

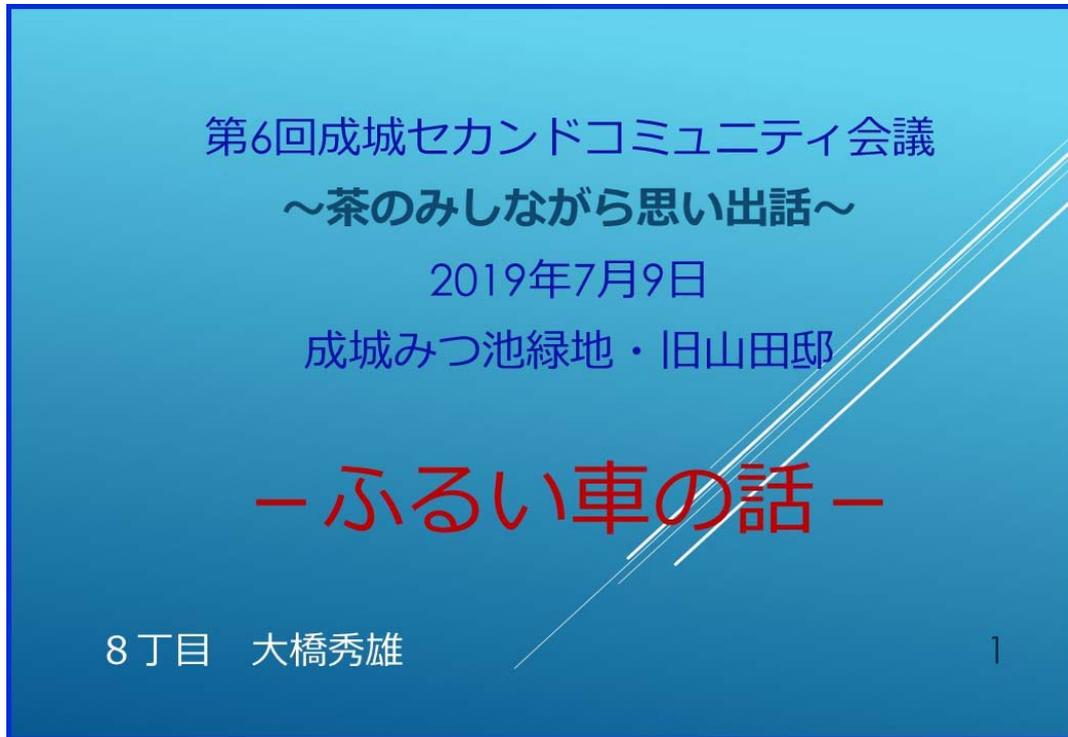
この資料は、第6回成城セカンドコミュニティ会議で、

－ふるい車の話－

と題して15分ほどお話したとき使ったパワーポイントが基になっています。

スライドに説明文を加えて、参加されなかった方でも話をフォローできるよう編集した記録です。

\*\*\*



カーレーサーとして活躍した橋本弘さんの熱血溢れるお話し、参加者からそれぞれの愛車歴のご紹介があり、会場がおおいに盛り上がりました。私にもふるい車のお話をしようとお勧めがありましたので、マイカー1号から3号までを例にとって、昔話をさせていただきます。

