

1999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

④



これが今回装着することにしたコニのFSD。ピストンスピードやストロークに応じて減衰力を自動調整するという機能を持ったスグレモノで、一台分セットでの販売となる。コニといえばレッドヤイエローというイメージが強いが、このシリーズはご覧のようなゴールドだった。

# ダンパー交換で 乗り心地改善!

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。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、一番人気のV70を取り上げている。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は魅えるのかを検証する。

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

### オートレベライザー付き リアサスって必要ですか?

先月までで、いわゆる故障の範囲に入りそうな部分に関してはほぼ作業が終了したので、今月からはよいよ次のステップ、つまり味を取り戻す段階に入ることにしよう。

味という最初に思いつくのはやはり乗り心地ということになる。このV70の場合もすでにダンパー(ショックアブソーバー)は抜けてしまっており、早急に交換することが必要な状態だった。このクルマの場合、標準で装着されているのはザックス/ボーゲのダンパーだ。しかし、そのままリフレッシュしたのでは面白くないので、今回はコニの最新モデル、FSDシリーズを使用してみることにした。

このFSDシリーズは、ピストンスピードやストロークに応じて減衰力を自動調整するという機能を持ったタイプだが、メカは機械式なのでセンサーなどは一切不要という。交換作業は純正のショックと変わらないし、価格的にも純正よりかなり割安だ。

しかし、ここで我々はひとつミスを犯してしまった。このT5のリアサスには、ニボマットと呼ばれる簡易型のオートレベライザーが装着されていたため、ノーマルサスのFSDを装着すると、リアの車高が下がり過ぎてしまうことが判明したのだ。

しかし、あまり必要性を感じない上に、価格的にも割高感のある純正のニボマット付きダンパーを新品に交換するのも癪にさわる。そこで、リアは普通のステーションワゴンに装着されているのと同じニボマットなし用のスプリングを流用することで、FSDのリアダンパーを使用することにした。

### フロントは問題なく交換できたが、リアで思わぬ落とし穴が...

【フロント側】



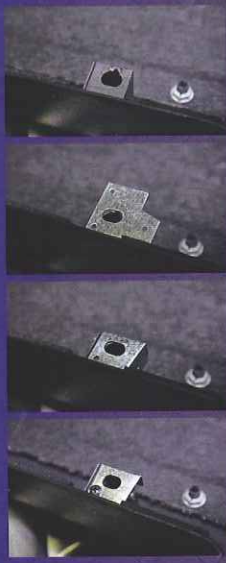
こちらはフロント用の比較。この写真ではどちらもスプリングを装着した状態になっているが、当然のことながらFSDのキットにはスプリングは含まれておらず、ノーマルのストラットを分解してスプリングを組み替えてあげなくてはならない。このFSDシリーズでは、十分なストロークが確保できないと減衰力を最適化することはできないので、ノーマル車高での使用が前提となる。

【リア側】



純正のダンパーはちょっと変わった格好をしているが、これはニボマットと呼ばれるセルフレベルリングシステムが組み込まれているため。セルフレベルリングとはいっても、下がった車高を補正するという簡易型のシステムで、メルセデスのように車高を常に一定に保つ機能を持っているわけではない。今回は適合表を見て普通のV70用を用意したが、実はそこには思わぬ落とし穴が待っていた。





### リアゲートの止め具修理

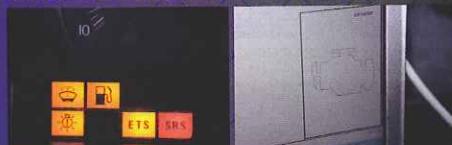
リアゲートの内張が浮くのは、この時代のボルボでは定番のトラブル。これは内張を固定するピンが入る穴の周囲(樹脂製)が破損するため。内張を新品に交換するという手もあるが、ちゃんと純正部品で補強を行なうリペアキットが用意されている。部品は薄い鉄板を穴の部分に被せて、3本のセルフタッピングネジで固定するという構造。でも最初から補強しておくのが当然の気もするが…。

