

JISPA NEWS

輸入車整備の情報誌

〈発行所〉 一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

TAKE FREE!

Vol.

04

2021年1月

TOPICS & VIEW

〈巻頭特別インタビュー〉

JISPA テクニカル・アドバイザーに訊く

輸入車との正しい向き合い方

整備の現場から生の声をお届け **匠 VOICE!**

古き良き名車愛でる #004

アルファロメオ 156

会員工場訪問記 日免オートシステム

気になる自動車業界の先を詠む

自動車業界の NEWS な話題

意外と知らない? クルマの豆知識

[JISPA 新会員紹介] 御殿場整備 (静岡県御殿場市)

安心して
輸入車に
乗る。



輸入車修理のベストパートナー
一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

〈巻頭特別インタビュー〉

輸入車との 正しい向き合い方

JISPA テクニカル・アドバイザーに訊く

JISPA には、会員工場が輸入車整備で困ったことがあった場合に相談できる「テクニカル・アドバイザー制度」が導入されています。このテクニカル・アドバイザーには、輸入車の入庫が多い会員工場の工場長や、メカニック長クラスなどの経験豊かな輸入車整備のスペシャリストが就任しています。そこで今回は、輸入車との正しい向き合い方について JISPA テクニカル・アドバイザーの御三方にお話を伺いました。

— 国産車と輸入車の違いはどんな部分でしょうか？

山口氏：乗る側の観点から見ると、輸入車はパーツやボディ剛性が違うので“走り”が全然違いますよね。一方で整備する側の立場で言うと、基本的には違いはさほどないと思います。

矢吹氏：そうですね、今時のクルマは国産車もみんなコンピューターで制御されていますし、造り自体は変わらないと思います。ただ、輸入車は永く乗ることを想定しているので部品交換が前提となっていることは国産車とは違う部分ですかね。

山本氏：あとはクルマの違いではないですが、乗っている方の違いが大きいかもしれません。やはり輸入車オーナーの方が、クルマのことを知っているし、フィーリングを気にする方も多いので部品の選び方などにも気を使っています。

— クルマ自体に違いがないにも関わらず、輸入車整備を行う工場が少ないのはなぜでしょうか？





JISPA テクニカル・アドバイザー
協和自動車株式会社

山口 直彦氏

JISPA テクニカル・アドバイザー
有限会社矢吹商会

矢吹 正諭氏

JISPA テクニカル・アドバイザー
有限会社玉野自動車

山本 世知氏

山口氏：それは、輸入車に関する情報を持っていないからだと思います。国産車であればディーラーに聞いたり、FAINESを見るなどで、整備マニュアルを比較的簡単に入手できますが、輸入車はそうはいきません。

山本氏：輸入車のパーツは高価なものが多いのも、輸入車整備をやりたがらない要因のひとつかもしれません。例えば、マセラティなどの高級車が入庫しても、車を動かすことすら嫌がる人もいるようですし。

— 誤ってぶつけたりすると大変なことになりますからね。
では輸入車と上手に付き合う方法があれば教えてください。

矢吹氏：そのクルマが造られた国の状況を知っておくことは重要だと思います。例えば、アウトバーンで100kmくらいの通勤で走ることを想定して作られたドイツ車は、日本で10km程度の短距離走行を繰り返して使用した場合に、エンジンの調子を崩したりする場合があります。こういうことを理解して使うのと、理解していないのとでは違いがあると思います。

山口氏：あとは、たとえ中古で安く購入できたとしても、“元々は高級輸入車である”ということを忘れないことです。稀に「修理金額が高い」と驚かれる方がいますが、新車価格はその何倍もしますので、同価格帯の国産新車よりも修理費用が高いのは当然です。

山本氏：輸入車はこだわりを持って乗られる方が多いと思いますので、とにかく長く愛車に乗り続けるには“メンテナンス”が一番大切です。困った時に何でも相談できる信頼のおける整備工場を持つことをお勧めします。

— 信頼できる整備工場を探すときにどんなことに注意すれば良いでしょうか？

矢吹氏：やはり“経験が多い工場”を探すべきです。それだけ情報が集まっている証拠です。その工場に止まっている車で

分かることも多いと思いますよ。

山口氏：ホームページをチェックし、整備事例などを見れば、ちゃんとしている工場かどうかはある程度見分けられると思います。それから“JISPA”や“ボッシュカーサービス”の看板を掲げている工場は、少なくとも情報を入手できる環境が整っていますから、ひとつの目安にはなりますよね。

