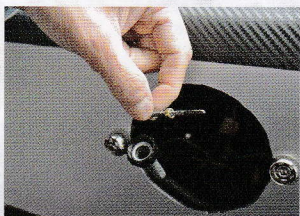
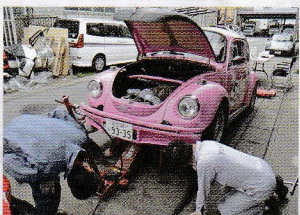




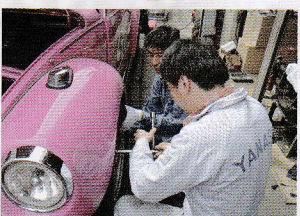
メーターには泣かされ続けているビンビー、またまたスピードメーターが動かなくなりました。壊れたのはメーター本体か？ それともメーターケーブルか？ とりあえずインパネからメーターを外して確認してみることにしました。



あっ、ケーブルの頭が折れている。空冷VWのケーブルは結構破損するパーツのひとつなんです。でもセンターメーターにして、取り付けの角度が苦しくなったことも原因かもしれません。一応交換して様子を見ることにしましょう。



空冷時代のVWのスピードメーターは、今のクルマみたいな車速センサーなんか使ってません。左側のハブの所から、ケーブルで直接回転数を拾っています。ケーブルを交換するには、フロント側をジャッキアップする必要があります。



次に左側の前輪を取り外します。そういえば、私が空冷VWで初めて自分でやった整備も、確かスピードメーターケーブルの交換だったなあ…。今から20年以上前の話ですけど、あの時もBISの軒先を借りて作業したなあ。



メーターケーブルはメーターの裏側から出て、インパネの裏、トランク、燃料タンクの横の穴、サスペンションの横を通り、左側のハブのセンターにつながります。センターメーターにしたぶん、長さが余って垂れ下がっていたようです。

F-ROAD ビンビープロジェクト Vol.32 SUPER-BEETLE PROJECT 4th SEASON

文●半谷範一 撮影●森口信之
取材協力●ベストインポートサービス(BIS)
tel:048-282-6119
http://www.vw-bis.co.jp

箱根のワインディングを果敢に攻めるビンビーの雄姿…のはずが、あれっ？クルマの下にホースみたいな物が垂れ下がっていますね。実はこれ、スピードメーターのケーブルなんです。



今月の作業も古Q編集長、森口カメラマン、私という怪しい3人組。もちろんそれだけじゃ何をしてくすかももの凄く不安ということで、知識や技術を要求される難しい作業に関しては、BISの山崎社長と衛くんの助けを借りることにしました。

Fロードの広告塔として走り出した途端 スピードメーターが突然死んだ…!?

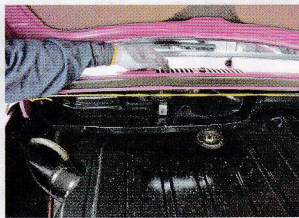
とりあえず普通に走る分には支障がなかった(決して快適という意味ではありませんが)こともあり、ビンビーは再び古Q編集長の普段の足&Fロードの広告塔として走り始めることになりました。2オーナーのチューニング・エンジン載せていた頃には、お世辞でも安心して遠出できるようなクルマじゃありませんでした(笑)、さすがに1300のノーマル・エンジンならそんな心配はなし。

たった44馬力しかない1300のエンジンと、ちょっとハイギアードになっている1600のミッションの組み合わせでは全然走らないんじゃないの？ と心配していたものの、実際に乗ってみたら箱根みたいなきつい上りでもないかぎり、パワー不足も感じません。

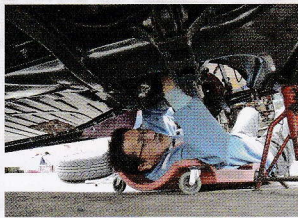
でも、実際に普段の足として使い、稼働率が高くなってくると、今まで潰し切れていなかった細かいトラブルが出てくるもの。さらにチョイ乗り程度では特に意識することがなかった不満も膨らんできます。というわけで、今月からはそういった不具合&不満をひとつずつ潰して行こうと思います。



この穴を塞いでおかないと、上部のスリットから入ってくる雨や風がそのまま室内に侵入してしまうので、塞がなくてはなりません。どうせ外からまったく見えなくなる部分なので、余ったアルミ複合板の端材を使うことにしました。



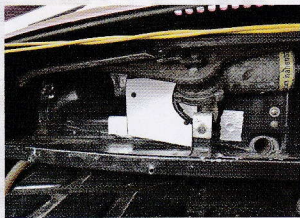
今回のお題、その2はこれ。軽量化のために取り去ってしまったメーターパネル裏側のカバーの再生。これがないと室内やトランクにも雨や風が侵入してしまうのです。隙間風なんていうレベルじゃありません。外さなきゃよかった。



そのまま取り付けると、再び右側ページの走行シーンの写真のように不様に垂れ下ってしまうことになるので、サスペンションの動きの邪魔にならない位置できちんと収まるように、山崎社長に取り回しを考えていただきました。



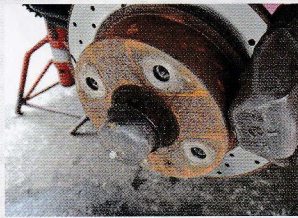
ハブ側では中央を貫通して、センターにあるキャップの穴に差し込まれています。このキャップの穴が□なので、タイヤが回転するときにケーブルも回転するというわけです。クリップを外して、そのまま裏から強く引けば外れます。



