



大きなトラブルはないものの、内装系が弱点か…

車種別とことんメンテ

LIST.05

FORD MUSTANG



WING AUTO

ウイングオート

所在地：愛知県清須市春日焼田67-2
TEL：052-409-5434 FAX：052-409-5438
営業：10～19時 定休日：水曜日
<http://www.wingauto.co.jp>

アメ車からヨーロッパ車、さらに海外のチューニングカーまで、輸入車の総合ディーラーが「ウイングオート」。カリスマメカニックが多数在籍するサービス工場も完備で、アメ車ライフを熱くバックアップしてくれる！



2004年のデトロイトモーターショーで発表され、往年のファンをも喜ばせた5代目マスタング。ボディデザインは初代モデルのイメージを踏襲し、以後、現行のカマロやチャレンジャーにも続く「ネオマッスル」への大きなトレンドを作ることになった。エンジンはスタンダードの3.7ℓV6（前期型は4.0ℓ）と、GTに搭載される5.0ℓV8（前期型は4.6ℓ）。シェルビーGT500モデルには5.8ℓV8も用意される。今回モデルカーに選んだのは、その5冊の初期モデル、07年モデルV8搭載のGTプレミアム仕様。現行型は後期型で、2010年ビッグマイナーチェンジが行なわれている。



担当編集者 VOICE



編集部：イジリー

現在のモダンマッスルブームを作った立役者がフィフスマスタングだ。マスタングがネオクラシックスタイルとしなければ、現在のカマロやチャレンジャーの復活はなかったといっても過言ではないのだ。来年はマスタング誕生50周年という重要な年。フルモデルチェンジが噂されているけど、現行フィフスジェネレーションのような大成功を収めることができるか…今から楽しみなのだ。

マスタングって
こんなヤツ

定期的な点検をすれば大きなトラブルはなし

5年よりデリバリーが開始された5代目マスタング。そのボディフォルムは60年代「ポニーカー」として大ヒットを遂げた初代モデルを彷彿させるもので「モダンマッスルカー」という新しいトレンドを生み出した。搭載エンジンは4.0ℓV6（後期型は3.7ℓ）と、GTグレードに搭載される4.6ℓV8（後期型では5.0ℓ）に、さらにトップグレードとして、5.8ℓ搭載のシェルビーGT500もラインナップ。さて、そのメンテナンス事情だが、今回、取材でお世話になった「ウイングオート」によると、5代目マスタングの大きなトラブルは、ほとんどないとのこと。V6とV8、いずれもOHV化され信頼性と耐久性を向上、マニュアル指定の定期的な点検整備をキープすれば、常にグッドコンディションで乗っていられる。

ただ、もちろん経年を重ねれば、傷む箇所も出てくる。とくにパワーシートの内部キヤアや、エアコンアクチュエーターの内部キヤアなど、室内設置のキヤアはプラスチック製で、壊れることがよくあるのだとか。またハワートレイン系のオイルの漏れ、にじみも要チェック。もっとも、これらは車検ごとなど、普段のメンテナンスに注意していれば対応できること、オーナーの心がけ次第で、愛車の状態は良くも悪くもできるのだ。

メンテナンス(カイロ)



メンテナンス上の注意

現代的なクルマとして完成した5thマスタングだけに、これといったウイークポイントはない。月に数十台という5thマスタングがピットインする「ウイングオート サービス工場」でも、エンジントラブルを起こしているクルマはほとんどないようだ。特筆したいメンテナンス上の注意点は、まずエンジンオイルはグレード、年式によって粘度や量などが異なるので、交換の際はよくチェックしておくこと。またAT車のATFはレベルゲージがなく、専用テスターで油温を計りオイル量のチェックをする。自分のお世話になる工場に、そのテスターがあるかどうか確かめておくことだ。



……………メンテナンススペース車両……………
07年型フォード・マスタング



ウォーターポンプからの点検

V8車よりも、とくにV6車に目立って多いのが、ウォーターポンプからのクーラント漏れ。2回目の車検を迎えようという経年車両、あるいは5万kmほど走行を重ねたクルマは要チェックだ。漏れが認められたら、即、ウォーターポンプを交換。放っておくとオーバーヒートの原因に。もちろん、V6車だけでなくV8車もチェックしておこう。



早めのオイル交換を習慣付ける

冒頭でも少し触れたが、エンジンオイルはマニュアルのとおりか、それより少し早めに、定期的に交換するのがセオリー。オイルエレメントも毎回交換するのがオススメだ。オイルは同じマスタング、同じエンジンでもグレード、年式によって粘度や量が異なるので注意。なお使用するオイル粘度についてはフィルターキャップに表示されているので、参考にしておこう。



スロットルボディ内部の汚れ

V6エンジン、V8エンジンを問わず、走行距離を重ねるにつれ顕著になるのがエンジン内部、とくにスロットルボディ内部の汚れ。ここにカーボンやスラッジがたまってくるとアクセルレスポンスが低下してくる。コンディションを整えるには本体をバラし、内部をクリーニングするのが効果的だ。できれば2~3万kmごと、車検のたびに、3万kmごとに推奨されているファンベルトの交換と同時にクリーニングするのがいいだろう。