— テクニカルアドバイザーとして整備工場からの相談を多数受けているとのことですが、どのような相談が多いのでしょうか？

矢吹氏：パーツの外し方や場所といった整備情報を聞かれることが多いですね。輸入車はエンジンひとつとっても、バリエーションがたくさんあるため、展開図のイラストを使いまわしていることがあり、「実物と違うけど大丈夫ですか？」という相談を受けることもあります。

山本氏：特に多い相談は、車検に付随した問い合わせですね。締め付けトルクひとつとっても、整備マニュアルがないと数値が分からないですから。あとは、修理時間が分からないので見積りを作れないという相談も少なくないですね。経験を積んでいくしかない部分でもあるのですが、メーカーの指数と合わないことは結構ありますよ。

山口氏：JISPAの研修（中級編）でも取り上げていますが、エラーコードを検出したあとの原因探求に苦労される方はやはり多いです。最近では国産車も同じですが、CAN（コントローラー・エリア・ネットワーク）を活用している影響で見極めが難しくなっています。輸入車では国産車に先駆けて古くから電子制御が行われているので欠かせないスキルのひとつですね。

貴重なお話をありがとうございました。輸入車整備は、情報の入手が困難であること、そして何よりも現場での経験が欠かせないことが理解できました。だからこそ、JISPAのような情報を共有できるネットワークが必要なのですね。



VOICE!

平均車齢が8～12年と、輸入車を長く大切に乗り続けるオーナー達から、“整備や修理を安心して任せられる工場”を求める声が広がっている。このコーナーでは、JISPA 会員工場に入庫した整備事例の中から、輸入車オーナーにとって興味深く、目からウロコな“生の声”をお届けしよう。

整備事例

#007

キャタライザーの硫黄化に要注意!

BMW3シリーズE90型のエンジンの調子が悪いということで来店されました。具体的な症状として、エンジンチェック灯が点灯しており、出足も悪くスピードが上がらないとのこと。

何はともかくまずは診断機でチェック。すると...、何やら気になる「キャタライザー、硫黄化」の文字が!

どうやら、頻繁な短距離走行や高速道路の走行が稀、もしくは皆無などの際にNOxキャタライザーに硫黄が蓄積してしまうみょうなのです。実はこのキャタライザー 硫黄化の症状を起こしているBMWが、最近多発しているようなので要注意です。

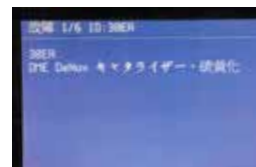
この解決方法として、高速道路を30分間程度走行すると、NOxキャタライザーの温度が高く

なり、硫黄が排出されやすくなるみたいなのですが、そういう訳にもいかず...

そこで今回は、スロットルボディにリキモリのキャタライザークリーナーを噴射してみることにしました。噴霧後20～30分経過してから、エンジンの回転を少し上げ気味で回してみると、マフラーから煙と一緒に硫黄成分が吐き出されました。

そして、エンジンを切った後に再度イグニッションオンしてみると...、無事にエンジンチェック灯も消え、アイドリングも正常になりました! もちろんNOxセンサーの交換もさせていただきました。

BMW乗りの皆様、同様の症状にはくれぐれもご注意くださいませ。



診断機に「キャタライザー、硫黄化」の文字



スロットルボディにクリーナーを噴射



煙と一緒に硫黄成分が吐き出される

多田自動車 (東京都世田谷区)

整備事例

#008

こんな故障もあるんです!

先日入庫したBMWの故障事例をご紹介します。お客様から「黄色い三角のビクリマークが点滅して40キロ以上の速度にならない」という症状で修理依頼を頂きました。

まずは入庫した車両をテスターで故障診断。点検してみると故障メモリの入力はありません。ですが、実際に走行しながら実数値を見ると「左後ろ」の数値が異常に変化する事が判明。早速、左後ろ廻りの点検。見た目には、何も問題ありません。では、取り外してみましよう。この状態でも、問題は無さそうです。そこで「車速センサー」の部分はどうなっているのか、取り外し



て中を覗いて見ました。すると何か光っている部分がありますね。とっても怪しい... (汗)。センサー側を見てみると...、何となく接触しているような...

