



VW

VANAGON



クラシカルな雰囲気の魅力のVW製トランスポーター

VWはいつの時代も乗用車と並んで商用車を用意してきた。リアに空冷フラット4ユニットを搭載するタイプ2、当初は空冷フラット4だった(80~85年)ものの後期型で水冷フラット4を採用した(86~90年)T3、フロントに直5エンジンなどを積み前輪駆動となったT4、もちろん現在もT5まで進化して生産され続けている。ちなみにタイプ2の名称はベースのビートル(タイプ1)あってのもので、T3以降のコードネームに使われるTはトランスポーターの頭文字からとったものである。

この頁で紹介するヴァナゴンは、94年に上陸を果たしたT4だ(本国でのデビューは91年)。94年の前期モデルが70AAF型、後期モデルの70ACU型は95/96年となる。撮影車両には筆者のプライベートカーの95年式を使用した。

ちなみに、ヴァナゴンという名は登録商標の関係により使われることになったネーミング(アメリカ向けに使用されていた名)。本国では、T3の時代からカラヴェルと呼ばれている。

マーケット概況

94年~96年のヴァナゴンは、T3や現代的な

ボディ・デザインを採用した97年以降のGP II/VR6に比べると流通量は豊富だ。ただし、人気は非常に高く、専門ショップの店頭に長期間並んでいることはまずない。デビュー当時は、四角四面のスタイリングが商用車的で素っ気ないと言われていたものの、いまとなつてはその飾り気のないクラシカルなボディが最大のセールスポイントになっているようだ。特に、サーフィンやスキーを趣味に持つ人たちに絶大な人気を得ている。

ヴァナゴンには、年式による相場形成はすでになく、走行距離や内外装の状態が価格が決まる。10万kmを超えている個体は80~120万円が目安、4万km台までのものには200万円以上の値が付く。需要が供給を上回っている状況が続いているから、今後も中古車価格が下落することはまずないだろう。

インプレッション

パワーユニットを座席の下に搭載する従来のワンボックスとは走行感覚がまったく異なる。そう、“鼻”の威力は絶大なのだ。さらにこのクル

マは足がいい(前:ダブルウィッシュボーン/後:セミトレーリングアーム)。特に、高速道路での直進性や横風安定性、ピッチングの制御などは乗用車のと言っても過言ではない。道路の継ぎ目やうねりも絶妙なタッチでいなしてくるから、無粋なハーシュネスとも無縁。古いアメリカ製ミニバンのようにコーナーや車線変更の際にユサユサとゆさぶられることもない。技あり! 見事だ。普通に走っている限り、この凶体を感じさせることはほとんどないだろう。

T4のために開発された2.5ℓ直列5気筒SOHCはロングストローク設計だから、高回転までシャープに回るタイプではない。加速していくときのフィーリングもスムーズとは言い難い。でも、スピードに乗ってしまえば、2000~3000rpmあたりでモリモリ湧き出してくるトルク感を力強いとさえ感じるはずだ。現代の高級車と比較すると、決して静粛性が高いわけではないが、高速道路を100km/hくらいで巡航している限り、エンジン音がやかましいと感じることはまずないと思う。3列目シートの住人とも普通に会話できるほどだ。

中古車選びのコツ

内装の状態がいいものを選ぶことが基本。そして、試乗は必ず行なうこと。ヴァナゴン選びはこの2点に尽きる。とにかく走行距離に惑わされないことだ。試乗の際のチェックポイントに触れておこう。

前期モデルの70AAF型は、エンジン・マネージメントシステムに不具合が起きる個体が多い。症状としては、信号待ちのときのエンジン・ストール、アイドリングのバラつき、ノッキング、速度/回転計のブレや作動不能などがある。後期モデルの70ACU型では改善されていて、このトラブルはほとんどない。94年式を購入する方は、試乗の際に重点項目としてチェックしよう。コンピュータ・ユニットは、後期型との互換性がないことも難点である。対策状況をショップの担当者に訊いたほうがいい。

また、距離がのびている個体は、ホースやベルト、マウント類などのゴム部品、O2センサーや触媒、サスペンションなども確認したい。きっちりメンテナンスを施していれば、走行20万kmを超えても賞味期限が充分に残るタフなクルマなのだ。

Text:野田義彦/Photo:丸山博人

Inspection Volkswagen Vanagon

取材車両:1995年式GL
15万2500km(筆者プライベートカー)
取材協力:ハイタイムコーポレーション
Tel.042-795-7861
http://www.hightime.co.jp

■ VW ヴァナゴンGL 新車価格:390万円

全長×全幅×全高	4655×1840×1965mm
ホイールベース	2920mm
車両重量	1740kg
エンジン	直5 SOHC
排気量	2460cc
最高出力/最大トルク	110ps/19.8mkg
トランスミッション	4段AT



シリーズ最強だった2.5ℓ直列5気筒エンジンはロングストローク設計(圧縮比 8.5:1)によるコンパクトさが信条。ATと同軸のレイアウトを採用しながらもエンジンルームにはまだ余裕がある。4段ATを介して前輪を駆動する。ピークトルクをわずかに2200rpmで発生することからもわかるように実用的で非常に扱いやすい。



シートは2-2-3の3列。2列目ドア側に広い空間があり、しかもスライドドアの開口部が大きく、さらにステップが低いから乗り降りには非常に楽だ。スタイリングより実用性を優先しているのがVWらしい。床から天井までの実測値も1列目:1250mm/2・3列目:1340mmとほとんど差がない。どのシートもたっぷりしたサイズで座り心地はいい。



前席はキャプテンシートになっていて、座席の横に設置されたレバーを操作して後ろに回し、セカンドシートを畳んでテーブル代わりにすることもできる(後ろに向けたフロントシートを固定する位置は特にならない)。アウトドアをファミリーで楽しまれる方には、これがすごく便利な機能になる。車内で食事をとったり、着替えたりすることはけっこう多いものだ。



ラゲージスペースにも十分なスペースが用意されている。リア・デザインが素っ気ないと言われたがこれも実用性を優先させた結果ということがわかる。座席下のベルトを引いてヘッドレストを外し、サードシートを前方へ倒すとさらに拡大できる。テールゲートを上げると1980mmの高さになるが、ストラップが装着されているから開めるのに問題はない。



サンプルカーのボディカラーはカリビアングリーン。この色がT4のイメージカラーになっていて、人気が高く流通量も多い。ワインレッドや紺色はオプションの設定だった。電動ドアミラーの形が左右で異なるのも、見た目より実用性を優先させた結果。ちなみに格納は、壊したのではないかと思うような「ガキッ」と音がするところまで力いっぱい押す。



室内は自由な空間が多く、フロアがフラットで広々としているからとにかく明るい。少し腰をかかめるだけで前から後ろまでウォークスルーが比較的楽にできる。天井にはセカンド/サードシートそれぞれにエアコンの吹き出し口が装着される。運転席とは別の温度/風量設定が可能だ。後席のウィンドーは右側2列目だけが開閉可能(スライド式)。