#### \*\*\*マイカー1号\*\*\*

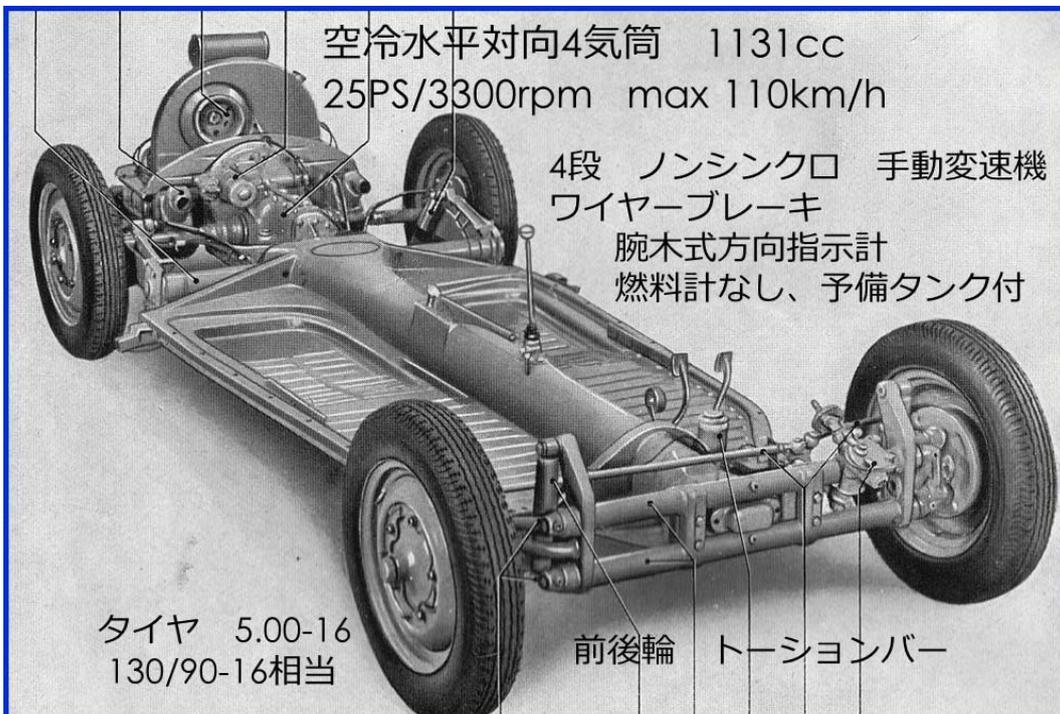
次のスライドは、どなたもご存知のフォルクスワーゲンですが、どのくらい古い年式かすぐお判りになる方は、相当のマニアでしょう。フォルクスワーゲンは、第二次大戦中に軍用車として大量に生産されました。伝説的なポルシェ博士の設計によるもので、スポーツカーのポルシェと共通点がたくさんあります。1945年（昭和20年）に、ドイツは日本より3ヶ月ほど早く敗戦国となり、西ドイツは連合国軍に、東ドイツはソ連軍に分割占領されました。その3年後の1948年、連合国軍は西ドイツの復興を早めようと、自動車生産の禁止令を解除しました。フォルクスワーゲン社は、作り慣れた車の生産を直ちに再開して、その年から民生用の乗用車として販売を始めました。上の車は、1949年型のフォルクスワーゲン・スタンダードです。発売2年目の全くの初期モデルです。

この車を私は1957年に手に入れました。当時西ドイツの大学に留学中で、帰国するまでにアウトバーンを走りたいという願いが高まって、先ず運転を習って免許を取得しました。ドイツの運転免許証は終身有効ですから、いまでも大切に持っています。安い中古車を探して、見付けたのが発売から8年経った下の車でした。距離計は4万キロを示していましたが、14万キロ走ったか、24万キロ走ったかは定かではありません。買値は1550マルク（当時1マルク約100円）、月350マルクだった奨学金の5ヶ月分近い大金で、どうやって工面したか覚えていませんが、相当節約して貯めたのでしょう。



この車で、帰国するまでの9ヶ月間で2万キロ走りました。アウトバーンをフルアクセルで走っても時速110キロがせいぜいの非力な車でしたが、フルアクセルを何時間続けても涼しい顔、耐久性は抜群でした。これからお話しするように、構造は単純明快、まさに車の原型といえます。平均燃費はリッター当たり14.9キロでした。売値は1600マルク、若干得をしました。ここまで古くなると、走りさえすれば車の値段はみな同じ、買い手の気次第で値段が決まります。