とりあえず「ドライブシャフト」を外してよく見ると...、この溝の部分の変化で車速信号を発生させているのですが、「サビ」の発生が酷くてホント凄いの状態です。このサビが、センサーを削ってしまい正確な信号が出せなくなってしまったのでしょうか。



ドライブシャフトの新旧比較。一目瞭然ですね。その後、新しいドライブシャフトを取り付け、走行テストでも以前のような症状は発生しませんでした!! これにて修理完了です!!!

いやー、こんな事もあるんですね～。故障の原因として考えられるのは、「長期保管」、「沿岸部に近い場所での保管」、「材質の不具合」といったところでしょうか。

今回の事例は、私も大変勉強になりました。御依頼頂きましたお客様、ありがとうございました!

田中自動車 (東京都江戸川区)

古き良き 名車を愛る

WE LOVES VINTAGE CAR !

#004

ALFA ROMEO 156

ハイエンドからコンパクトクラスまで、各々に個性的なモデルが揃うイタリア車。今回はそんなイタ車の中でも、「アルフィスタ」と呼ばれる熱狂的なファンを持つアルファロメオにフォーカス。“ヴィンテージカー”というには早いですが、気づけば最終年式から15年の年月を経た156は、今なお多くのドライバーを魅了している。

「ブランド史上最高のベストセラー」。創業110年を迎えたアルファロメオが現在、日本語版の周年特設サイトで掲げる156のコピーだ。1997年から2005年まで製造・販売された同車は、FFプラットフォームにフロント:ダブルウィッシュボーン、リア:マクファーソンストラットの足回りと官能的なパワートレイン、そして優美なスタイリングを備え、1998年のヨーロッパ・カー・オブ・ザ・イヤーを獲得。日本でも2L・直列4気筒と2.5L・V型6気筒のエンジン(後に3.2L・V6搭載のGTAが登場)に、5/6速MTのほか後に設定されたセレスピード/Qシステム(セミオートマ)が人気を博し、全世界累計出荷台数は68万台超と、商業的な成功をもって名実ともにブランドを代表する1台となった。

今なお旧さを感じさせないデザインながら、平均車齢の倍近い個体が多くなった156。学生時代から乗り続けているというオーナーは、「よく『壊れない?』と聞かれるが、実はそうでもない。適度なアナログ感と実用性のバランス感が他にない」とその魅力を話す。同オーナーの個体は2004年式のV6・MTで、「中古で購入して学生時代から14年・14万km超の付き合いだが、面倒見てくれているショップさんのお陰もあって大きなトラブルはほぼない」そう。

同オーナーが普段入庫しているのは、アルファロメオを専門に打ち出す民間整備工場。当初は正規ディーラーに預けていたが、整備・車検費用の高さやチューニングの相談をしたかったことを理由に変更。以降、

長い付き合いが続いている。「半年に1回はオイル交換で入庫し、その都度動かしてリフトアップしてもら



すでに樹脂カバーで覆われたエンジンルームが増えていた発売当時、インテークパイプが魅惑的な輝きを放った2.5L・V6エンジン

ことで、例えばドライブシャフトブーツの破れやコイル・プラグ系、バッテリーの劣化、クラッチ・ブレーキの摩耗などもチェックしてもらえる。156メンテで肝とも言われるタイミングベルトやウォーターポンプ、クラッチの交換も、車検や他の整備と合わせた提案をしてくれるので費用の都合もつけやすい。先日のオルタネーター交換の際には

リビルト品も提案してくれ、自宅から通いやすい距離に頼もしいショップに出会えたのは幸運ですね」と話す。

全幅1765、全長4435mmと、今日のセダンと比べるとコンパクトな156。「それでいて室内空間・トランク容量は十二分で、高回転まで回るV6とMTが“運転している感”をもたらし

くれるんです」と、オーナーは今でも虜だ。クーラーの効きが弱かったり、車内樹脂パーツが劣化でベトついたり細々した不満・トラブルはあるが、カーフィルムや部分ラッピングを施すなどプロショップとDIYを織り交ぜて快適な156ライフを構築中。信頼を寄せるショップに下支えされたオーナーの156ライフはまだまだ続きそう。



