



VWバスの 中古車は どうなって いるのか!?

ときどき見かける、丸っこくて可愛らしいワンボックスカー。
名前はVWタイプIIって言うんです。通称VWバス。
わりとお求めやすい価格でけっこうな数が出回っているんですよ。

Text / Akira Takei [竹井あきら] Photo / Banko Gojo [五條伴好]



3年ほど前にレストアされているというだけあって、内外装／メカニズムとともに上々なコンディションを保っていた試乗車。ボディはVW社純正カラーコードに基づいてペイントされており、色名はガルフブルー／パールホワイト。1967年式VWタイプIIマイクロバス。価格：198万円。車両協力：TOAインターナショナル Tel. 045-501-0797

おもちゃがそのまま走ってる！

1967 VW type II microbus

試乗に用意していただいた1967年式VWバス“11ウィンドー”を目の前にして、「あ、うちのミニカーとおんなじだ」といってしまった。話があべこべなんだけれども、VWバスは、おもちゃがそのまま大きくなつたような、そんな佇まいでそこにあった。白と青でV字型に塗り分けられ、その真ん中にVWの大きなバッヂがついているあのフロントマスク。67年9月には後期型のいわゆるレイトバスが登場するから、そう、これはアーリーバスの最終年式車である。

ボディ、インテリアともに3年前に手を入れたものだというが、なにしろ肌つやがいい。意地悪くドアの付け根やエンジンルームやらフロアシートの下などのぞいて見ても、きれいだこときれいだこと。このピッカピカさかげんも手伝って、ミニカーみたいな非現実感が生まれるのかもし

れない。とても自分より年上（ちなみに私は72年式）のクルマには思えない。72年という低年の身で「かわいい～」とキャビンの恥ずかしいが、とにかくかわいい。

ゴガーッといこう！

ドアをガチャッと開けて運転席に乗り込み、ガチャンと閉める。振りかえればがらんと明るく、中からもエクステリアの形がわかるような室内が広がる。足下にはフロントランプの裏側のカバーがぽっこり。なにせ剥きだしっぽいのが愛おしい。細くて水平に回るステアリングホイールに手をかけて、床から生えたブレーキペダルとクラッチペダルを踏み込み、同じく床から長く伸びたシフトレバーを1速に入れる。その後がちょっと大変。シフトレバーの向こう前方にあるサイ

ドブレーキレバーをさらに前方に押し出してリリースしなくてはいけない。うう、手がギリギリ。坂道発進でサイドブレーキ使いたいなんてときは、苦労するかも。

エンジンは元気に一発始動。アイドリングもごく安定している。ペダル類は総じて重めで、ブレーキに倍力が効いている気配はない。止まりたければ踏力をかける。踏んだ分だけ結果はもたらされるというわけ。このブレーキに限らず、窓を開けるにもベンチレーターを開閉するにも、いつも手動、足動（？）なのが楽しい。室内で聞こえるエンジ音は意外にも例の「バタバタ」ではなく、トンネル状のボディの中で反響するせいか「ゴガーッ」といった風。盛大ではあるけれど、時速50マイルでもはっきりしゃべれば会話もできる。

鼻先がなくて全長が短いこともあって、意外と

コンパクトに感じる。ノンサーボのブレーキにぶらんぶらんのステアリングなので、取り回しがラクとはいかないが、のんびり走れば走ればいい。苦労があるわけでもない。ゴガーッと街を流せば、真ん中に継ぎ目のある2枚のフロントウィンドーに切り取られた風景は、さながらロードムービー。信号待ちでは横断歩道を渡る子どもたちに手を振られ、街のアイドルである。

楽しいついでに高速にも挑戦。とかいいつつサイドの観音扉を開けてスタッフ一同2列目3列目に。運転は同型タイプIIのキャンパーを所有する、UCG広告チームのN氏にお願いした。リアエンジンだけあって後席のほうがずっと大きいけど、負けじと大きな声でおしゃべりして過ごす車内は幼稚園バスで行く遠足のよう。N氏の「うちのキャンパーよりステアリングもブレー

キもいいですよ」というまじめなインプレにも、「わっはっはー」と爆笑で答える浮かれぶりである。

しかし高速のPAで運転を交代すると話は一転ホラー。とくにこの日は突風が吹き荒れる天候とあって、まじで泣きべそをきました。左右にグラグラぶれまくるステアリングホイールをN氏

のアドバイス通り必死に抱え込んで、なんとか車線の中を走ってくれと祈る。もう手に汗握るどころか、全身イヤな汗かきました。必死の最高速はメーター読みで50mph、約80km/hというところ。ドライバーに余裕がなかっただけでエンジン的には余裕があったので、風のない日にはきっともっと出せるでしょう。