以下にご紹介するスライドは、すべてオリジナルの取扱説明書の冊子からコピーしたものです。



上は、ボディを外してシャシーだけ残した構造図で、特徴がよく分かります。エンジンが後ろについていて、後輪を駆動するR-R方式で、ポルシェを除けば珍しい駆動方式です。空冷の水平対向4気筒エンジンがついていますが、最高出力25馬力と、驚くほど非力です。サスペンションも、コイルバ

ネが全くなく、前後輪ともトーションバーという棒の捻れを利用する方式で、タフさを重視する軍用車の面影を残しています。4段の変速ギヤは、シンクロ装置がついていない原始的なもので、シフトダウンするときは、ダブルクラッチを踏まないとギヤが入りません。慣れるのに苦労します。ブレーキは、ブレーキペダルから4輪までワイヤー伸びていて、それを引くと各輪のブレーキシューが広がる方式です。油圧ブレーキと違い、車輪ごとのブレーキ力にばらつきが出て片効きになりやすく、調整には神経を使う厄介な代物でした。

ウインカーは腕木式で、運転席の後ろのBピラーに埋め込まれています。タイヤは、大型バイクの前輪と同じサイズで、4輪バイクの趣があります。



上は運転席周りの写真です。シフトレバーの根元にあるチョーク、始動のときはこれを引いて、吸気ガソリン濃度を高めるためにあります。気温によって最適の引き具合が変わります。上手く引いてエンジンが1発でかかると、気分爽快でした。エンジン制御の電子化が進むにつれて、チョークは消えてしまいました。今の人がこれを見たら、首をひねることでしょう。アクセルペダルの奥に、右足で操作する予備タンク切替レバーがついています。燃料計が無いので、ガソリンがどのくらい残っているか分かりません。メインタンク 35 リットルのガソリンを使い果たすと、エンジンがギクシャクしてきます。そのとき、足下の切替レバーを横に倒すと、予備タンクの 5 リットル分走れますから、その間に給油します。給油したあとレバーを元の位置に戻すのを忘れると悲劇です。エンジンがギクシャクし始めると即ガス欠。お手上げです。ハンドルの前方にウインカーのスイッチがついています。右に捻ねれば右の腕木が跳ね上がりますが、戻すときも手を延ばしてスイッチを戻さねばなりません。空冷エンジンですから、エンジンを冷やした空気がそのまま暖房に使えます。運転席横の暖房レバーを引くと、クラッチペダルの下に空いている丸い穴かから暖気が吹き出します。アクセルペダルの先端にローラーがついているのも面白いですね。ブレーキペダルと踏み心地が違いますから、踏み間違い予防だとすれば、先見性がありました。

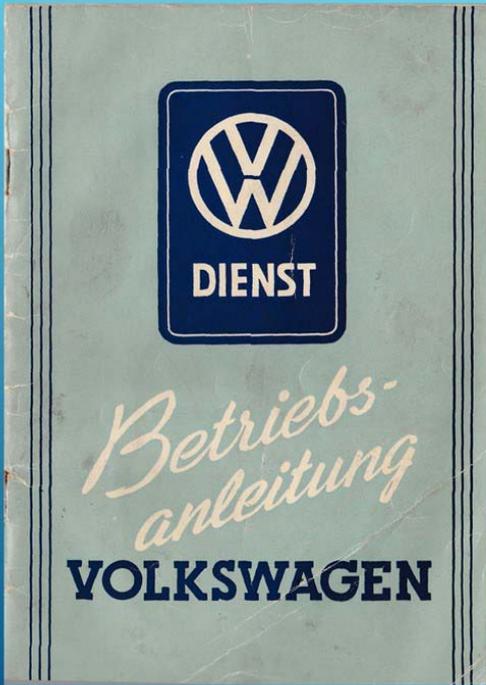


1948年 民生用に発売開始  
 1949年 アメリカに輸出開始  
 1950年 輸出車に油圧ブレーキ  
 1952年 輸出車にシンクロギア  
 1953年 リアウインド仕切り撤去  
 30PSに出カアップ  
 1957年 リアウインド大型化  
 1961年 燃料計が付いた！