ネジ2本で固定して完成。隙間風は結構小さな穴からでも入ってくるのですが、この大きさの穴を防げば効果は絶大...だと思います。スリットから入った雨水は、右側に見えるドレンから社外に排出される構造になっています。



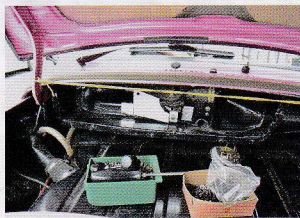
別にカバーに使えるサイズで、雨に濡れても平気な材料であれば何でもOKなんですけど、今回はインパネを作ったときに余ったアルミ複合板を使うことにしました。丈夫で、軽く、加工しやすい、本当に便利な素材だと思います。



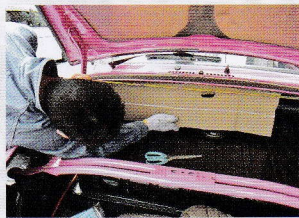
ハブの後側からケーブルを差し込みます。でも実際はケーブルの□が、キャップの□の穴にすんなりとはまることはないの、実際はハブのインパネ側には、メーターとつなぐときに使うキャップを取り外して作業を行なっています。こんな風にケーブルの頭が出てくればOKです。



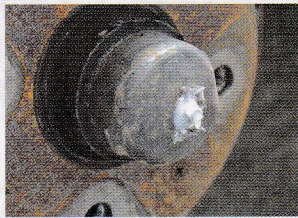
ハブ側が外れたら、メーター側から引っ張ればケーブルを抜き出すことができます。ケーブルのインパネ側には、メーターとつなぐときに使うキャップ状のパーツ(内側にネジがある)が付いているので、反対側からは抜けません。



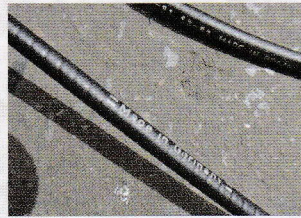
そのままでは密着させることができないため、弾力性のあるテープを挟んで取り付けることにしました。このカバー、何も考えずに外して捨ててしまったけれど、今にして思えば重くもないし、外す必要なんか全然ありませんでした。



まずは段ボールで型紙作り。今までの例からすると、私達の作った型紙はあまり当てにならないんですけど、それでも何もないよりは数段ましでしょう。ちょっと隙間が開いてしまうけれど、そこはスポンジテープの力を借ります。



ケーブルには引っ張る方向の力は加わりませんが、本来はCクリップで固定されているので今回もそうしておきました。でも中古車では細い針金等で止めてあるクルマもよく見かけます。最後に防水のためにコーキングしておきました。



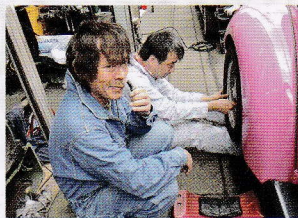
外したケーブルと新品ケーブルの比較。多分現在走っているクルマは大半が一度は交換したことがあるでしょう。メキシコ、ブラジル他、様々な国で作られているし、社外品もありますが、今回はドイツ製の純正パーツを使用します。



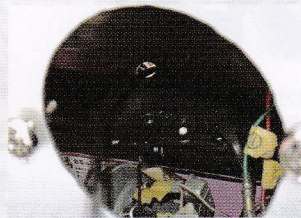
いよいよ装着作業の開始です。鉄板に穴を開け直すのも大変なので、取り付けのネジは元ネジが取り付けられていた穴をそのまま利用することにしました。ここで助っ人の衛くんが登場したので、いきなり作業が丁寧になりました。



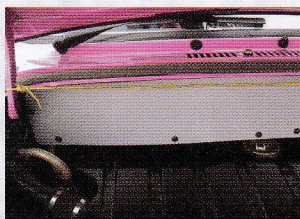
型紙の形状をアルミ複合板に移します。ご覧のようにかなりアバウトな作業ですが、どんなにきっちりと作った(つもり)でも合わないことは最初から分かっているの、ちょっと大きめに作り、現物合わせで取り付けすることにします。



再びタイヤを装着したら出来上がり。ビートルに限らず、空冷時代のVWには私達のような素人に理解できないメカニズムが使用されていることがないので、本当に助かります。最近の高度なメカのクルマはタイヤを外すのさへ嫌です。



メーターパネル側からケーブルを差し込み、奥に見える穴に通します。そのままではメーターに取り付ける作業が難しかったので、インパネを取り付けているボルト&ナットを緩め、少しインパネを浮かせて作業することになりました。



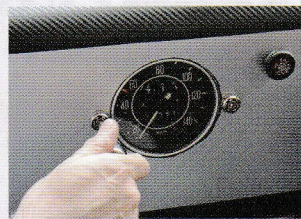
はい、完成です。これで高速道路を走っても室内に風が吹き流れることはなくなりました、雨の日にはトランクの中の荷物が水濡しになることもなくなりました。来月は、どうやらマイナートラルの修理ということになりそうです。



型紙の段階で若干狂い、それを複合板に移す段階でさらに少し狂い、切る段階で大きく狂う。でも普通のジグソーでも結構きついVWも切れるし、後から修整するのも意外に簡単。とにかく少し大きめに切っておけば間違いなしです。



大丈夫だとは思ったものの、最後に走行テストをしました。結果はもちろん何も問題なし。この高さのセンターメーターでは見難いかな?と心配していたものの、別に視認性にも問題はなく、使い勝手は全然悪くないそうです。



ケーブルの取り付け作業が終わったら、再びメーターに配線類をつなぎ直してインパネを取り付けます。ここに使用している飾りの台座、封印できるようにしているのですが、封印したらメーターが外れなくなって面倒でしょうね。