

No MUSTANG, No Life!



協力: マスタング・オーナーズ・クラブ・ジャパン

撮影: 浅井岳男

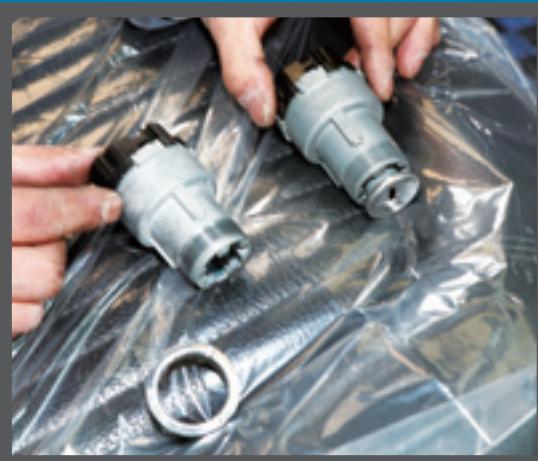
マスタングスブーキー



先月はスターターの交換を行ない、これでエンジンはバッヂリかかる！と思ったのだが、その後しばらくして、うんともすんとも言わない状態になったサブロー号。この症状を詳しい人に相談したところ、電装系に問題がありそう…とのこと。そこで今回は電装のプロの「シンコーエンジニアリング」にお邪魔してトラブルシューティングしていただくことにした。

どうにもエンジンがかかるない…

キーシリンダーの交換＆オルタの調整の巻



今回交換するパーツは「キーシリンダー」だ。その名の通り、カギを差し込み、キーを回す（捻る）ことにより電気が流れエンジンが始動するというもの。最近のクルマはスタートボタン（イグニッションスイッチ）が付いているものもあるが、カギを使うか、ボタンで押すかの違いでしかなく、システムとしては同じ。で、このキーシリンダーだが、49年前に誕生したサブロー号はこれまでに何千回と使用してきただろうから、劣化してきているのは明らか。劣化とは機械的なこともあるが、接触不良が主な原因だ。

取材当日、自宅を出る際にはパワフルにエンジン始動したサブロー号。しかし、今回お世話になる電装系のプロショップ「シンコーエンジニアリング」に到着後、ピットに移動しようとすると、エンジンがかかるない…。それどころか、スターターすら回らない状態になってしまった。

エンジンが冷えている状態では始動するが、温まると無反応になってしまうのだ。この症状は少し前から出でたおり、キーシリンダーの劣化も予想されたので事前に用意し持ち込んだ。シリンドラ交換前、各部の電気の流れをチェックすると、バッテリーは正常値だったが、キーシリンダー交換すると、バッテリーは付近の電圧を計測すると電圧不足ということが判明。やはりシリンドラ交換することになったのだ。



さがは取材慣れしたサブロー号、現場までは問題なく走行できたのに、取材現場のシンコーエンジニアリングに到着すると、まったく動かなくなってしまった…。ピットまでスタッフの方に押していただき各部のチェックを行なうこと。なんだか、こんなシーンをよく見るなあ。サブロー号ったら気分屋さんなのよね。



式号機：ブシロー号



初号機：サブロー号

1976 FORD MUSTANG II

た式号機の「ブシロー号」は1976年型のマスタングII。ようやく自走できるようになったが、不人気車の宿命か、パーツが入手困難につきレストア作業はなかなか進んでいない…。

イジリー木村の初号機「サブロー号」。1968年型のマスタングGTだがシェルビーGT500レックになっているのが特徴。390ビッグブロッケンエンジンを搭載したれっきとしたマッスルカーなのだ。



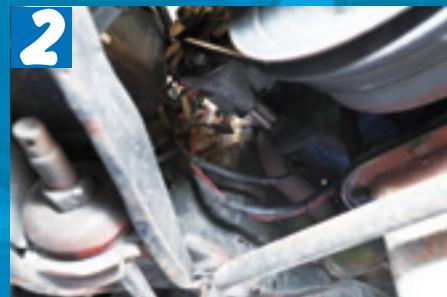
イジリー木村

アメ車マガジン編集部のヲタク、異常に物欲が強くモノへのこだわりも人一倍。そんなものもあって2台のマスタングを所有、それらを広いガレージに入れてきた。昨年6月から田舎暮らし始めたナイスミドルである。

