらず、エンジンは件のフラット4ですから、小排気量で燃費も良く、V6の3ℓなど必要ともしませんでした。

走行性能や安定性、安全性などの見地から、今ではFWDのレイアウトに従うしかなさそうですが、ノーズの軽さや足元の広さなどリアエンジン方式の独特な風情は、そんなに速く走らなくてもいいじゃない、と語りかけているような気がします。

現代のレベルでは、京都議定書に端を発する地球温暖化防止のための取り組みも大事で、特に燃費向上のための空気抵抗低減策は、ミニバンといえども砲弾型のフォルムを要求しているようですが、あの当時のボックス型の長閑さもまた、車として魅力があります。今後VW社からリアエンジンのミニバンが登場することはまずないでしょうから、現在所有されている方には、未永く愛用して欲しいと思っています。

笹目二郎

自動車メーカーでテストドライバーとして車両開発に携わった後、カーグラフィック編集部に加わる。チーフテスターとして数々のスーパースポーツのフルテストを担当。現在はフリーランスのモータージャーナリストとして活躍中である。

