

1 タイプⅡ？Ⅲ？

フォルクスワーゲン社が開発した2番目のクルマだからタイプⅡ。しかし正式車名は、当時のカタログを見る限り「VWマイクロバス」「VWデリバリーバン」などボディ形状によって異なっているから、巷で言われるタイプⅡとは



タイプⅠ (1945~1979)

いわば型式品番である。そしてタイプⅠは言うまでもなく「ビートル」。タイプⅢ／Ⅳというのもあって、Ⅲは1961年にデビューした“VW1500”シリーズ、Ⅳは68年登場の“VW411”シリーズを指す。以降VW社は、1973年デビューのパスアートを筆頭



タイプⅢ (1961~1973)

にシロッコ／ゴルフ／ポロなどラインナップを拡充し、タイプ何某の型式名は使用されなくなった。なおタイプⅠ／Ⅱ／Ⅲは今も中古車が流通しているが、一番新しいタイプⅣは事実上絶滅。空冷VW専門店でもまず見かけない。

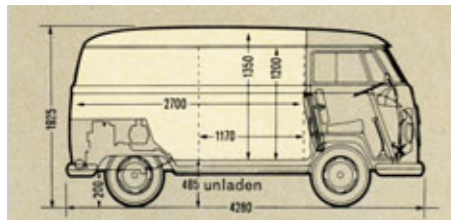


タイプⅣ (1968~1974)

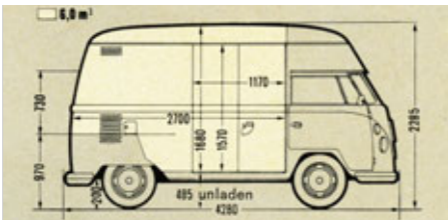
2 ボディ形状いろいろ

タイプⅡには様々なボディタイプが用意されていた。「デリバリーバン」はその名のとおり広大な荷室を持つバンで、各ボディ形状のベースとなる存在。その荷室に2列6名分のシートを取り付け、サイドウィンドーを設けたのが「マイクロバス」だ。このほか「ハイルーフ・

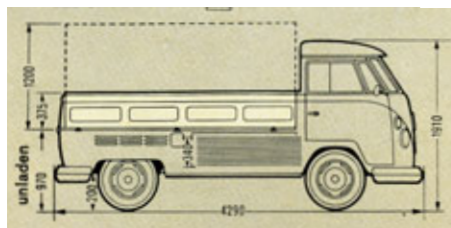
デリバリーバン」「ピックアップ」「ダブルキャブ・ピックアップ」などがカタログに載っていた。これらを総称して「VWトランスポーター」とも呼ばれる。生産台数は「マイクロバス」系列がおよそ4割強を占め、次いで「デリバリーバン」が3割。現在の中古車流通は「マイクロバス」が大半。



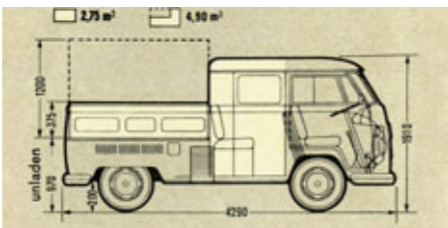
デリバリーバン (1950~1967)



ハイルーフ・デリバリーバン (1961~1967)



ピックアップ (1952~1967)



ダブルキャブ・ピックアップ (1958~1967)

3 グレードいろいろ

パーソナルユースが主体となる「マイクロバス」は、さらに3種に分類できる。最も廉価なのが「コンビ」で、デリバリーバンの荷室に蝶ネジで2/3列目シートを取り付け、後席乗員用のウィンドーを片側3枚ずつ開けたもの。正式にはマイクロバスの1バリエーションではなく、荷客兼用車として独立した存在だったようだ。いっぽう標準版たる「マイクロバス」は、コンビと同様な成り立ちだが、固定式のリアシートと少しだけ上質な内張を持つ。残る1つは豪華版の「デラックス」。後席用サイドウィン



マイクロバス。オプションのサンルーフが付いている。ドアーが1枚追加されて4枚となるほか、リアピラーとルーフサイドにも窓が設けられ、キャンバスルーフも標準で備える。グッと明るくなったキャビンにはいっそう上質な内張りも奢られ、ボディの



デラックス。ツートーンの塗り分けラインにメッキモールが付く。プレスラインにはメッキモールが追加される。なおデラックスのリアピラーウィンドーは、64年モデルで全車のリアウィンドーが拡幅された際に消滅した。

4 窓の数は多いほどエライ!?

