

フェラーリ・テスタロッサ新車に戻すぞHow much!?

FERRARI TESTAROSSA Vol.6

テスタロッサ・リフレッシュ計画

文●半谷範一 撮影●森口信之
取材協力●株式会社スピードジャパン
TEL:03-3555-8865
http://www.speedjapan.co.jp
株式会社チューンナップセンター
TEL:047-435-2111

サスペンションの ブッシュ交換(後編)

フェラーリの足回り全ブッシュ交換の後編。先月はフロント編をお伝えした。今回はリアの足回り関係すべてのブッシュを交換する。手間とお金がかかるこの作業、乗り心地は来月号で大々的に!!



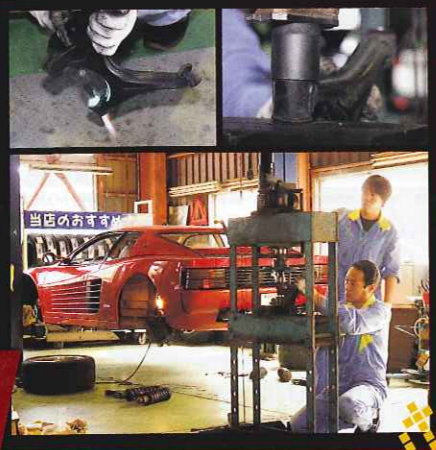
ダンパーとブッシュ交換は同時にを行うのが本当はベスト
さて、今回は前回に引き続きサスペンションのブッシュ交換、後編をお送りすることにしよう。今回はフロントサスペンション周りのブッシュを交換したので、今回はリアサスペンション周りの作業を行なうことにする。また、それに加えてスタビライザーのブッシュも交換しておこう。ちなみに、このリア側に使用されているブッシュやスタビライザーのブッシュも、指で押せば変形するような普通の弾力性のあるラバーブッシュであり、スフェリカルジョイント(いわゆるピロロール)やエンジンニアプラスチック系の硬質なものではない。

樹脂を使用している箇所は1ヶ所もなかった。
基本的な手順に関しては前回と同様で、サスペンションをアームごと外して古いブッシュを抜き、新しいブッシュを圧入するという作業の繰り返しになる。リアサスペンションの場合にはフロントのように操舵系というものが存在しないため、ハブキャリア側もブッシュを介してアームとつながっている。そのためボールジョイントの交換作業はないのだが、ブッシュの数は自分でフロント側よりも多くなってしまったので、トータルで考えれば手間的にはフロント側と大差ない時間が掛かっただけだ。この企画では一つ一つの

もブッシュ1個の単価はさほど高額な物ではない。しかし、これだけの数を交換し、少なからぬ工賃を払って、果たして本当に体感できるほど変化が得られるのか? 非常に興味を湧かせる。それにしても、次号のテスタロッサ特集で報告したいと思うので楽しみにしていて欲しい。
今回の作業も今までと同様に(株)チューンナップセンターで行った。作業を担当していただくのは、今回も渡辺隆光メカニック。さすがに数が多いので、また松浦敏己メカニックをサポートをお願いしながら作業を行なうことにした。それでは、写真を見ながら実際の作業を見て行くことにしよう。

変更が実際に及ぼす変化を体感するために、ダンパー交換とブッシュ交換を別々に実施したが、やはり読者の皆さんには一度に作業することを薦める。
今回も外したブッシュを観察してみたが、さすがに新車から10数年が経過しているクルマというところもあり、外側に直接ラバーが露出している部分は変形したり、クラックが入っているような箇所が散見された。実際の賞味期限がどれ程かは分からないが、このクルマの場合、すでに過ぎていることは間違いないだろう。
フェラーリといえど

前回も書いたが、ブッシュを抜く作業というのはかなり面倒だ。そのままプレスで押し出せばよいのだが、中々そう簡単には行かない。結局、バーナーで加熱してから冷やして緩めるといった古典的な手法で取り外した。フェラーリの場合はこのようにブッシュが単体で販売されているが、アームごとアッセンブリで供給しているメーカーも多い。パーツ単体としては高額になるものの、工賃を考えるとむしろその方が割安かもしれない。



これがリアサスペンション。このように、ツインのダンパーを使用している。本来ならばアームのみを取り外したいのだが、ダンパーのロア側を固定するボルトが非常に長いので、車載のままで引き抜くことができない。そこでハブキャリアを斜めに吊り下ろして、ロアアームとダンパーを一体で下ろすことにした。重量もあるので、ここは二人掛かりでないと面倒な作業。アッパーアーム側はそのままボルト抜いて取り外すことが出来た。



新品のブッシュを組み込み終わったら、再度ダンパー&スプリングを組み込む。写真にしようとして、上の写真からわずか1工程しか進まないが、現実には今回の取材の中で“ブッシュを外して組み込む”という作業が全体の9割を占めている。残念ながら、パーツとしては小さくて目立たないものなので、こうやって組み込みが終わった写真を見ても特に変わったようには見えない。果たして効果あるのだろうか?



これが外した上下のサスペンションアーム。ブッシュは写真の位置に入っているが、写真の位置、つまり内側から圧入しなくてはならないので、面倒な作業になってしまう。下の新品のブッシュとの比較写真をご覧いただければ、露出している部分はかなり劣化していることがお分かりいただけることだろう。新品のブッシュを見たら、フランジ部分の形状が若干変更されてはいるが、交換作業がやりやすくなった。

[スタビライザーのブッシュも交換]



これはスタビのブッシュ。テスタロッサのスタビは、左下の写真のようにアップリンクを使って接続されている。リンク部分はソロバン玉のようなラバーのブッシュを使用して左右から挟むようになっている。新品パーツを見ると色も違う物が混ざっていたが、別に性能に違いはないようだ。一部分に使用されているブッシュには切り込みが入っていて車載の状態でも交換できる。外したブッシュを見たら汚れているだけで変形はなし。しかし、新しいブッシュを取り付けただけでは動きがほとんど変わらない。



これで本日の作業もほぼ終了した。再びタイヤを組み付けて着地させよう。担当の渡辺メカを見た。前回までの作業箇所の緩みがないかを点検していた。写真でも分かる通り、外はまだまだ明るい。ディーラーのフラットレートがどうなっているかは不明だが、慣れているメカニックの手に掛ければ、2人で丸々1日の作業ということになりそう。今回は撮影しながらの作業だったので、普通より時間が掛かってしまった。

ついに完成した。これは前後のサスペンションを側面から撮影したところ。テスタロッサに限らず、最近のフェラーリは車高を下げているクルマが多い。それが普通のように思っているが、現実にはホイールアーチとの隙間はこの位あるのがオリジナルの状態。ホイールに関してはノーマルもワンセットあるので、次回タイヤ交換する時には、そちらを使用してオリジナルサイズの細目のタイヤを使用する可能性もある。

次号予告
来月はテスタロッサ特集だ!!
試乗もやるし色々やるので
お楽しみに~!!



当然のことながら、ブッシュを新品に交換することによってサスペンションのアライメントにも変化が生じてしまう。正確なアライメントに関しては、この後タイヤを交換した時に再度取り直す予定なので、今回はサイドスリップテストで横すべり量を測定し、普通に走るのに問題ない程度にトー角を調整することにした。やはりこの種のテストが完備しているのは、指定工場の強みといえるだろう。アライメントの数値はデータブックに記載されているものを参考にした。