

ピンビー製作日記

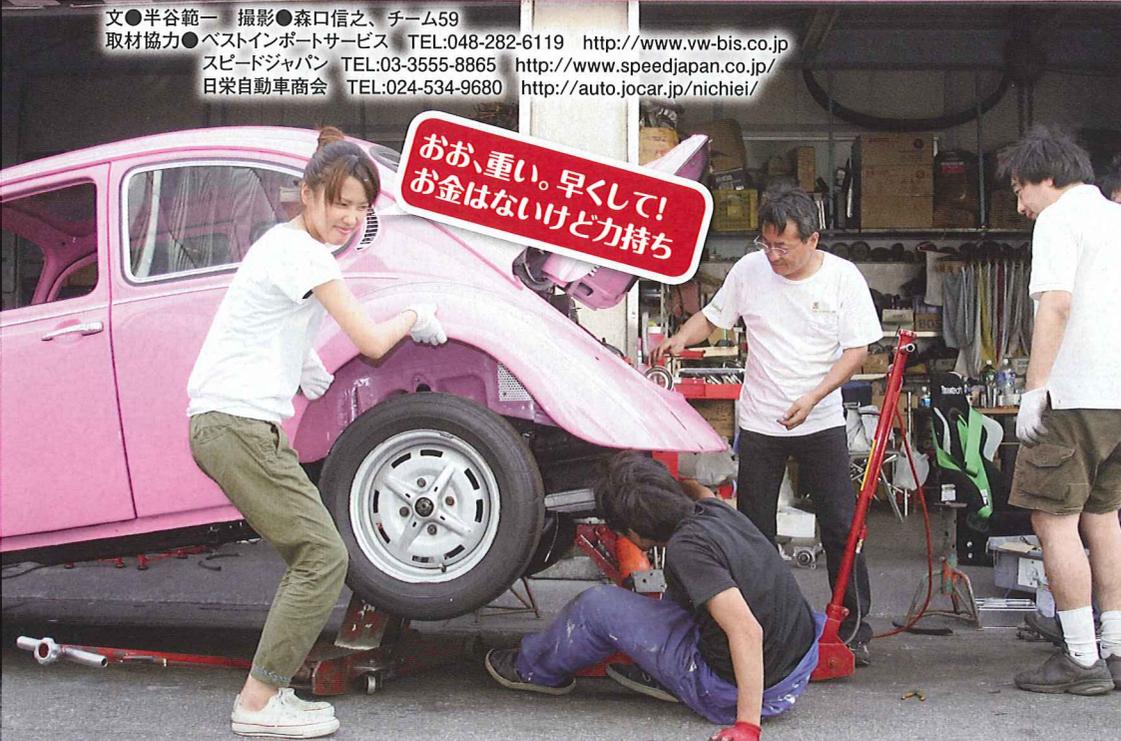
F-ROAD SUPER-BEETLE PROJECT

エンジン載りましたあ! 本番まであと何日だ?

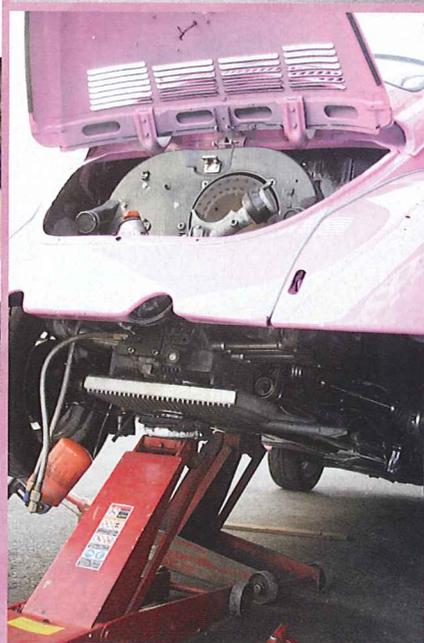
【次のページでは、その本番の模様をお伝えします】

残すところ本番まであと数日。本番とはもちろんアイドラーズ夏の12時間耐久レースのこと。いまだエンジンさえ積めず、内装もほとんど手つかず状態。おまけに足回りには新たなトラブルも発生。今日から徹夜の作業か? それでも間に合わないんじゃない? ま、予定通りだけだね。

文●半谷範一 撮影●森口信之、チーム59
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/>



はい、エンジン載せて〜
小澤さん、腰、大丈夫?



この写真、実はレースのわずか数日前に撮影したものです。ご覧の通り、まだエンジン載ってませんでした! エンジン本体は3年前に谷塚のVW専門店、ワイルドシングで組んでもらった2007cc。今回は水が入って錆びたキャブのOHだけで搭載します。以前、桶川サーキットを走行したときに「クラッチが滑っている」という感想を聞いていたので、今回は交換するつもりで分解してみたところ、ほとんど全く減っていませんでした。カバーの圧着が弱いのかな? 今回はプレッシャープレートとフライホイールに軽くペーパーを当てて、再利用することにしました。

本番数日前でようやくエンジンが...
テスト走行? 何だそれ!