オルタネーターのトラブル

V6車、V8車を問わず起こりがちなのが、電圧低下や過充電など、オルタネーターのトラブル。5年、あるいは5万km以上走行の経年車はとくに注意。サービス工場をチェックして異常がみられたら、早めの交換がオススメだ。



エアコンフィルター点検

エアコンの効きが悪くなった……という場合は、エアコンフィルターの汚れを疑ってみよう。フィルターは車外、ボンネットの後部のパネルを外した内部、ハレクヘッドの外側に装着されている。車内にあるクルマと違って、汚れやすいのは必然だ。早めに交換を。



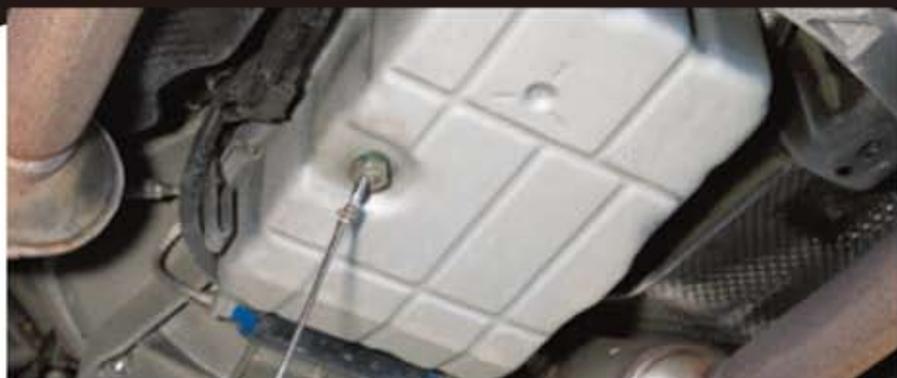
アイドラプリーのパワーベアリングの劣化

経年変化の大きな不具合として、エンジンルームからの異音が挙げられる。カタカタと音が出だしたら、それはアイドラプリーのベアリングの劣化、摩擦によるもの。エンジン本体の前方にあるアイドラプリーは、運転席側に2つ、助手席側に1つ、計3つあるが、どこが劣化しやすいということはなく、3つ、どれもが傷みやすい。たとえ傷んだのが1カ所のみでも、3カ所一緒にベアリング交換してしまうのがオススメだ。



タイロッドブーツのチェック

走行距離を重ねていくと、下回りにも不具合がいろいろと出始める。車種を問わず症例が多いのは、フロントのステアリング系、タイロッドブーツの破損。ブーツが切れ、そこからグリスなどがにじみ出したり、中に水などが浸入してサビなどを誘発し、トラブルの元になる。ただし該当部分は、ブーツのみの交換ではなく、アッセンブリーつまりリアウタータイロッドごとの交換になってしまう。



ATFの点検、確認

AT車のフルードは、普通のクルマなら量や状態をチェックするためのレベルゲージがあるのだが、マスタングの場合、それがない。量や状態のチェックは下回り、ATFのドレンボルトの真ん中のネジを取って確認。確認時は一定の油温であることが条件なので、その油温確認のために専用テスターが必要だ。ネジを取るとフルードがポタポタと溢れてくればOK。ドバッとフルードが溢れたら量が多すぎ、まったく出てこなければ量が不足ということだ。



デフオイルの交換

マスタングに限らず、アメ車のディファレンシャルはオイルドレンがないため、オイル交換の際はデフカバーを外して行なう必要がある。その分、工賃もかかるが、なかのピニオンギアやリングギアの様子も併せてチェックできるので、ある意味、理にかなった方式だ。



ショックアブソーバーの点検

ショックアブソーバー本体のヘタリや、アッパーマウント部のベアリングのヘタリも経年変化で発生する。悪くなってくると旋回時に異音が出たり、操縦性や乗り心地に影響が。とくに、ローダウンしてもショックアブソーバーはそのまま…なんていう状況では起きやすいトラブルだ。ローダウンしたら、しかるべきサイズのショックを選ぶべき。またノーマル車高のままなら、早めに新品に交換を。その際、アッパーベアリングの同時交換もお忘れなく。



デフピニオンからのオイル漏れ

リアディファレンシャルとプロペラシャフトの接合部、ピニオンからのオイル漏れも、モデルを問わず起こりがちなトラブル。またピニオンだけでなく、デフカバーとの接合部からのオイル漏れ、にじみも、シーリングが劣化すると起きる。ピニオン部、カバー部とも、もちろん発生すればシールを交換する。



ブレーキキャリパーのチェック

やはり経年変化で起きがちなのが、リアブレーキのトラブル。キャリパーのピストンが固着して、ディスクの片側だけ常に引きずったり、片側だけ利かないなんて状況が発生する。この症状が出ると、ブレーキ時にハンドルを取られたりして、かなり危険。早めにキャリパーのオーバーホールを実施したい。またローターへの悪影響も考えられるので、オーバーホールと同時にローターも新品へ交換しよう。



