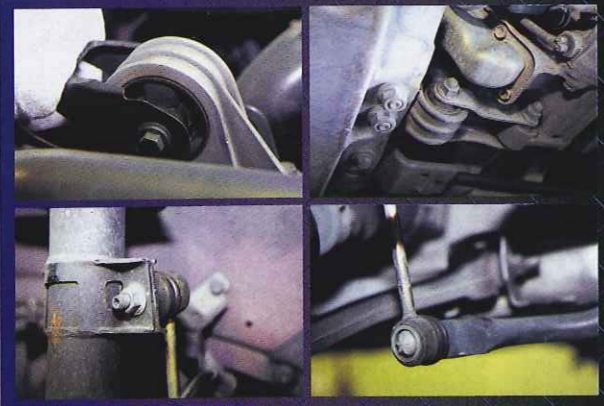




エンジンルーム各部の状態
 パワステオイルのリザーバタンクが膨らんでしまっ、オイル漏れが発生している。コアサポートが割れているのを見ても、フロント周りの事故を経験していることは間違いない。ライトはディスチャージタイプに交換されていた。



各部のブッシュ関係は?
 当然のことながらマウント類やブッシュ類等はほとんどが無交換できているようだ。こういった部分は交換しないわけには行かないだろう。長年にわたり、とにかく壊れた部分だけを直すというやり方で維持されてきた個体のように見える。



ノーマルの時から真っ黒け!
 ショックアブソーバーは抜けているし、フェルフィルタも替えていない。このタイプのクルマではリアのショックはレベライザー付きだが、高価な上にちゃんとしたレベライザーではないので、社外品で適当なものを探すことにしよう。



リアゲート周辺の不具合多数
 テールゲートのダンパーは抜けてしまっているので、開けた状態にしても自然に落ちてきてしまう。内張りも剥がれかけていてカタカタと音がする。ラゲッジルームのロール式のカバーも壊れてしまっていて、中身がペロンと出たままだ。

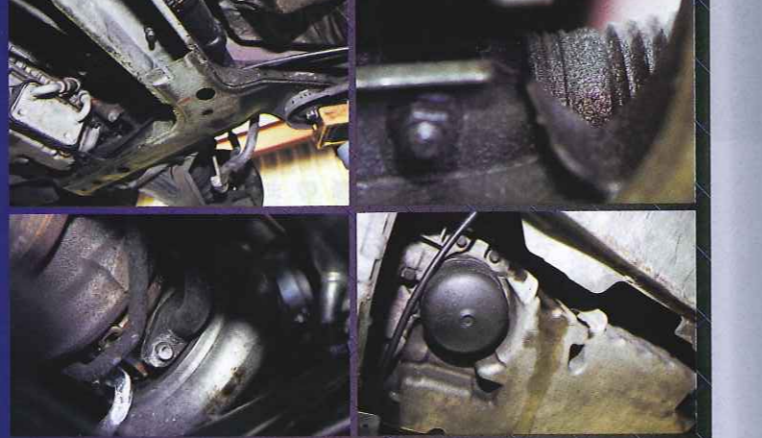


細かい所も見逃しません!
 エクステリアは写真の通り一見キレイで、スポイラーの裏側に傷がある程度のようにも見えるのだが、細かい部分は結構いい加減だ。ヘッドライトワイパーはブレードのラバーも千切れたまま放置されていた。左側のジャッキアップポイントに修理した痕があったが、恐らくこの部分はボルボに対してあまり知識のない工場で作業をして、誤って凹ませてしまったものだろう。



オルタネータが不調かも!?
 現状で早急に解決しなければならない問題点はこれ。バッテリーが上がったので交換したのだが、バッテリー上がりの原因は単純なバッテリーの寿命ではなく、オルタネータがちゃんと機能していなかったからだったのだ。現状では充電量が少な過ぎて、ライトを使用するような状況では走行できない。これは新品と交換したり、外した現物をオーバーホールするのではなく、リビルト品とコアチャージ(外したパーツは返送する)することになるだろう。

オイル管理はよろしくないようで...
 どうやらオイル管理を始めとする日常的なメンテナンスはかなりの加減だったようだ。フィルターキャップを開けてみたら、内側にスラッジがべっとり付着しているような状態だったし、エンジン前面やステアリングギアボックスからは無視できないほどオイルが漏れている。ホイールを替えたり、ライトを替えたりする以前にやらなければならないことが一杯あるのになあ。でも、逆にいってしまえば、この企画にとってはかなり都合の良い個体でもある。



テーマは
**巧く!
 安く!**

ボルボV70

新車の味まで HOW MUCH?

文●半谷範一 撮影●森口信之
 取材協力●(株)スピードジャパン TEL:03-3555-8865 <http://www.speedjapan.co.jp>
 S-FACTORY TEL:03-5636-5122

サンプル車、 95年式V70の現状を知る!

フェラーリ・テスタロッサ、ボルシェ996と企画してきたリフレッシュ企画の第3弾が今月から始まります。当然次のモデルはランボルギーニでしよ!と思うのがアマ〜い。スーパーカーにスポーツカーときたから、今回は超実用車のボルボを取り上げる。一番人気のV70だ。消耗品関係のパーツを格安で交換することをテーマに、一体いくらかければV70は甦るのかを検証する。



これがボルボ一番人気のV70、程度中の下
 これが今回のサンプル車であるV70T-5。ホイールが社外の18インチに変更され、ウィンドウにフィルムが貼られているという点を除いては、特に大きな改造が行なわれているわけではない。点検整備記録簿は付いていないが、オドメーター上の走行距離は8万km。車検は1年半程残っている。外見上は大きな傷などは付いていない。

**お金を
 かけずに
 V70の
 消耗品を交換し
 新車の味を
 取り戻すぞ
 計画**

①

ヤフオクで100万円で落札した走行距離8万km記録簿なしクルマスピードドジャパンの協力による中古車リフレッシュ企画第3弾はボルボをお送りする。すでに先月号でもお知らせしたとおり、第4弾としてはディプロの企画も進行中なのだが、テストタロッサ、ボルシェ996と「濃い」クルマが続いてしまったので、ここでもうちょっと現実的なクルマを扱いたいことにしたのだ。

今回選ばれたのは今から一世代前のモデルであるV70T-5。タイプ名でいうと「87」と呼ばれていた頃のモデルだ。余談だが、この前身である850は「85」、今のV70は「28」と呼ばれている。搭載されているのは240馬力のハイプレッシャーターボ。パワフルにはあの一世代を風靡したT5-1Rと同じであり、「87」としては、2000年に500台限定で発売されたV70 R AWDの265馬力に次ぐ高性能モデルだ。この時代のボルボはシャシーナンバーの10桁目がモデルイヤーを表しており、このクルマの場合にはX-99年モデルだった。

この時代のボルボの高性能モデルは、ノーマンテで乗りっぱなしにされているような個体が多く、中古車としてはかなり危険率の高い車種となっている。逆にいえば、このような企画にとっては最適の一台ともいえる。

今回、小澤社長が用意してくれたサンプルカーは、なんとヤフオクで100万円で落札したものだ。「致命的な不具合はないが、消耗品は全部ダメ」といういつもの基準で選んだものだ。一応オドメーターは8万kmとなっているが、点検整備記録簿はないし、怪しさ満点の個体となっている。それでは実際に写真でこのクルマの現状を見てゆくことにしよう。