・  
 ・  
 ・

ナンバープレートは、前と後で形が違います。最初の2文字 BS は、私が住んでいた都市 Braunschweigの略号です。

上のスライドをご覧ください。フォルクスワーゲンは、年式を経るごとに少しずつ変わってきましたが、外見上一番分かりやすいのがリアウインドウの変化です。最初は楕円形の真ん中に仕切りがありましたが、53年にはそれがなくなり、57年には四角い窓となりました。輸出車が牽引となって、ワイヤーブレーキから油圧ブレーキへ、変速ギヤがシンクロ装置付に、最高出力のアップ、最後に懸案の燃料計がつけました。輸出仕様車は、国内ではデラックスタイプとして販売されました。それらの変化を、年代順に上のスライドに列記しています。



**取扱説明書**

指示されたメンテナンス

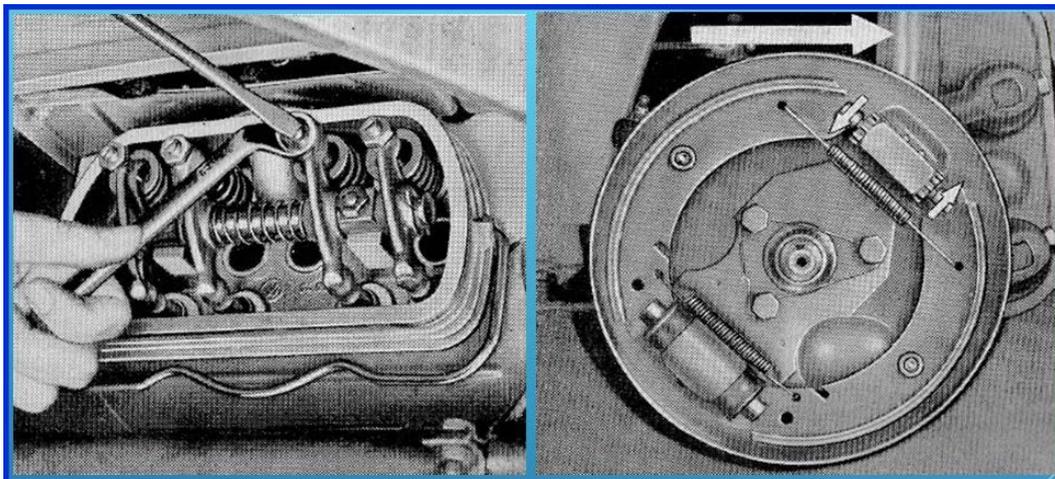
エンジンオイル 2500キロで交換  
 ギアオイル 2万キロで交換  
 グリースアップ 2500キロごと

気化器、分配器接点、点火プラグ、  
 タペットクリアランス等  
 5000キロごと点検

6

当時の車は、とにかく手が掛かりました。上に載せた A5 版 50 ページほどの取扱説明書には、点検事項がびっしりと記載されています。エンジンオイル、ギアオイルの交換、摺動部位のグリースアップを

始めとして、気化器、分配器、点火プラグの清掃・点検、エンジンの吸排気弁の隙間調整、ブレーキシューの遊び調整などを、決められた走行距離毎に実施しなければなりません。



取説には、シリンダヘッドを開けて吸排気弁のクリアランスを調整する方法（左上）、車輪を外してブレーキを剥き出しにし、シューの遊びを調整する方法（上右）の例のように、点検や清掃のやり方が写真入りで指示されています。今の車についてくる分厚い取説にも見当たらない記述ばかりです。今では、すべて定期点検のときお店がやってくれることを、自分でやらなければなりません。昔は、自ら整備士になった覚悟でないと、車には乗れませんでした。近頃の車は、全く手が掛からなくて、楽にはなりましたが、車への愛着と関心はかえって薄れ気味です。