クラッチキットの交換

トップグレードの「シェルビーGT500」について、US本国ではクラッチのリコールが報告されている。クラッチディスク引きずりによって早期に摩耗してしまうのだ。日本で並行輸入販売される同モデルについては、ウイングオートによると、純正よりアフター製のクラッチに換えてしまうのがオススメとのこと。メーカー保証の切れたモデルなどでは、その方がローコストかつ性能も向上でき、一石二鳥だ(写真はGTのもの)。



ウェザーストリップの劣化

総じてアメ車に比べるのだが、ウェザーストリップの耐久性は日本車に比べ低い。したがって経年変化も早く訪れ、時期を見て早めの交換が必要だ。またマスタングの場合、サイドのウインドーのステーのカチカチが影響して、ウェザーストリップに部分的にダメージを負わせてしまうこともある。ここから亀裂が入り、寿命を縮めてしまうのだ。



ドアの内張りハガれる…

インテリアではドアのトリムの一部分がハガレ、落ちてしまうことも。とくに車内の温度が上がる夏場に多いトラブルだ。基本的には接着剤を使って張り直せばOKだが、しっかりリペアするなら内装屋さんにて施工してもらおう。



A/Cアクチュエーターの破損

これもパワーシート同様、稼働するギアがプラスチック製で壊れやすいがゆえなのだが、エアコンのモードアクチュエーターも破損しやすい。エアコンのモードスイッチを回した時、内部の小さなギアが欠けるとガチガチと不快な音がする。トラブルを防ぐには、取り扱いに注意するしかない？



ビラーシールが弱点?!

これもアメ車ならではのウイークポイントだが、フロントビラーのシールが年数を重ねると、だんだんハミ出ししてくる。雨の多い日本だから……だろうか？



フューエルセンサーの不具合

メーターパネルの電装関係のトラブルも、一昔前のアメ車と比べれば、今どきのクルマは大いに改善され、事例は減っている。しかし、それでも完全にはなくなったとはいえ、マスタングの場合は車種を問わず、フューエルセンサーユニットの不良によるメーター誤表示もよくあるとか。燃料を満タンに給油したばかりなのに、3分の1しか入っていない…など、誤表示があったら、原因はこれ。



パワーシートの作動不良

5thマスタングで、最も多いトラブルが、このパワーシートのトラブルだとか。その仕組みは電動でなかのギアを回して稼働させるものだが、そのギアがプラスチック製のため、破損しやすいのだ。リクライニングだけでなく、ランパーサポートも、また運転席側・助手席側と、壊れやすいのは場所を問わない。直すと、少し高くつくかも。

エンジン洗浄により燃費もアップ

ここに挙げた5thマスタングのウイークポイントは、「ウイングオート」のカリスマメカニックの皆さんが実際に経験したトラブルを踏まえ、紹介してくれたもの。さらにウイングオートでは、メンテナンス施工に合わせ、エンジン内部の洗浄もオススメしている。内部洗浄はオイルラインと吸入空気ライン、2つの系統に分けて行なうことになる。オイルラインに施工するのが「オベロン・スラッジ・ナイザー」。内部に洗浄剤を循環させることで、こびり付いたスラッジなどを除去。エンジン本来の性能を取り戻す。車検ごとなど、定期的な施工を行えば、クルマも長持ちするだろう。一方、吸入空気ラインを洗浄するのが「ワコーズRECS（レックス）」。エンジンの負圧を利用して、スロットルボディより後ろに洗浄液を点滴のように吸い込ませることで、インテークマニホールド内、シリンダー内など吸気系・燃焼室をキレイにする。



吸気系や燃焼室のクリーンアップ!

インテークマニホールドの内部やエンジンシリンダーなど、吸気系や燃焼室のクリーンアップを行なうのが「ワコーズRECS」。スロットルボディの後ろから洗浄液を点滴のように少しずつ、エンジンの負圧を利用して送り込み、内部を急速洗浄していく。こちらもスラッジナイザーと合わせ、3万kmごとの施工がオススメ。少し疲れてきたエンジンをリフレッシュし、新車の時のパワーを取り戻してくれる。施工は1万2600円～。排気量や車種によって価格設定があるので「ウイングオート」にASK。



エンジン内部にたまったスラッジなどを排除、洗浄

「SLUDGE NIZER（スラッジナイザー）」は、オベロンオイルがプロデュースする、日本製のエンジンクリーニングシステム。エンジンオイルのドレン部とオイルフィルター装着部にパイプを接続し、洗浄液を循環させ、オイルラインやエンジン内部にたまったスラッジなどを排除、洗浄する。ドライサンプ車種（コルベットZ06など）やハイブリッド車などを除けば、どんなクルマでも施工可能だ。施工後はエンジンの静粛性や燃費も向上。パワー的にもエンジン本来の性能を取り戻す。3万kmごとの施工を推奨。施工代は2万7900円～。ほかにもエンジンオイル代やフィルター代が必要。