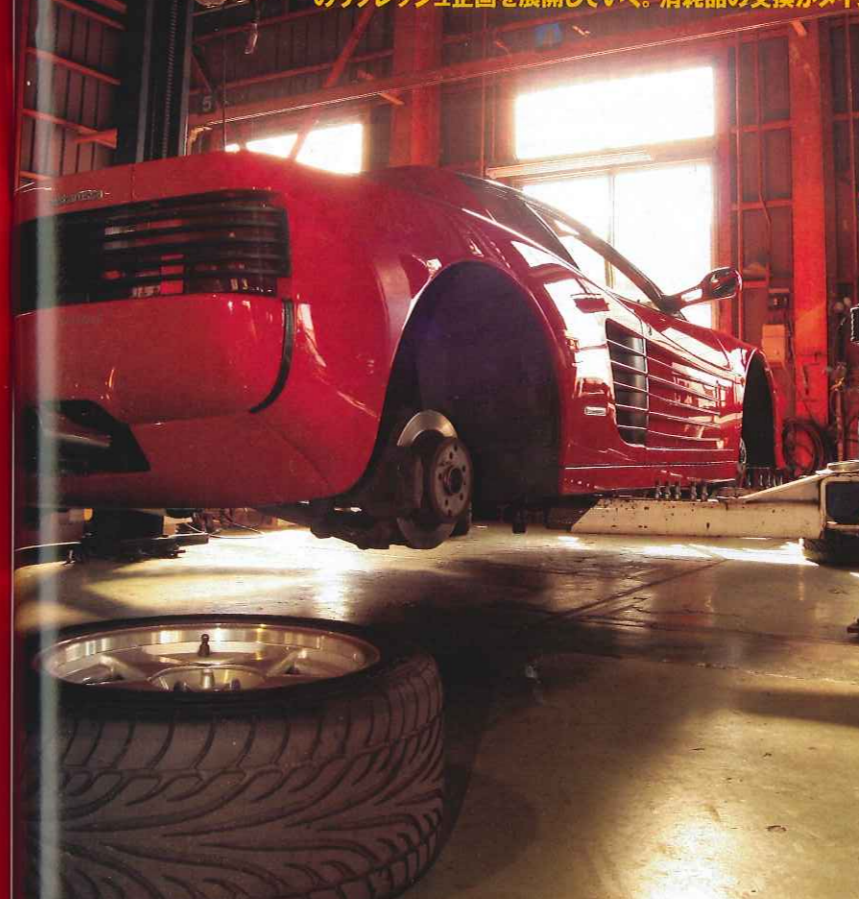


# 90年式フェラーリ・テストロッサ 全消耗品の交換で完調を目指す!

先月号で終了した「ディノ246GT」のレストア企画に続き、今月からはテストロッサをサンプルに、より身近な部分のリフレッシュ企画を展開していく。消耗品の交換がメインだが、果たしてテストは甦るのか?

文●半谷龍一 撮影●森口信之  
取材協力●株式会社スピードジャパン TEL:03-5548-4211  
http://www.speedjapan.co.jp  
株式会社チェーンナップセンター TEL:047-435-2111

## 「フェラーリ・テストロッサ新車に戻すぞHow much?!」 FERRARI TESTA ROSSA テストロッサ・リフレッシュ計画 Vol.1 Refresh Plan



ドイツ車パーツの供給でお馴染みスピードジャパンがフェラーリ? (株)スピードジャパンといえば、メルセデス、BMW、ボルシエなどのドイツ車のパーツの輸入/販売を行なっているショップとして、すでにDIY派の読者の皆さんにはすっかりお馴染みの存在といえる。今回は、

実は私自身、一般ユーザーのひとりとしてメルセデス・ベンツのパーツで何度かお世話になったことがある。旧来の部品商さんの中には、相変わらず「素人さんお断わり」的な敷居が高い所が少なくないのだが、スピードジャパンでは私たちのような末端(?)のユーザーに対してはきちんと対応してくれるのでとても助かった。

そして今回、そのスピードジャパンがいよいよフェラーリのパーツの世界にも進出することになった。さらにはそのための勉強用のクルマとして、わざわざテストロッサの中古車を一台購入し、実際にリフレッシュの作業を実施してみることにしたという。そこでエフロード編集部では、その企画に便乗して、作業の一部始終取材させていただくことにした。



新車に戻るテストロッサ  
今はこんな状態



このクルマのシャシーナンバーはZF5AA17B000084523だったもので、90年モデルのヨーロッパ仕様ということになる。インジェクションがKE-ジェットロニック、ホイールが5本スタッドになった後期モデルのテストロッサだ。フロントスポイラーやサイドシルの部分は本来は黒色だが、飛び石などで傷が付きやすい部分なので、お化粧直しのときにこのクルマのようにボディ同色でペイントされているクルマが少なくない。とりあえずちゃんと移動はできるようにと、今回の企画の前にタイミングベルト、ウォーターポンプ、プラグ&コード、フェューエルポンプ、フェューエルフィルターは交換している。実際にこのクルマを運んできてくださったスピードジャパンの代表、小澤一彰氏によると、「エンジンは悪くないですが、クラッチは滑っているし、ショックも効いていない。コーナーとかでも変な動きが出るんで〇〇〇km/hでも恐いですね(笑)」とのこと。このクルマがどう生まれ変わるのか、今から楽しみです。

「ユーザーに対してはきちんと対応してくれるのでとても助かった。」  
そして今回、そのスピードジャパンがいよいよフェラーリのパーツの世界にも進出することになった。さらにはそのための勉強用のクルマとして、わざわざテストロッサの中古車を一台購入し、実際にリフレッシュの作業を実施してみることにしたという。そこでエフロード編集部では、その企画に便乗して、作業の一部始終取材させていただくことにした。