イタ車に多いという車内樹脂パーツの劣化(ベタつき)には清掃後にラッピングし、クーラーの弱さには遮熱・UVカットフィルムを貼るなど工夫を重ねるオーナー車。エアバッグ警告灯の点灯不具合も茶飯事だが、今では車検に通らないため、その類のトラブルに慣れた整備ショップだとなお安心なのだとか

JISPA会員工場 | 訪 | 問 | 記 |

日免オートシステム

〈SHOP DATA〉

日免オートシステム株式会社

▶ 本社 整備部 札幌市北区東茨戸1条1丁目8番5号

▶ ボッシュカーサービス札幌北店 札幌市北区篠路3条1丁目1

▶ BRC 札幌北 札幌市北区篠路町拓北26番地の5 (テュフゴールド認証取得工場)

▶ BRC 札幌西 小樽市春香町395-60 (テュフプラチナ認証取得工場)



ボッシュカーサービスの特大看板が目印の
本社整備部

積極的な投資で“選ばれる工場”へ

日本有数の輸入車修理工場へと急成長！

196万が暮らす札幌市において最多の28万人が暮らす北区を中心に、道内14箇所に拠点を構え、車検・整備、钣金塗装、新車販売、中古車販売、レンタカーなどクルマに関するあらゆるサービスを行っている企業が、日免オートシステム株式会社である。さらに同社のもう一つの特徴が、軽自動車や国産乗用車はもちろん、輸入車やトラック・重機まで、あらゆるジャンルのクルマをカバーしていることだ。同社の安部雅夫社長は「道内で本当の意味でのトータルカーサービスを展開したい」と、その想いを口にする。

同社が輸入車に本格的に携わり始めたのは平成22年、道内2番目のBMW钣金塗装修理工場の認定工場となったことがきっかけだ。そこから僅か10年あまり、現在ではBMW・MINI、ジャガー・ランドローバー、マセラティといった輸入車メーカーの認定钣金塗装工場として各輸入車ディーラーからの高い信頼を得ている。また、世界でもトップクラスの第三者検査機関の日本人、テュフ ラインランドジャパン（以下テュフ）が行う、钣金塗装工場向け監査「テュフ認証」における最高位の「プラチナ認証」を専業钣金塗装工場として日本で初めて取得。プラチナ認証を取得するには、大型の欧州車も修理できる設備や修理品質や体制の確立、従業員の技術レベル向上のための教育を継続的に実施するなど、超えるべきハードルは高く、まさに日本有数の輸入車钣金塗装工場へと飛躍的な変貌を遂げた。

钣金塗装事業で認知度を高めたことをきっかけに、平成28年11月、札幌市北区篠路3条に高品質ミドルクラス輸入車専門店「メオトラバ」、翌月12月に同じ場所に「ボッシュカーサービス札幌北店」をオープンさせ、輸入車整備事業にも乗り出した。

輸入車整備を行うにあたり、技術力や情報を入手するために選んだのが“ボッシュカーサービス”と“日本輸入車整備推進協会（JISPA）”である。「ボッシュカーサービスへは、最新鋭の診断機器を駆使して、多数のコンピューターにより制御される現代の車の点検を、速く・正確に行うことができるよう、JISPAへは“より現場の細かい情報・技術”を入手するために加盟しました」と、それぞれの意図を語って頂いた。



安部雅夫社長

同社が、各種認定・認証を取得する理由、設備や事業、教育などに投資を続ける理由について伺ってみると、非常に興味深い回答を頂いた。それは「ブランド力を高め、若いスタッフの雇用に繋げるため」というものだ。その言葉通り、案内された工場内には20代と思われる若いスタッフが多く見られた。工場を案内して下さった中村執行役員は「確かに高い投資ではあるが、誇りを持って働ける環境さえ整っていれば、若いスタッフは期待に応えてくれると信じています」と厚い信頼の言葉を述べられた。

今回、取材を通じて感じたのは“選ばれることの大切さ”である。同社の投資はいずれも“選ばれること”に繋がっている。钣金塗装のメーカー認定や認証取得は「ブランド力を高めることで若い優秀な人材から選ばれること」に、そして設備投資をすることで「ディーラーやエンドユーザーから選ばれること」に繋がっている。そして投資により得た“人材”や“技術”が、次の輝かしい未来へ繋がっていくのだろう。



钣金工場のフロントにはメーカー認定工場の証明書が並ぶ



国内有数の設備が揃う工場では若いスタッフが活躍している



最新の設備で、素早く正確な車両診断を行う



ボッシュ・システム・テクニシャンがお客様の愛車をメンテナンス



気になる自動車業界の先を詠む

自動車業界の



な話題

Automotive industry News

今回のテーマ▶

オイルとオイルフィルターは同時交換を!