一般道に降りて心底ホッとする。するとやっぱりニコニコになっちゃう。そして性懲りもなく「次どこ行こうか？」なんて言葉が口をつく。高速の横風は苦手だけれど、いたるところに楽しい気分があふれて。これ乗ってると、老若男女、友だち増えそうな予感。





01



02



03



04



05



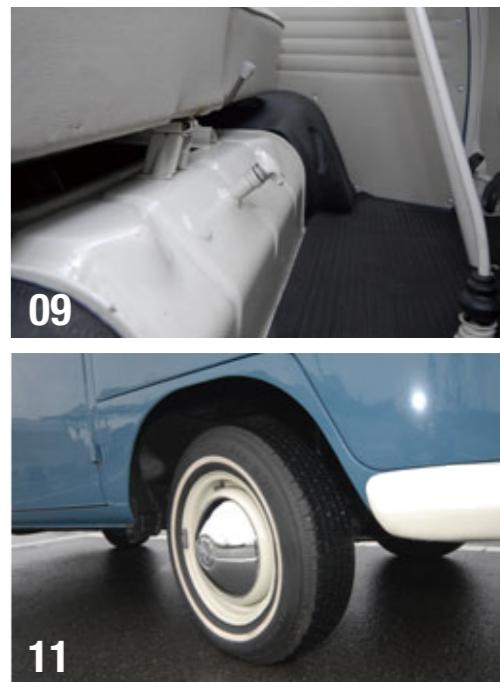
07



06



10



11

VW type II microbus 徹底検証

試乗記に登場したタイプIIマイクロバスの細部を見る。元がコマーシャルバンなので各部の造りはとても頑丈、かつ機能一本槍の設計が見て取れる。にもかかわらずこれまでに愛され続けているのは、現代のクルマが失ってしまった何かが、きっとあちこちに凝縮しているからなのだろう。

全長×全幅×全高 4280×1750×1940mm

ホイールベース 2400mm

車重 1140kg

エンジン 空冷水平対向4気筒 OHV 1493cc

ボア×ストローク 83.0×69.0mm

圧縮比 7.5:1

最高出力 44ps/4000rpm

最大トルク 10.8mkg/2000rpm

トランスミッション 4段MT

サスペンション(前) ダブルトレーリングリンク/トーションバー

(後) セミトレーリングアーム/トーションバー

燃料タンク容量 40ℓ

01 サイドビュー

シャシーはビートル用の強化版。ホイールベースは同一だ。ボディとの結合はビートルと異なり溶接で、つまりセミモノコック。300kgほど重い車重に対応した処置である。後席用ドアは基本的に助手席側のみだが、運転席側にもオプションで装着できた。また、観音開きではなくスライドドア仕様も存在。ただしこれらオプション装着車の流通は稀。

02 フロントマスク

まるで愛玩動物のような顔つきこそ、このクルマが人気者たる所以。バンパーのオーバーライダーはアメリカ仕様の特徴。

03 リアビュー

後ろ姿はどこなくお婆ちゃん風。1950年のデビューから55年3月までの初期モデル

にはテールゲートが備わらず、ボディ後部からの荷物の出し入れは不可能だった。

04 エンジン

言わずもがなビートル流用フラット4。本来の排気量は1.5ですが、試乗車には2代目VWバスに用いられた1.6ユニットが積まれていた。1.5版より信頼性に勝るため、メジャーな改造ポイントとなっているようだ。

05 ラゲッジルーム

エンジン上部に広がるスクエアなラゲッジルーム。床面はちょうど人間の腰あたりにあり、使い勝手は悪くない。ただし背の高いものは積めない。

06 ダッシュボード

簡素だが機能美あふれるダッシュボード。

おり、下向きに取り付けられたダイアルで開閉操作する。

09 ヒーター

ヒーターのオン/オフは前席下部中央に生えるダイアルで行なう。回すとバルブが開き、暖気は写真06のサイドブレーキ前方に見えるパイプを経由してダッシュボード上面から吹き出す。後席下にも独立した吹き出し口があるが、いかんせん広大な室内に対して暖房能力は不充分で、クルマの燃料を使う“ガソリンヒーター”なるオプション品も存在した。

10 リアシート

ボディ形状がそのまま反映される客室。標準仕様は2/3列目がそれぞれ3人掛けとなる9人乗りだが、試乗車は2列目

が2名掛けとなっていた。おそらくレスオプション仕様だろう。他にもフロントのベンチシートをスプリット2名乗車にしてウォークスルーを可能にするタイプなど、多様なオプションが存在した。シートベルトの製造義務化が始まったのは1969年前後なので、67年式の試乗車にシートベルトは見あたらない。無いものはしょうがないので、この場合は締めなくてもOK。ただし安全のため自主的に後付けしているオーナーも少なくない。

11 タイヤ

1967年式のオリジナル・タイヤサイズは7.00×14。試乗車はP185/75R14のラジアルを履いていた。

Text: 加納亨介 / Photo: 五條伴好