

1999年式 ボルボV70 新車の味まで? HOW MUCH?

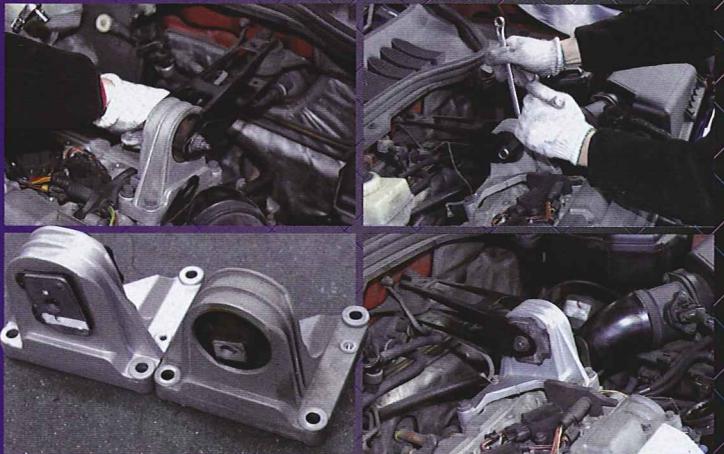
テーマは
巧く!
安く!

フェラーリ・テスタロッサ、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、一番人気のV70を取り上げている。消耗品関係のバーツを格安で交換することをテーマに、一体いくらかけければV70は甦るのかを検証する。

文●半谷範一 撮影●村上 豊
取材協力●株スピードジャパン TEL:03-3555-8865 <http://www.speedjapan.co.jp>
ナガセ自動車(株) TEL:052-361-6270 <http://www.nagase-jidosya.co.jp>

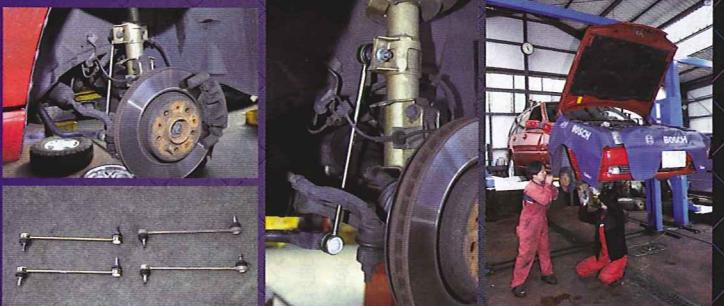
最後に車検整備 これにてリフレッシュ項目すべて 終了!

エンジンマウントの交換



ボルボのような横置きエンジンのクルマの場合には、エンジンの下側だけではなく上側にもエンジンの前後動を防ぐためのトルクロッドが装着されているのが一般的です。負担が掛かる部分なので、一般的にはあまり長持ちする部品ではなく、劣化していくとアクセルのオン／オフでギクシャクした動きをするようになります。このクルマの場合も、外してみたらブッシュの部分が切れていました。ボルボの場合、ブッシュのみではなく周りの鍛物ごと交換する様になっています。新しいバーツは側面にスチール製のプレートが付いている点が異なりますが、そのまま装着することができます。アース線の取り付け部のネジが切られていなかったので、切り直して装着しました。

スタビリンク交換

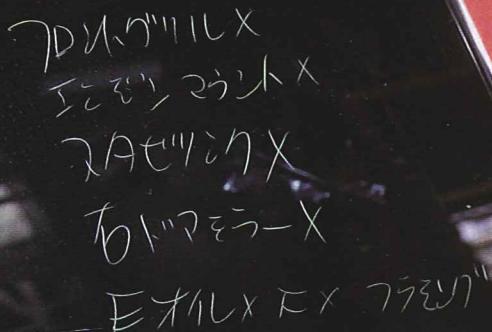


スタビライザーのブッシュやボールジョイントなどは消耗品です。別にガタが発生していても走れないことはありませんが、操縦性には悪影響を与えることになります。普段使っているとあまり劣化が気にならないこともあります。交換すれば劣化していくことに気付くはずです。このV70の場合、スタビの結合部分はボールジョイントで、ダンパーのチューブの部分から取り出したドロップリンクで固定していました。このクルマの場合、ジョイント部分だけではなく、リンクと一緒に交換するようになっています。固定されているボルトを見たらトルクスが採用されていました。取り外してみたところ、左側のリンクの方が明らかに新しく、どうやら過去に一度交換されたことがあるようです。

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

最終回

終了!



