

## 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/cm<sup>2</sup>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。





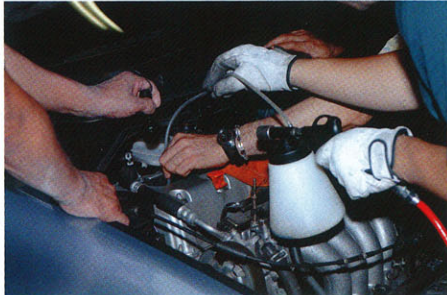
②ついでにフェューエルラインの掃除をしておく。燃料タンクに溜まったスラッジを除去。



③これもその一環で、EGRの途中からクリーナーを注入し、インジェクターのノズルをクリーニングする。



④これからが本番。まずムース状のリムーバーをプラグ孔から燃焼室に向けてスプレーし、1時間ほど放置すると隅々まで行き渡ってカーボンを溶解・剥離、やがてそれを包み込んだ形で液化する。



⑤液化してシリンダーの中に沈んだリムーバーをバキュームで吸い上げる。



⑥真っ黒になったその溶液を濾過してみると細かな粒状になったカーボンがこれだけ確認できた。11万5000kmの垢というわけだ。



代表取締役で自ら製品のレシピを開発する鳩谷さん。元は日本メーカーのエンジン設計者で、レースにも深く関わっていた。



⑦ここで一旦エンジンに火を入れてやると、テールパイプから今まで見たこともないような白煙と刺激臭が吹き出されてビックリする。残りのカーボンと溶剤が燃えて排出されたのだ。換気のために車の脇でファンを回しており、実際には辺りが霞んで見えるほど大量に出る。ちなみに、それらは触媒が作動温度に達してさえいれば燃え尽きるので問題はないという。



この日使用した薬剤とオイル。左からスラッジリムーバーのNC-220/3675円、同NC-120/オープン価格、カーボンリムーバーのNC-900/6300円、コンプブーストと呼ばれるコーティング剤のNC-202/6300円、エンジンオイルのNC-51 Ester R/2520円/1ℓ。いずれも消費税込み。



⑧エンジンオイルを下抜きでドレイン。NUTEC Japanオリジナルの“Interceptor”オイルはオデッセイの場合、0W-30の“NC-51 Ester R”を使った。下周りもキレイなものでしょ？



⑨最後にコーティング剤を注ぎ込む。2.4ℓクラスなら気筒当たり10cc程度。基本的にはエンジン稼働時の熱と爆圧で定着するが、より厳密には少々慣らしが必要で、そのため施工後は距離にして50kmくらいの間、穏やかに走る事が求められている。

超微粒子からできたオリジナルブレンドのエンジンオイルと交換、浸透性とシール性を高めてエンジン全体の効率を引き上げる

“パワーアッププログラム”なるパッケージが用意されており、我々もそれを選んだ。新車でも効果があるという話だが、走行距

離が多ければ多いほど「落ち」もまた激しいはずで、その意味で我々の車は理想的なテストベッドとなるはずだ。

手順はご覧のとおり。薬剤剤浸のためあって作業は2～3時間ほど必要だが、その過程で途中エンジンを掛けると事前の説明どおりカーボンが見事な白煙となって排出されるのはいかにもキレイになったと実感を抱かせるに充分だ。当然、燃費の向上などが期待される所だが、今回の移籍によって走行パターンも変化しているため、これについては今後慎重に見極めることとし、とりあえず車が静かになったことは特筆しておきたい。アイドリングも走行中も不思議なほどエンジンの存在を意識することが少なくなったのである。価格はオデッセイの場合、消費税込みで総額2万6355円。ほかに上記作業時間分の工賃が要る。(report=道田宣和/photo=小河原 認)