

No MUSTANG, No Life!

MUSTANG



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

★★★★★マスタングスプーキー

SPOOKY



半年ぶり、2018年になってからは誌面初登場の編集部マスタング：サブロー号。実はこの所のずっと不機嫌だったんですわ。なかなかエンジンがかからず、かかったとしてもすぐにストールしてしまうという状態が続いていたのだ。そんなわけで電装・点火系のプロフェッショナルであるシンコーエンジニアリングにて診てもらい無事に復活したのだった。

半年ぶりに復活したサブロー号 点火系を一新してゴキゲンに!の巻

サブロー号の反抗期も
ようやく治まったかな！

昨年の秋くらいから、編集部マスタング・サブロー号の調子が悪く誌面登場は半年ぶりとなる。昨年春頃からサブロー号の反抗期がはじまり（エンジンのかかりが悪かった、スターター、キーシリンダー、リレーを交換。一時、素直な良い子になったかと思っただが、またエンジンのかかりが悪くなったのだ。いずれ機嫌も良くなるだろうと舐めていたら、その後まったくエンジンがかからなくなりました。

電装系と点火系にとっても疎い編集部イジリー木村。今回も電装・点火系のプロ「シンコーエンジニアリング」に診ていただくことになった。的確な診断により、スパークプラグ、イグニッションコイル、デスピローターを交換。めでたくサブロー号は復活した。



今回交換したパーツはスパークプラグ、イグニッションコイル、デスピローターの3つ。スパークプラグは、イグニッションプラグ、点火栓(せん)とも呼ばれる部品で、ガソリンエンジンの混合気に点火するためにシリンダーヘッドに取り付け、シリンダー内の圧縮された混合気に点火する役割がある。そして上の写真のイグニッションコイルとは、ガソリンエンジンのスパークプラグに、高圧電流を供給するための変圧器のこと。12ボルトの電圧を10000～30000ボルト程度に変換するパーツだ。そしてデスピローターとは、イグニッションコイルで発生した電気を、エンジン回転と連動して分配する機能を持つパーツ。これが摩耗すると、スパークプラグへの電気の供給が弱くなり、エンジンがかからなくなったりするのだ。



半年前にキーシリンダーの交換を行なうことで、エンジンがかからないという症状は改善したはずだった。しかし、その半月ほど経つと同じ症状が出るようになってしまい、その後リレーを交換。それから数カ月後、またエンジンがかからなくなりましたので再びシンコーエンジニアリングに相談。旧車に限らず、クルマの故障は何か一つ改善すると、次の部分が不具合が出る負のスパイラルに陥るので、一つ一つ改善していくことがカギとなるのだ。



式号機：ブシロー号

1976 FORD MUSTANG II

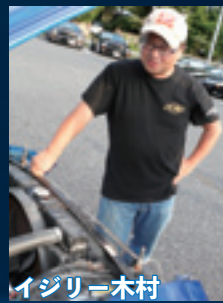
た式号機の「ブシロー号」は1976年型のマスタングII。ようやく自走できるようになったが、不人気車の宿命か、パーツが入手困難につきレストア作業はなかなか進んでいない…。土になる日が近いかも。



初号機：サブロー号

1968 FORD MUSTANG

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ルックになっているのが特徴。390ビッグブロック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一のラタク。異常なまでに物欲が強く、モノへのこだわりも一層。そんなこともあって、2台のマスタングを所有、それらを広いガレージに入れたくて、2年前から田舎暮らしを始めたナイスミドルである。

マスタングスプーキー



プラグはバルブカバーの中に存在。V8エンジンの場合、8本のプラグを使用。中央の丸がディストリビューターで、中にデスピローターが入っている。下の丸がイグニッションコイル。



今回もシンコーエンジニアリングのベテランメカニックの鈴木さんが作業を担当。タワーバーを外し、バルブカバーを外し、プラグを交換。エンジンルームがガチガチなので大変な作業。



左が使っていた古いスパークプラグで、右が新しいもの。不完全燃焼が多くなると堆積したスラッジにより、このように黒色に、さらに古いものは電極の火花ギャップが広がっている。従って定期的な交換が必要な部品なのだ。



もしかして燃料が流れていないことも考えられるので、念のため燃料ポンプのチェックも行なった。燃料ホースも外して燃料が流れているか診たが、ここは問題がなかった。



スロットル/バルブもチェックしたが、こちらも問題はなし。すなわち燃料系には問題がなく、点火系が今回の問題であることが予想できたのだ。



イグニッションコイルの電圧を計ると、1次側の抵抗がV8エンジンは1.5Ωが普通なのだが、これは2とか3Ωという数値が出た。イグニッションコイルが一番の要因であることが判明。



接点が8個あり、電気をプラグに分配する役目のデスピローターを交換するためにデスピキャップを外す。シンプルな部品だが重要な役割を持っており、定期的な交換が必要なのだ。



手前が新しいデスピローターで、奥が古いもの。古いものはバネがへたってしまっていてイグニッションコイルで発生した電気をうまく分配できなくなるのだ。



デスピキャップとローターは、ローターが回転して、それぞれのキャップ側接点に、機械的に接触する構造なので、走行距離に比例して接点が磨耗していくのだ。



こちらが、これまで使用していたイグニッションコイル。ガソリンエンジン車では、エンジンの燃焼室内の混合気を燃焼させるための火花を作るための電気を供給する重要なパーツなのだ。



そして新しいものに交換。バッテリーからの12Vの電圧を10000~30000V程度の高電圧に変換する必要があり、イグニッションコイルはこの電圧の変換を担っている偉い奴なのだ。



スパークプラグ、イグニッションコイル、デスピローターを交換してエンジンをかけてみる。キーを捻って一発始動！電装・点火系がいかに重要なかを痛感したイジリーであった。

国土交通省が認めた電機のエキスパート

今回も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。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、各国の外車、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://nttb.jp.ne.jp/0480760234/index.html>

営業時間◆8:30~18:00 定休日◆日曜・祝日