最終回のメニュー

- フロントグリル交換
- エンジンマウント交換
- スタビリンク交換
- 右ドアミラー修理
- エンジンのフラッシングとオイル交換
- 車検整備

フロントグリルの交換



このクルマに関しては、今まで特にドレスアップなどの変更を行なうことはしていませんでした。確かにホイールはノーマルではありませんが、それもたまたま購入時に装着されていたのをそのまま使用しているだけです。そこで最後にちょっとだけ遊ばせてもらうことにしました。今回装着したフロントグリルは、普通のV70に使用されている継ぎの格子模様ではなく、四角の格子模様を持つスポーティな仕様。正真正銘、ボルボの純正バーツなのですが、本来はクーペ、カブリオレ及びXC70の後期モデルにのみ使用されているバーツということです。元々、フロントグリルは簡単なピンで止まっているだけなので、誰にでも簡単に交換できるはず。もちろん今回も無加工でピッタリと装着できました。交換後は写真のようにかなりスポーティな雰囲気になりました。

ほぼ満足のいくレベルまで仕上がったので最終回にします

フェラーリ・テスタロッサ、ポルシェ993と高性能スポーツカーが2台続いたため、次に予定されているディアブロが見つかるまでの間、ちょっとひと休みしましようということで始めたこのボルボのリフレッシュ企画。機関、内装、外装とひと通りの作業がひと段落し、ほぼ満足の行く状態に仕上がった。ということで、一応は今回で最終回を迎えることになりました。

今回実施する作業は、メカニズム的な部分に関してはエンジンのフラッシングおよびエンジンオイルの交換、エンジンのアップ側のマウント交換、フロントサスペンションのスタビライザー・リンクの交換の3点。エクステリアに関しては動かなくなってしまった右側ドアミラーの交換とフロントグ

リルの交換です。

フロントグリルに関しては別に何か問題があつたというわけではなく、純然たるドレスアップのための作業です。また、そろそろ車検が切れるので、今回は継続車検も受けることになりました。今回もパーツ類は基本的にスピードジャパンが輸入、販売しているOEMパートですが、価格などに因る変動いたしましたので、スピードジャパンまで直接お問い合わせください。

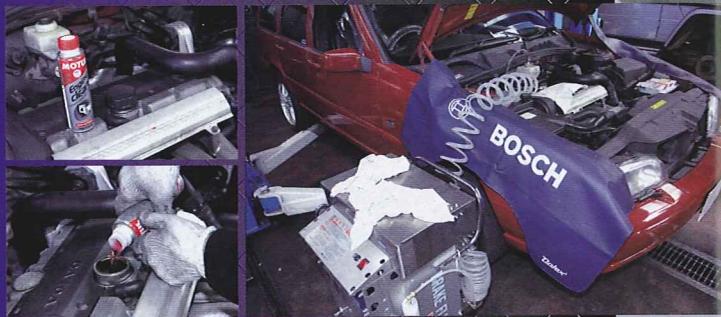
今回の作業をお願いすることにしたのは、以前に996のサスペンションキットを装着したときにもお世話になつた名古屋のナガセ自動車さん。作業は前回と同じ高木正人さんにお願いしました。それでは、写真のキャプションを追いながら、実際の作業内容を見て行くことにしましょう。



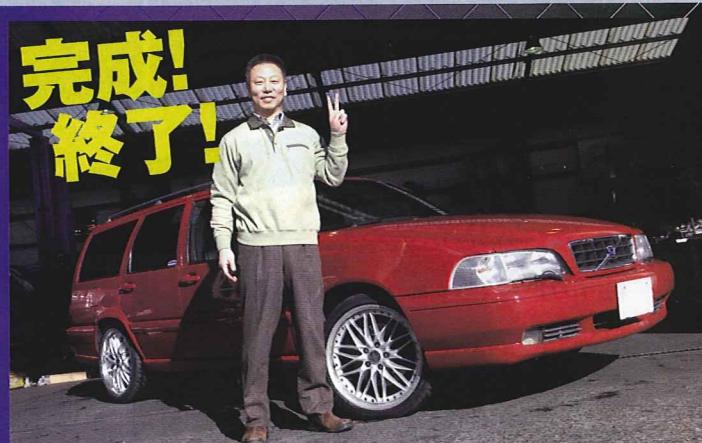
右ドアミラー交換

ドアミラーというのは意外にぶつけやすい部品で、中古車などでは正しく機能しなくなっているクルマが少なくありません。このクルマの場合も右側のドアミラーが折り畳むことができず、80km/hを超えると風圧でガタガタいうようになってしまいました。実際に分解してみないとどの程度のダメージか分かりませんが、今回は交換してしまうことにしました。このクルマの場合、外側のカバーは流用し、中のメカニズムだけを交換するようになっています。配線のコネクターを取り外すためにはドアの内張りまで剥がさなければ必要があるので、作業は意外に面倒です。カバーの内側を見たら、やはり取り付け部分に破損を修理した跡がありました。今回は破損箇所をグルーガンで補修してから組み立てることにしました。