マスタンクスプーキー



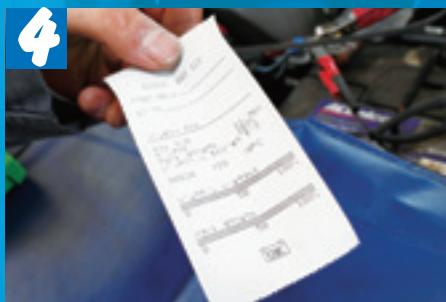
国土交通省が認めたクルマの電機のエキスパート「シンコーエンジニアリング」には診断スター・エンジンアナライザーも完備。サブロー号の現在の状態をチェックしてもらった。



先月号で交換したスターター自体にはまったく問題はなく作動も正常だった。このスターターを回すための電力が根本的に足りないために、エンジンが始動しないのだ。



どんなに古いクルマでもバッテリーは装着されている。始動のキモとなるバッテリーの状態をまずは診断していただきたいが、バッテリーにも問題はなし。



バッテリーテスターにより電圧は12.76V、スタート容量は107%、充電状態、スタート容量ともに100%という診断結果が出た。このように数値で表れると安心する。



次にキーシリンダー付近の電圧を計測すると、8.5V~9.5Vしか電圧がないことが判明した。すなわち12Vないとエンジンを始動することができないので、この付近に抵抗があるのだ。



そんなわけでキーシリンダーの交換を行なうことになった。サブロー号も含め、多くの場合、ステアリングの右下付近に配置されている。作業は難しくないので大変な作業。



マイナスドライバーなどで、キーシリンダーのベゼルを少しづつ反時計回りにずらしていく。このときにベゼルが傷ついてしまうので、新たなベゼルも用意した。



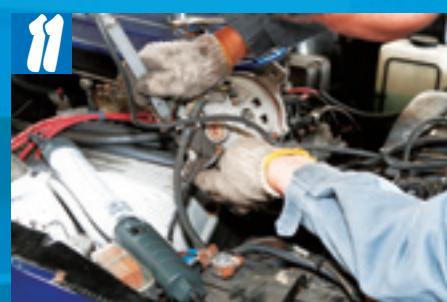
左が新しいシリンダーで、右が古いもの。カギ穴はバネで固定されており、これを外して移植するのだ。このバネが知恵の輪状態になっているので、ちょっとしたコツがいるのだ。



キーシリンダーを交換し電圧を計測すると、電圧はまだ10.5Vだった。やはり抵抗があるようで、シリンダーのカブラーが割れていてこれが原因で接触不良だった。カブラーは応急処置。



シリンダーのカブラーをビニールテープで応急処置したが、念のためオルタネーターをチェック。固定ボルトの長さが不適で斜めに固定されており、電圧が不安定だったことが判明。



オルタネーターの電圧を計測すると正常値だったので、このバーツ自体には問題はないことが判明。オルタネーターを固定しているボルトの長さを調整しフィットするようにした。



サブロー号はこれまでに幾度かオルタを交換。しっかりと固定されていなかったためにオルタがダメになっていたことも考えられる。その後、エンジンは力強く始動するようになった！

国土交通省が認めた電機のエキスパート

今回、サブロー号のチェック＆メンテナンスをお願いしたのは埼玉県加須市にお店を構える「シンコーエンジニアリング」。カーエアコン、バッテリーなど、クルマの電機に関する「電装屋」、すなわち電機のプロショップだ。間もなく創業50周年となる老舗ショップであり、その豊富なノウハウと実績により、頼りにしているクルマ屋さんも多数。アメ車をはじめ日本車、各國の外車、そしてビンテージカーのメンテナンスも行なう。さらに大型トラックや建設機械、農業機械のメンテナンスも行なうことからも分かるように、そのスキルはまさにプロ中のプロなのだ。サスペンションテスターやブレーキテスターなども完備！ 電機に問題を抱えているアメ車オーナーさんは是非相談してみよう。



シンコーエンジニアリング

location◆埼玉県加須市下高柳1632-3

phone◆0480-76-0234

URL◆<http://nttbj.itp.ne.jp/0480760234/index.html>

営業時間◆8:30~18:00 定休日◆日曜・祝日