変な話だが、今回のような企画に沿ったクルマの選定というのは意外に難しい。程度極上のクルマを探すのは比較的簡単だが、そんな何にもやることのないようなクルマでは勉強用としての意味がなくなってしまうし、逆にエンジンやミッションなどに大きな問題を抱えているようなクルマでは、本来の企画とは別の部分にお金と時間が掛かってしまうからだ。つまりベストな選択は、基本的な所の問題はないが、

この個体は90年モデルのヨーロッパ仕様で、日本には新車並行で輸入されている。長年レストランのディスプレイとして使用されており、ときどき走る程度だったということで、ご覧のように内外装はすっきりした印象を保っている。妙な改造もされていないし、消耗品は適度(?)にヤレているし、今回のような企画に使用するにはとても良いサンプルのように見える。

第一回目の今回は、実際の作業を担当していただく千葉県の(株)チェーンナップセンターにお邪魔して、主に担当していただくメカニックの渡辺氏と一緒に、クルマの現状の把握と今後実施する作業について打ち合わせをした。ここでは写真のキャプションで説明していくことにしよう。



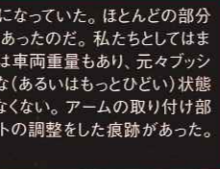
●この方が担当の渡辺メカニックだ。まずはリフトアップして裏側を点検する。エンジンには目立ったオイル漏れはなく、タペットカバーの所に若干のじみがある程度。この程度ならまだ問題ないでしょう。リアのサブフレームの取り付けボルトが新しくなっていたので、最近になって比較的大きな整備をしたことが分かる。ブーツなどのゴム製パーツの状態も特に問題なし。タイヤにも気になるような編磨耗は発生していなかった。



●この時代のテストロッサはセンターロックではなく5本スタッドのハブが装着されている。確かに前期モデルの方が格好は良いのだが、この後期モデルになって足回り全体の剛性が向上しているため、走らせて遊ぶならこっちはの方が上という人が多い。ハブベアリングにも特にガタつきは出ていないように感じられなかった。現在のホイールはご覧のような社外品が装着されているが、幸いなことに(?)サスペンションはノーマルのままだ。



●やはり予想通り、足回りのラバーブッシュ類はかなり悲惨な状況になっていた。ほとんどの部分に亀裂が入っており、すでに部分的に欠損しているような箇所まであったのだ。私たちがはまさに期待通り(?)の状況といえるだろう。テストロッサというクルマは車両重量もあり、元々ブッシュ類が長持ちするようなクルマではないのだが、現実にはこのような(あるいはもっとひどい)状態になっているのに気付かず、そのまま乗っているというケースが少なくない。アームの取り付け部分にあるシムの状態を見たら、比較的最近になってからアライメントの調整をした痕跡があった。しかし、やはりここまでくると全交換してしまうのが正解だろう。

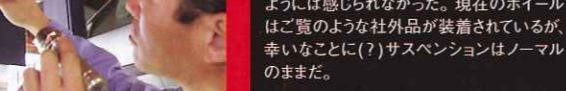


●とりあえず今回のチェックを踏まえて、次の段階の作業をどうするか打ち合わせをする。左側がスピードジャパンの小澤社長だ。今回は勉強ということもあって、一気に全部ではなく、部位ごとに分けてリフレッシュの作業を実施することになった。交換時期を過ぎているクラッチは一式交換。抜けてしまったダンパーとサスペンション周りのブッシュ類も全部交換することになる。ブレーキはパッド交換。その他の部分は作業をしながら洗いきれ出すことにしよう。



●ボディの裏側を見ると、様々な発見があるものだ。このクルマの場合も、過去に何か大きな石のような固いものに乗ってしまったりした痕跡があった。フロントから入りフロアを通してオイルパンに当たり(写真のようにアルミのフィンが一部欠けていた)、リアサスペンションをかすめて抜けている。恐らく相当な衝撃だったに違いない。最低地上高の低いクルマの宿命ともいえるが、当たりどころによっては全損コースになることもある。

●渡辺メカニックがリアのバッドが少なくなっているのを発見した。テストロッサに使用されているキャリバーはATEの鋳鉄製で、同時代のメルセデス・ベンツあたりと大差ないサイズの物が使用されている。最近の巨大なキャリバーを見慣れた目には心細く映ってしまうが、この時代のフェラーリは、このテストロッサに限らずみんな(288GTOでさえ)このようなものだった。それで大丈夫なのか? もちろん大丈夫...のはずはない。



### Shop info.



(株)チェーンナップセンター  
船橋市海神町南1-1559-1  
TEL:047-435-2111

この企画の作業を担当していただくのがこのチェーンナップセンター。一見普通の車検屋さんだが、中に入ればフェラーリやランボルギーニといったスーパースポーツから、旧車まで濃いクルマたちが一杯。京葉道路の船橋インターを降りてすぐ左側。

### 次号予告



#### 試乗して解った次回のメニュー

エンジンは若干ハンテックが出てくる程度で渋滞の中でも調子を崩すことはなかったし、シフトも軽くてセンターもちゃんと出ていた。しかし、小澤社長の指摘どおり、現状では高速走行時には直進でも気を使うような状態だし、クラッチの滑りは普通に走っただけでも感じられるほど症状が進んでいる。パーツの手配の関係もあるけれど、やはり最初に手を付けるのはこのクラッチということになりそうだ。