オイルフィルター

の交換について、これまで業界の常識とされてきた「オイル交換2回につき1回」という頻度が、近年のオイル性能のアップ等に伴い、実態に即したものではなくなっているため、オイルとの同時交換を推奨する動きがあるのをご存知だろうか。

重要保安部品の自動車用オイルフィルタ・エアーフィルタ・フューエルフィルタと新しい商材として注目されているキャビンフィルタ等を製造販売する業者と原材料、関連部品の供給業者及び組立加工業者24社で構成されている日本フィルタエレメント工業会（JFA）の活性化部会が、2020年よりオイルとオイルフィルタ同時交換を団体として推奨しており、ロゴマークや冊子、ポスターの作成を始め、毎年7月10日の「オイルフィルターの日」のPRなど自動車アフターマーケットに向けて啓蒙活動を行っている。

同会の溝呂木亮介活性化部会長は「オイル交換時、オイルフィルターを交換しないと、フィルター内に古いオイルが約200～500ml（約7～10%）残ります。そのため、新しいオイルの性能



を最大限発揮するにはフィルターの交換が大切です。使用状況により、これまでの2回に1回の交換では必ずしも適正とは言えないため、適切な頻度での交換を団体として発信すべく、昨年より共通意識を持って活動しています」と話す。これまでの慣例やイメージを変えることは、並大抵のことではない。ただ、ユーザー、整備工場にとって有益な変更であるだけに、積極的なPR展開と広がり期待したい。



意外と知らない?

クルマの



知識

ショックアブソーバー交換のススメ

クルマの「足回り」というと、骨組みとなるアームやロッドで構成されたものがスプリングで支えられ、スプリングの動きをショックアブソーバーで制御している全体のことを指す。普段使いで愛車を使用していれば、さほど足回りが損傷することはないだろうが、足回りの中で、注意しなければならない箇所が「ショックアブソーバー」である。

このショックアブソーバーが劣化してくると、コーナーに入った際、車体にロールが発生したり、段差や凸凹道路を走った際に、フワフワと車体の振動が戻らなくなる場合がある。しかし、こうしたショックアブソーバーなどの劣化は徐々に進んでいく

ため、オーナー自身は意外にも気づかないことが多い。

愛車のショックアブソーバーを新品に交換してみると、改めてその乗り心地の良さに気が付くはずだ。愛車の走行距離が5万キロを超えてくると、ショックアブソーバーの劣化を感じてくる。さらに10年10万キロが経過した場合は、ショックアブソーバーの底付きも出てくるクルマも少なくはない。

愛車と長くつきあうためにも、自分でタイヤを外した際には、ショックアブソーバーを自分の目で確認するのが良いだろう。具体的には、ショックの筒部分からの液漏れや、ゴムブーツが裂けていないかなど、良くある症状なのでここは注意が必要だ。



愛車と長くつきあう輸入車オーナーのための注意点

とはいえ、本来ショックアブソーバーとは“消耗部品”である。家族の反対にも減気ず、一目惚れしてやっと手に入れた、ちょっと古い愛車に乗り続けるのであれば、ショックアブソーバーは定番消耗品のひとつとして捉えてほしい。オリジナルコンディションを求めて純正部品に交換するのも良いだろうが、世の中には、車検適合する“優良部品”が沢山出回っている。どうせ交換するのであれば、自分好みのパーツ選びに興じてみるのも楽しい選択肢となるはずだ。



1989年式 Alfa Romeo Spider Sr3

〈 JISPA の活動について 〉

2021年3月11日(木) | 輸入車整備実務 イロハを学ぶ《3時間》輸入車整備の実務(初級編)