エンジンのフラッシングとオイル交換

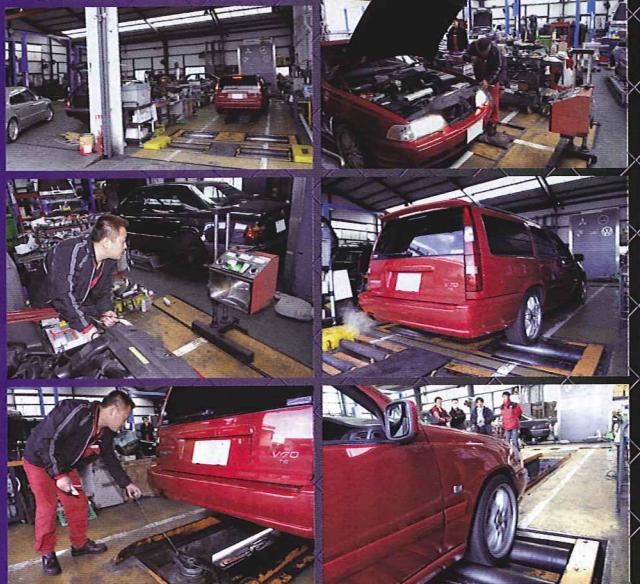


ナガセ自動車では、特にリクエストがない場合、輸入車にはモチュールの2100(10W-40)を使用しています。もちろん、他に自分が使いたいオイルがあるという方であれば、オイルの持ち込みもOKだそうです。今回はただオイル交換をするだけではなく、モチュールのフラッシングオイルを使用してフラッシングしてからオイル交換を実施することにしました。フラッシングに関しては賛否両論、様々な意見があると思いますが、今回は交換するオイルと同じモチュールのフラッシングオイル(エンジンクリーン)を使用しているため、オイルとの相性に関しては問題ありません。使用法は交換前のオイルにフラッシングオイルを添加。そのまま15分程度アイドリングさせてからオイルを交換するというものです。



これで修理&整備はすべて完了です。フラッシング&オイル交換を実施した直後ということもあり、エンジンのノイズも大幅に減少し、中々調子良さそうに見えます。普段このクルマを足に使っているスピードジャパンの小澤社長も嬉しそう。今回の企画はテスタロッサや911のときとは異なり、「安く! 安く!」をテーマとしていたため、何でもかんでも新品バーツに交換するというやり方はしませんでした。しかし、今回の作業でとりあえずは修理や整備が必要な箇所はなくなりました。完成です。恐らくこのまま当分は大きな手を入れずに乗れるだろうと思われます。しかし、あくまでバーツの勉強用の車両なので、このまま少し使用してから、この後のモデルである二代目のV70と入れ替えることになるそうです。

車検整備



ナガセ自動車さんは車検整備のラインを持つ指定工場(いわゆる民間車検工場)なので、車検もこちらでお頼いすることにしました。この取材の日にも、軽自動車からメルセデスのSクラスまで、次から次へと車検のクルマが入庫していました。今回、このクルマの検査を担当していただいたのは岩田倫久さん。ディーラー車で今までひと通りの整備をしてきたクルマということもあり、今回の検査でも特に大きな問題はありませんでした。ただひとつ、左側のヘッドライトの光軸だけは右に大きくずれていたため、基準に合わせて調整をしています。やはり左前は軽く当たっているようですが、これで実用上問題となるような箇所はすべてクリアされたことになります。

ナガセ自動車



普通乗用車、高級外車、旧車、トラックまでメンテナンス可能な種類の豊富さには圧倒される。車検も月平均100~150台をこなす。ベンツやBMWのエンジンやミッション載せ替え、オーバーホールもお手のもの。スポーツカー、レース用車両なども取り扱う。

本店 新車中古車センター 名古屋市中川区昭和橋通6丁目32 TEL:052-361-6270
飛島店 海部郡飛島村大字梅之郷字宮東9番 TEL:05675-2-1300
サービス工場 名古屋市中川区東中島町8丁目62-2 TEL:052-361-6271
板金塗装工場 名古屋市中川区中島新町3丁目2316 TEL:052-369-5130
<http://www.nagase-jidosya.co.jp>