中古車物件の車名欄には、窓の数が記載されていることが珍しくない。なぜなら、そこにVWバス独自のヒエラルキーが存在するからだ。一般的に窓が多いほうが珍重される。数え方は、まずフロントウィンドーが2分割されているのでここで2枚、リアウィンドーは1枚、そしてボディサイドの窓数と、デラックスなら天窗やリアクォーターウィンドーの数を加える。前席三角窓及びサンルーフは数えない。都合11/13/15/21/23ウィンドーの5種類が存在し、11=コンビ及びマイクロバス、21=64年モデル以降のデラックス、23=63年モデルまでのデラックスとなり、13と15はそれぞれのデラックスの天窗(左右計8個)を省いたレスオプション仕様。

5 ヤナセもの

ヤナセは1953年、ビートル105台と共にタイプⅡを3台輸入。翌年にはVWの正式な輸入権を獲得し本格的な販売に乗り出した。タイプⅡとその後継車である2代目トランスポーター、通称“レイトバス”(対して初代は“アーリーバス”と呼ばれる)を合わせ、通算4339台が輸入されたという。ただし日本の潤滑な気候のためこれら正規輸入車の多くは朽ち果て、その残存数は極めて少ない。

正規輸入車が珍重される理由もべつだん見あたらず、よって現在流通している個体のほとんどは乾燥した風土を持つアメリカからの中古並行車。ちなみにドイツ本国の気候もクルマにとって良くはなく、アメリカものが一番とされる。



ヤナセが作った日本版カタログから。リアピラーにも窓がある“23ウィンドー”の前期型デラックスだ。前ページ下のデラックスの写真は後期型。

6 6ボルト?

現代のクルマのバッテリー電圧は一部ハイブリッド車を除き12ボルトだが、1950年代までは6ボルトが一般的だった。だからタイプⅡも1962年に12V化オプションが設定されるまで全車6V。1967年モデル(タイプⅡ最終年式)からようやく全車12Vとなった。

よって大半のタイプⅡは6V車のはずだが、現存車の多くは12Vシステムに改装されている。理由は絶対的な電装強化のほか、バッテリーやモーターなど6V用パーツが手に入りやすくなったことや、オーディオ製品など現代の高性能な電装品が6Vのままでは装着できないため。

7 リダクション・ギア

タイプⅡのエンジンとギアボックスは、車重が300kg以上も増加しているにもかかわらずタイプⅠ(ビートル)と事実上同じもの。そこで、パワー不足を補うために設けられたのがリダクションギアだ。後輪ハブに取り付けられており、ファイナルギア(4.125:1)からの駆動力をさらにもう一段減速して後輪に伝える。減速比は1.2ℓ車が1.39:1、1.5ℓ車は1.26:1が標準。当然最高速度はビートルよりも遅くなり、同年代同排気量のビートルが公称110~120km/h前後だったのに対し、タイプⅡは100km/hに満たない。



リダクションギアを車両後方から覗く。戦時中に作られたジープタイプの軍用車“キューベルワゲン”から頂戴したアイデアで、結果としてビートルより車高が上がっている。

8 日常使用は大丈夫?

もともと商用車だけに、酷使されることを前提として作られているのでシャーシ／ボディとも極めて丈夫。エンジンも耐久性に定評のあるボルシェ設計のフラット4だ。とはいえタイプⅡはどんなに新しくとも40年前のクルマ。さすがに乗りっぱなしというわけにはいかない。燃料供給はキャブレター式だから季節によってグズることもあるし、駆動系や操舵系から異音を発することもあろう。下回りにはグリスアップポイントも存在するし、スチールのセミモノコックボディは錆が進行して当然の年式だ。最低

でも1年に一度は専門ショップに入庫させ、しっかりとした点検や調整、修復を受けることが肝要である。加えて、ファンベルトやスロットル／クラッチワイヤー、デスビ関連やヒューズなど、生命線となるスベーパーツは常に車載しておきたい。イザというとき、これらがなければならぬ始まらないのだ。なお、パーツの供給は現在も困ることはない。エンジン周りをはじめビートルとの共通部品が少なくないし、内外装の細かなパーツもリプロ品なら事欠かない。総じて、老いることはあっても死ぬことはない模様。



比較的シンプルな構造なので、サンデーメカニックを多く擁するタイプⅡ。しかしメカに弱い人は、プロによる定期的なメンテナンスが不可欠。

買う前に知っておきたい VWバス 基礎知識

1台持っていると楽しそう!
もう存分にタイプⅡバスが欲しくなってきたところで、
お店に足を運ぶ前に最低限の知識を蓄えておこう。