Web技術セミナー開催のお知らせ

JISPAは、三井住友海上火災保険会社、エーシー企画株式会社と共催で、定期的に「輸入車整備の実務セミナー」を開催している。この研修はJISPA加盟工場でなくても参加可能となっており、輸入車整備の技術向上及び裾野の拡大を目的とした活動を行なっている。



昨年開催予定であった「中級編」が、新型コロナウイルス感染症の影響で延期となり、続いて春と秋に2回開催する予定であった「初級編」も延期となっていたが、オンラインでのWeb技術セミナー(初級編)を3月11日に開催する。

この初級編セミナーは、輸入車整備に初めて取り組むメカニックを対象としており、輸入車の市場動向や輸入車部品の流通などの「輸入車整備の基礎知識」や、輸入車を自社工場に受け入れるために、どのような準備が必要かを解説する「輸入車整備を始める時に知っておくべき重要事項」のほか、「スキャンツールの使い方を学ぶ」

など、時々入庫する輸入車を整備したいと思っているメカニックに向けた実践的な内容としており、輸入車整備の初歩を学ぶことができる内容としている。

JISPAのセミナー講師は、現役の自動車整備メカニックが務めるため、常に「活きた情報」を入手することができる貴重な場となっており、今後ともさらに高度な「中級編」、「上級編」なども企画するなど、JISPAは、全国各地の輸入車オーナーに頼られるネットワークの確立を目指していく。



〈セミナー開催概要〉

開催日時: 2021年3月11日(木) 13:30~16:30

申込締切: 2月17日

受講料: AC会員: 2,000 円、AC会員以外(JISPA会員): 3,000 円

お問い合わせ: Tel.03-6421-6081

〈 JISPA 新会員紹介 〉

JISPA は、輸入車の整備を行える“国産車も整備する街の整備工場ネットワーク”創設を目指しております。JISPA の理念に賛同した、新たな加盟店をご紹介します。



有限会社御殿場整備が拠点を構える御殿場市は、静岡県東部霊峰富士の東麓に位置し、富士山周辺・箱根観光への交通拠点となっている人口約9万人の緑豊かな高原都市です。標高が高いことから気候は冷涼で降水量が多い地域です。

東京から約100キロの距離にあり、東京・横浜などの経済圏、通勤圏内にもなっています。また、市内には東富士演習場をはじめ

有限会社 御殿場整備 (2019年12月加盟)

所在地: 静岡県御殿場市萩原692

とする自衛隊関連施設が多く存在し、地域の約3分の1を占めています。

同社は、昭和36年に先代が創業。現在の野木社長が2代目となる“地域密着型”の整備工場です。整備士2名とフロント1名の少数精鋭の認証工場ですが、野木社長ともう一人のメカニック共に、一級整備士資格を保有しています。

工場は、御殿場駅から徒歩8分の住宅街に位置しており、利益優先ではなくユーザーに寄り添った“確実な整備を適正価格”で実施する方針です。

車検は自社が所属する地域の協同組合で実施し、自社の工場では車両の不具合箇

所の調整、故障修理及びメンテナンス整備に注力しています。

現在、輸入車の入庫は、全体の20%前後で、入庫は徐々に増えてきている状況です。とにかく社長自身が輸入車が大好きで、それを修理する事はさらに大好き。修理情報の入手には、JISPAはもとよりネットやYouTube等を駆使し、海外サイトの情報も参考にしながら輸入車に向き合っています。



輸入車修理のベストパートナー

一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

一般社団法人 日本輸入車整備協会 (JISPA) は、国産車を整備している「街の整備工場」で、併せて輸入車を整備する独立系整備工場 (Independent auto repair shop) の全国ネットワークです。

電子診断のデータに基づき、車両の環境性能・安全性能・乗り心地を自動車メーカーの工場出荷時 (新車) の状態に戻す新時代の診断整備を目指します。現在全国100社のネットワーク構築に向けて会員を募集しております。詳しくは、右記ホームページに記載の入会案内をご覧の上、事務局までお問い合わせ下さい。

JISPAニュースに関する
ご意見・ご感想・ご要望などをお寄せください



http://jispa.net

JISPAニュース編集部では、今後ともコンテンツの充実に努めて参ります。皆様からの多様なご意見・ご要望を募集しております。下記メールアドレスまで、お寄せ下さい。

JISPA事務局 ▶ jispagogo@gmail.com