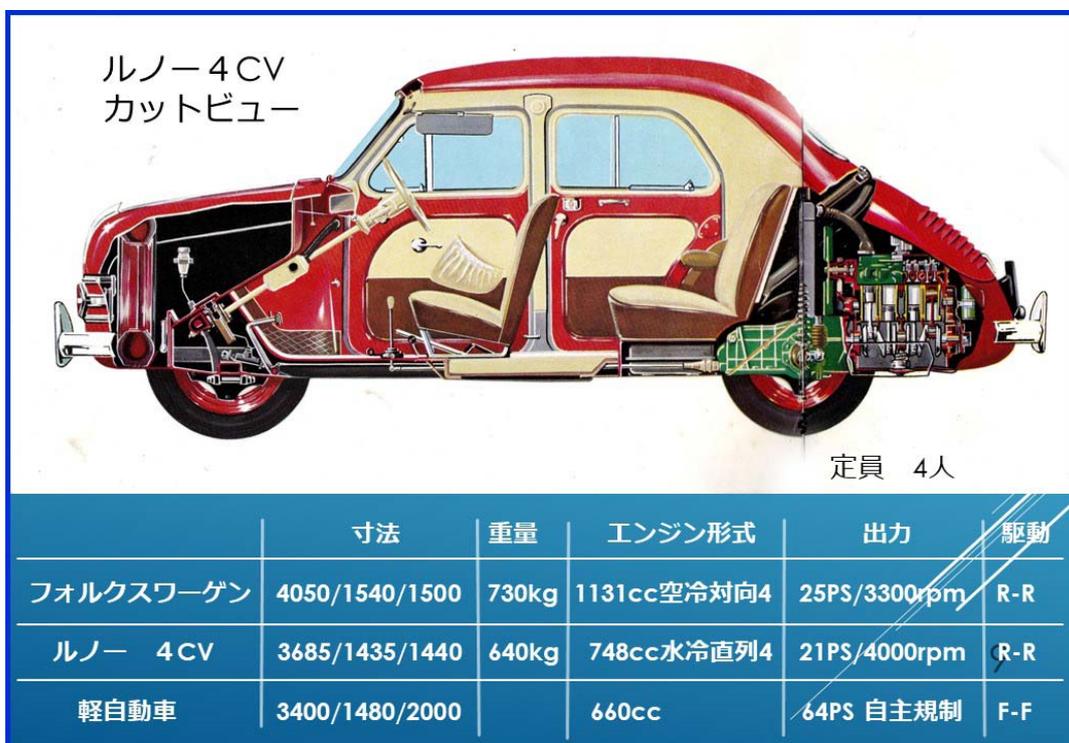
愛読した取説には、油で汚れた指のあとが沢山残っています。マイカー1号は、60年経った今でも青春の思い出が詰まった宝庫です。

\*\*\*マイカー2号、最初のファミリーカー\*\*\*



ナンバープレートから分かるように、今度は日本での話です。帰国して大学に勤め始め、結婚して子供が生まれました。そんなときにどうしても車が欲しくなり、最初のファミリーカーを手に入れました。車の脇に家内が、よく見えませんが、車の中には生まれて間もない長男が乗っています。この可愛い車は、日野自動車製の1961年型ルノー4CVで、フランス車をライセンス生産したものです。色は濃いグリーンで、好きな色でした。1949年には、日本を占領していたGHQがドイツから1年遅れて自動車生産禁止令を解きました。ドイツのように直ぐ生産できる乗用車がなかった日本では、日野自動車がフランスのルノーを、いすゞ自動車がイギリスのヒルマンを、日産自動車がイギリスのオースチンをライセンス生産する準備を始めましたが、完全国産化まで10年近い年月を要しました。

