



インチアップの弊害発見

今回の取材車には、購入当時から社外品の18インチのアロイホイールが装着されていた。最近ではこのクラスのクルマに純正で18インチが装着されるケースもあるし、確かに見栄えという点でそれを選ぶ人がいるのも分らないわけではない。しかし、元々そのインチアップを想定されていないクルマに大径ホイールを履かせると、様々な弊害が発生することもある。このクルマの場合も、タイヤを外してみたらインナーフェンダーにタイヤがこすった痕があった。

SERVICEランプを消灯せよ



90年代に入ってから、ヨーロッパ車でもサービスインテリバーを表示するインジケータが装着されているクルマが増えてきた。期間や走行距離といった情報から、点検整備の時期を知らせるというものだ。この年代のボルボの場合は、メーターパネル内にその表示が点灯する。これが点灯した場合、専用のテスターでないとキャンセルできないという人もいるが、この年式ならディーラーでなくとも表示を消すことができる。

発電しないオルタネータを交換



テスターで調べてみたところ明らかに発電量が不足していたので、コアチャージでリビルト品のオルタネータに交換することにした。年式によってもかなり異なるのだが、このクルマの場合は他の補機類と共締めで固定されていることもあり、見えない部分のどこに何が配置されているのか熟知していないと作業はかなり困難だと思われる。Sファクトリーでは工賃8000円とのことだったが、馴れた人でないと1日かかっても終わらない作業だと思う。

【今回の作業にかかった費用の目安】※税別/単位:円/Speed Japan調べ

●パーツの値段	ディーラー価格	SpeedJapan価格
フロントローター	17,600×2	8,800×2
フロントパッド	15,800	9,480
リアローター	16,300×2	6,770×2
リアパッド	8,500	4,830
オルタネータ	105,000	51,960
小計A	197,100	97,410
●工賃	ディーラー価格	Sファクトリー価格
オルタネータ交換	9,600	8,000
パッド&ローター前後1台分交換	12,000	10,000
サービスランプリセット	2,400	2,000
小計B	24,000	20,000
合計A+B	221,100	117,410

フロント&リアのパッド交換



これは交換したパッドと新品パッドの比較写真だ。上の写真はリアキャリパーから外したものだ。ご覧のようにすでに完全に使いきった状態だった。これでは音がするのも当然といえるだろう。それに対し、左の写真上のフロント用パッドは、まだまだ十分に使える状態だった。恐らく、最近の点検時に新品に交換されているのだろう。今回はOEMのパッドを使用しているが、グレード的には純正と同レベルのもので、特に強化タイプではない。

ローター&パッド交換 工賃込みで5万5450円!+消費税!



今回は前後のディスクとパッドを交換したが、仮にこれらの作業をディーラーで実施した場合、部品代が合計で9万2100円かかる。工賃は拠点によって違うが、一般的には1万2000円程度はかかるので、合計10万4100円+消費税ということになる。しかし、今回のようにスピードジャパンでパーツを購入し、提携サービス工場のSファクトリーで作業を行なうと、部品代が4万5450円、工賃が1万円の5万5450円+消費税、つまりおよそ半額で納まるのだ。

見えない部分は無交換で乗りっぱなしの95年式V70
先月号ではこのクルマが大体どのような状態なのかを解説したので、今月からはいよいよリフレッシュ作業に入ることにしよう。
前回にも書いた通り、このクルマで一番最初に解決しなければならぬトラブルはオルタネータだった。実は購入直後にバッテリーがあがってしまっただけで、寿命だと思って新品に交換したのだが、そのバッテリーもすぐにあがってしまったのだ。不審に思い、シガーライターのソケットの所に差し込んで計る簡易型の電圧計で計ってみたところ、発電量自体が非常に少ないということが判明した。現状ではライトを点灯させて走ると電力消費が大き過ぎるため、夜間の走行をためらってしまうというほどの状況。これに関しては新品の買い取りという方法もあるが、

今回はコアチャージ(外したパーツを送り返す)でボッシュのリビルト品と交換することにした。
今月のもうひとつの...というよりも、メインの作業はブレーキのリフレッシュ。購入時よりリアブレーキから音がするので早急に対処しなければならぬことは理解していたが、現実には分解してみたらご覧の通り。パッドなどはすでに残量がきわどい状態だった。どうやらずっとノーマンテで、見えない部分は無交換で乗りっぱなしにされてきた個体らしい。
ハイブレッシャーターボのV70系の場合、ブレーキに関しては容量が不足しているという意見も少なくない。そのため強化タイプを含めて社外品も色々出ているが、今回はとりあえず特に強化はせずに純正と同レベルの物(ディスクローターがバロ、パッドがジュリオ)を装着することにした。

1995年式

ボルボV70 新車の味まで? HOW MUCH?

テーマは 巧く! 安く!

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

2



懸念だったオルタネータとそして足回りのリフレッシュ

フェラーリ・テストロッサ、ポルシェ996と企画してきたリフレッシュ企画の第3弾。ランボルギーニ・ディアブロに行く前に、ちょっと一服というか、現実的な値段のクルマを挟むのもいいんじゃないかということで、第4弾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は整るのかを検証する。

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

フロントのローター交換



こちらはフロントのブレーキ。ディスクローター自体はベンチレーテッドにグレードアップしている。キャリパーはリアと同じATEの鋳鉄製だが、片持ちが採用されている。対向式の方が高性能というイメージを持っている人が多いが、ロードカーとして考えると片持ちの方が優れている部分も少なくない。こちらの方もまだまだ使用できる状態だったが、このリフレッシュ企画の趣旨もあり、早めに新品に交換してしまうことにした。

リアのローター交換



これがリアのディスクブレーキ。パーキングブレーキ内蔵のソリッドディスクで、キャリパーはATEの鋳鉄製対向2ポットキャリパーが組み合わされている。ディスク自体はあまり減ってはいなかったのだが、次頁のようにパッドはとんでもないことになっていた。この状態であれば、まだまだ研磨して使用することもできると思われるが、スピードジャパンで販売しているパーツの価格を考えると、やはり新品に交換するのが得策だろう。