### リアゲートのダンパー交換

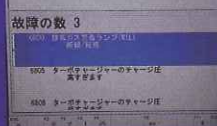


このリアゲートダンパーは消耗品だ。240や940といった時代のステーションワゴンの場合、ダンパーは外側から見える場所に取り付けられているので、誰にでも簡単に交換することができる。スピードジャパンでパーツだけ買って、自分で交換するのが良いだろう。しかし、850以降ではルーフの内側に水平に配置されているので、内張を外す手間がかかってしまう。

### 排気ガス警告ランプのチェック



10分でキーを戻します



ダッシュのインジケータが点灯し、コンピュータのメモリーに何かエラーが入ったことが分かった。ボッシュの汎用診断装置でチェックしてみたら、原因はメーター内の排気温度警告灯のタマ切だと判明。

確かに点灯するはずのキーオン状態でも点灯しない。別にメモリーを消去するのは簡単だが、ランプを交換しない限りまたエラーが記録されることになるので今回はパスすることにした。

### 【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	SJ価格
KONI FSD フロント&リアショックセット	※注1 110,000×1	
リアゲートダンパー	8,560×2	6,420×2
リアゲートリペアキット(クリップ含)	6,600×1	5,610×1
リアスプリング	16,600×2	14,780×2
小計A	—	158,010
●工賃	ディーラー価格	S7ファクトリー価格 ※注2
フロントショック交換	18,000	15,000
リアショック交換	8,400	7,000
リアスプリング交換	6,000	5,000
リアゲートダンパー交換	6,000	5,000
リアゲートリペア	6,000	5,000
DTC(故障コード)読み取り	3,600~	3,000
小計B	48,000~	40,000

※1:前後ショックを純正品で交換するとディーラー定価はそれぞれフロント3万2200円×2、リア5万7800円×2となります。

※2:リアスプリング交換およびDTC読み取りは山真自動車で行いましたが、工賃はSファクトリーと同様です。

## SHOP

山真自動車株式会社  
愛知県豊橋市つじが丘1-9-10  
tel:0532-61-7485  
fax:0532-64-0840



Sファクトリーで一旦ノーマルに戻したリアの足回り。作業を引き継いだのは豊橋市にある山真自動車。今回は社長自らが工具を手に取り作業してくれ、リアのダンパーとスプリングを交換した。



### スプリングの交換でリアの車高を上げる見事大成功の巻



作業の続きを引き受けてくれたのは豊橋の山真自動車。2種のスプリングを比較してみたら、レベライザー付きの方が実測で自由長が30mmほど長いが、線径はレベライザーなしの方が2mmも太く、巻数もひと巻少ない。そして、このレベライザーなしのスプリングと、FSDのリア用を組み合わせたのが左側の写真だ。車高はノーマル状態より15mmほど上がったが、このようにまったく違和感のない仕上がりになっている。普段、このクルマを日常の足として使っているスピードジャパンの小澤社長によると、街中での乗り心地は若干向上しているとのこと。あまり役に立っていない(?)ニボマットにこだわる必要性は感じられなかった。

### リア側だけ車高がご覧の通りのベタ落ちになった…

【フロント側】



【リア側】



これが実際にFSDキットを組み込んだところ。作業はお馴染みのSファクトリーで行なった。フロントは何も問題がなかったものの、リア側はこの写真のようにベタベタに下がってしまった。このT5にはセルフレベリングが組み込まれていたため、FSDが適合しなかったのだ。残念ながらもこの状態では走行は不可能なので、とりあえず応急処置で純正ダンパーに戻すことにした。このままリアのみ純正という組み合わせもあるが、せつからFSDキットを試してみたい。そこで後日、リアのスプリングの方を普通のV70用に交換してトライすることにした。