この車を1963年に20万円で購入しましたが、2年間タクシーとして使われた中古車でした。研究のためアメリカに渡るまでの2年4ヶ月間で2万キロ走りましたが、故障などの問題は何もありませんでした。平均燃費はリットル12.4キロでフォルクスワーゲンより劣りますが、アウトバーンが主体の走り、東京の街中が主体の走りを比較するのは無理があります。愛嬌があって楽しい車でした。



ルノーも第二次大戦中軍用車として設計・生産されました。フォルクスワーゲンとは無関係に設計されたのに、二つの車はリアエンジン、リアドライブ(R-R)など基本コンセプトが似ています。しかしルノーは、4ドア、油圧ブレーキ、シンクロギア、コイルスプリング、水冷エンジンなど、乗用車としてはより常識的な車でした。上のスライドに、カタログからコピーしたルノーのカットビューが載せてあります。下には、フォルクスワーゲン、ルノー、それと日本の軽自動車の諸元を比較した表があります。ルノーはフォルクワーゲンより一回り小さく、車幅は軽自動車規格より45ミリ狭くなっています。そんな4人乗りの小型車が、亀の子タクシーの愛称で走り回っていた時代がありました。エンジン出力を比較すると、軽自動車が目立っています。その時代に今の軽自動車があったら、すべてのラリーで優勝をさらったことでしょう。

\*\*\*マイカー3号、最初のオートマ車\*\*\*



1965年からアメリカのNASAで研究する機会がありました。家内と2歳半の長男を連れて研究所があるアメリカ南部のアラバマ州ハンツビルに向かいました。アメリカでは通勤から買物まで車が必需品、着いて早速購入したのが、上のスライドに載せた1962年型のPlymouth Furyです。クライスラー社のミドルサイズのツートーンハードトップで、それまでの小型車とは比べようもない堂々たるものでした。アメリカ車とヨーロッパ車では、大人と子供ほどの違いを感じました。7万5千キロ走った中古車を、1100ドルで買いました。NASAから貰う月給が1000ドルでしたので、ほぼ一ヶ月分の給料で買えるので割安でした。当時は1ドル360円、日本では月給3万円足らずでしたが、アメリカに行くと月給が12倍になる夢のような時代でした。

この車は、感じで言えば日本のコロナに相当する中型大衆車でしたが、5.2リットル、230馬力のV8エンジンを載せ、3速のオートマチック変速機付でした。オートマは初めての経験で、運転が格段に楽になります。家内もこの機会に運転を習い、免許を取得しました。帰国するまでの1年2ヶ月で、アメリカ南東部を中心に3万4千キロ走り、訪れた先々と合わせて、これまた思い出深い車になりました。平均燃費はリットル6.5キロでしたが、ガソリン代が安いアメリカでは燃費を気にすることはありませんでした。

アメリカでは、前のナンバープレートは不要の州がたくさんあります。アラバマ州も不要でした。ナンバープレートの代わりに、住んでいる場所をアピールする御当地プレートを付けるのが普通でした。いろいろなデザインのプレートが市販されています。私が買ったのは、ロケット研究の町ハンツビルらしく、左右のロケットに挟まれて星条旗と南部の旗が交差するものでしたが、南部の旗を日章旗に塗り替えて、日米友好のシンボルとしました。ボンネットに乗っている3歳の長男も今や還暦に近く、傍に立つか私も米寿に達しました。もう60年も昔の話です。

日本に戻ってから手に入れたマイカー4号は、いすゞのベレットでした。それから現在の12号車まで、すべて国産車で通しています。大学で機械工学を教えたものですから、卒業生が自動車メーカー各社に散らばっています。国産全社の車に乗って彼らを応援したいと思ったのですが、まだ1社残っている（軽自動車メーカーを除く）のが残念です。どの車にも、懐かしい思い出が詰まっています。

昔話をさせていただき、有り難うございました



まだしばらく運転を楽しませていただきます

11

(終わり)