

115,000km ホンダ オデッセイ L

車も同じ、まだまだイケる「定年後再雇用」

この車を我々に引き渡すに当たって、それまで熱心に面倒をみてきた塚原編集長が担当者なら当然あるはずの惜別の情と自負の念を込めてこう言った。「距離の割にしっかりしています。ダンパーなど今でも新車時と比べて8割がたの性能が残っていますから」その言葉は本当だった。

現在オデッセイはCGの元を離れ、同じ編集部でも別冊や単行本を手掛ける当部署にある。それから1ヵ月と少々が経ったが、幸い11万km余にして初対面となった我々の目から見てもことさら古い車のように感じない。3年数ヵ月も路上で過ごせばキズのひとつやふたつあっても不思議ではないが、単に外周りのコンディションが良好なだけでなく、下に潜ってみてもこれといった擦過痕すら認められないのだ。前任者が丁寧に取扱ってきたなよりの証拠だが、同時にひと昔前のホンダ車、少なくとも'90年代前半までのアコード等を知る身には嬉しい驚きである。

というのも、かつては概して低いノーズと立派すぎるバンパー／オーバーハングが災いし、ちょっとした路面の折り返しなどでも顎を打ちやすかったものだが、それがないということは生涯を通じて適切なダンピングが確保されてきた証左でもあるからだ。ボディのヤレが少ないことも一驚に値し、まさに今昔の感がした次第。

■第2のお勤め、ゴクローサン

むろん、細かいところまで含めるとさすがに完全無欠というわけにはいかない。部署が代わったのを機に、新たな目で見つめ直した車本来の長所・短所とあれこれ併せ、現状を報告すると次のようになる。

・大柄な重量級FWDであることを考えるとそれゆえのクセが少なく、独得のドライビングポジションや視界を別とすれば自然でマイルドな、誰にでも馴染みやすいハンドリングを示すのが正直言ってやや意外だった。売り物の低重心設計とロングホイールベースが効いているのだろう、とにかくトルクステアなどの悪弊とは無縁である。現在装着されているヨコハマのDNA Mapタイヤは残り溝も充分で、通常の範囲であればスキル音を立てることも滅多

にない。

・ちょうど高速巡航に相当する100km/h前後で軽いステアリングウォブルあり。単なるホイールバランスの問題かもしれないが、試しにスタッドボルトを締め付けたら低速でのそれは収まった。

・ワイパー作動中に起立した右側ブレードがAピラーを叩き、ヘタをするとそれを乗り越えそうな勢いの時がある。2スピードのうちHiに限ってだから、それならLoにすればいいようなものだが、うっかり事前に雨滴感知式のAutoモードを選んでいるとひとりでにそうなりがちなのだ。かつてほかの車で経験した例ではアームを取り付けるピボットのセレーションがずれていたのが原因だったが、オデッセイの場合はパーク時に近接する左側のブレード自体がスカットルに対してすでにギリギリであり、調整代は案外少ないものと思われる。

・ウィンドスクリーンの目の前に小さいながらガラスのヒビ割れがあるのを発見。おそらくは飛び石によるものだろうが、ここはひとつ成長しないようにと祈るほかない。

・エンジンルームを眺めてもディップスティックが見当たらないと思ったら、あったあった、カバーの真ん中に小さな黄色い頭が。例によってペナペナとしたスチールの薄板は度重なるチェックでか、クネクネ

と折れ目が付き、抜き差しが難しい。

・速くN360の昔からマニュアル／オートマチック問わずダッシュシフトが得意なホンダだが、そのことによる(ドライバー側の)お笑い種も。それはキッチリ目線を落として操作しないと時として本来のセクターではなく、むしろ恰好の位置にあるコンソール上のペットボトルなどを掴んで空を切るという失態を演じかねないからだ。案の定、隣りの同僚からは失笑を買ったが、実はそのカメラマン自身、過去何度も経験済みだと白状した。

■ヘッドを丸洗い

そんなオデッセイの再就職を祝ってエンジンの「エステ」を奢ってやった。周知のとおり、エンジンのシリンダーヘッド内部には長年の使用に伴ってオイル上がりによる硫化物や炭化水素の燃え滓がカーボンとなって附着・堆積するが、それを洗浄し新車に近い状態までリフレッシュしてやろうというのだ。我々が試したニューテックジャパン(〒231-0801 横浜市中区新山下1-17-15/Tel.045-628-2055、<http://www.nutec-japan.com/>)ではそのうえで燃焼室内壁やピストンリング、バルブシートにコーティングを施し、摺動部分のフリクションを低減するとともに、さらには



①作業開始前に現状での圧縮圧力がどうなっているかを掴んでおく。CGオデッセイは#1シリンダーが15.8、#2が16.0、#3が15.5、#4が15.6だった。単位はkg/cm²で、いわゆる圧縮比と異なるのは言うまでもない。スターターをチョンチョンと回してクランキングしながら計測する。コーティング施工後は果たせるかな、同16.2、16.5、16.2、16.6と4気筒すべてが着実な上昇をみたのが嬉しい。