「ピンビーのデビュー戦、7月17日にツインリンクもてぎで開催されるアイドラーズの12時間耐久ということになりますからね」

実はQ編集長の口からその台詞を聞いたのは、スケジュールのかなり厳しい状況になってからのことでした。私としては漠然と10月9日につくはサーキットコース1000で開催されるワイズカップの第27戦あたりでお披露目かな? と思っていたので、予想よりかなり早いじゃないですか! 今まではあまり積極的にそのことを書かなかったというのも、もしかしたら間に合わないかもしれないという心配があったからでした(笑)。

何てたって、その話を聞いた時点では、まだシャーシとボディが分離された状態で、サスペンションをどうするかさえちゃんと決まっていないうな状況だったんですからね。

しかし、それを聞いたBISの山崎社長、全く動じずに...
「インパネとかは間に合わないかもしれないけど、まあ、そういうのはレースを走るのには関係ないから後から作業しても問題ないでしょう。大丈夫、レースにはちゃんと間に合わせます」
社長に「大丈夫」と言われると、何となく大丈夫な気になってしまいますね(根拠なし)。

というわけで、ピンビーの作業もラストパートに入ることになりました。でも、この写真、実はレース開催のわずか数日前のもの。またテスト走行はおろか、エンジンすら載ってません!

ピンビー、果たして7月17日にスターティンググリッドに着くことが出来るのだろうか...

idlers Games夏の12時間耐久に向け 作業はいよいよ終盤となる…はず…だが!?



パーツのご寿命は
スピードジャパンまで

クラッチのリリースベアリングは新品に交換。作業をしているのはスピードジャパンの小沢社長です。「ビートルはメカニズムがシンプルでいいなあ」

フロントのディスクはこのドリルドタイプに変更。キャリパーは以前にアメリカの某ショップから購入して使っていたのですが、ホイールに当たることが判明。交換です。



エンジンルームのペイントをして、エンジンの周囲のラバーを取り付けているのはQ編集長。自分のクルマなんで、見えない所でも手を抜きません……よね?



すっかり専属メカです
錦糸町の不動産王です

すっかりピンビーの専属メカニックと化してしまっただ森口カメラマン。撮影なんかほっといて、BISのスタッフと一緒に不眠不休の作業が続きます。眠い〜。



エンジンを搭載する前の下準備をするBISの山崎社長とマモル君。空冷VWのエンジンは下から入るので、ガレージジャッキと馬があれば作業ができます。



アイドラーズの12時間耐久では一度に20ℓしか給油できません。燃料計は物凄く重要なパーツとなります。念のため、センサーは新品に交換しましょう。



自分は自分です!
メカ高木です
男は黙って仕事です

ウィンドウ周りの作業を担当しているのはBISの高木メカニック。これはレギュレーターを修理しているところ。寡黙な高木メカは黙々と作業を続けています。



座り込んで作業をしている森口さんと私。大きな作業は終わっているように見えるかも知れませんが、細かい作業まで終わらないとクルマは走れません。



クラッチが減る
の意味を知りましたあ

ホイールはこれを使う…はずだったのですが、実際に装着しようとしたら使えませんでした。トホホ〜。クルマ作りにはそういう想定外の事態が頻発します。



クラッチのプレッシャープレートを研磨するらっこ。自分で作業してみて、ようやくクラッチの仕組みが分かったようです。「クラッチ減るって、そういうことか!」



アクリルのサイドウィンドウ、少し大きめに作ってありました。そこで、実際にクルマに装着する前に、現物に合わせてサイズを調整する必要がありました。



とりあえず、エンジン搭載作業で地面に下ろすためにタイヤを装着。フロントがハミタイになるかと思っていたのですが、何とかフェンダー内に収まりそうですね。



ついにエンジン搭載。ご覧のように、ビートルのエンジン搭載にはリフトもチェーンブロックも必要ありません。しかし、まだまだ作業は続く…。



力仕事苦手なんだよ
ってそんな力いらねーか

小沢社長が悪戦苦闘? しているのはリアスタビのペイント剥がし。今まで色々な色が重ね塗りされてしまっていたので、筒クリーパーでも中々剥がせません。



いつの間にかウィンドウの装着を完了していた高木メカ。紙を張ったままにしているのは、作業時にアクリルのウィンドウに傷がつかないようにするためです。



頑張れ古O!
呼び捨てですけど…

前回書いた通り、シートはこの格好いいレーステックのフルバケ。でもスパルコで使っていたレールには載りませんし、高さや左右の位置も調整が必要です。

そして徹夜の作業の末、ピンビーひとまず完成!?