

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. **11**

2024年 2月

安心して
輸入車に乗る。

TOPICS & VIEW

〈巻頭特集〉

特別な私の車には、
人と違う保証がある。

整備の現場から生の声をお届け **匠 VOICE!**

古き良き名車を愛でる【特別編】#011

Peugeot 205 GTI

会員工場訪問記 CSトナン

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 **添加剤の話**

[JISPA会員紹介]

双輪自動車 (大阪府大阪市)



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

〈巻頭特集〉

JISPA × BEST ROAD SYSTEM

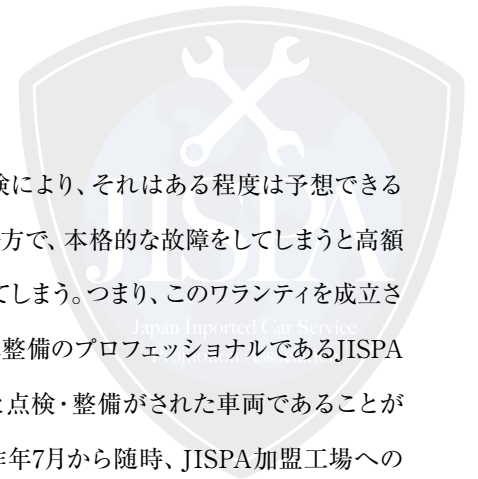
特別な私の車には、 人と違う保証がある。

一般社団法人日本輸入車整備推進協会（以下JISPA）は、ベストロードシステム株式会社の協力のもと輸入車オーナーに適した保証サービス「JISPA WARRANTY（ジスパ・ワランティ）」の取り扱いを開始した。本サービスは、車両販売時のみならず点検・整備や車検時にも加入いただける保証であり、経年した車両でも新車と同等の幅広い保証を受けられる。従来、故障の多いと言われる経年輸入車の保証は難しいものとされていたが、JISPAの輸入車整備技術と綿密に構築されたベストロードシステムの保証内容により実現されたものである。

プランは3つ、FULL PLAN（フルプラン：自動車保証サービス、リペア保証サービス、ロードサービス、タイヤ保証サービス）は、輸入車であれば10年／10万キロ（国産車は14年／13万キロ）まで加入でき、自動車保証はエンジン、トランスミッション、乗員保護／SRS、ブレーキ／ABS、ステアリング、サスペンション、エアコン、装備品の校正部位などから、実に381部位が対象になっている。このプランはディーラーの保証が切れるタイミングで加入されることが想定されている。

次に、フルプランに加入できない車両でも入れるのが、SAFETY PLAN（あんしんプラン：自動車保証サービス、リペア保証サービス、ロードサービス、タイヤ保証サービス）である。各サービスの保証上限（保証部位、保証金額など）は限定されるが、車種・年式を問わずに加入できる。つまり愛車を大切に乗り続けている輸入車オーナーでも保証サービスが受けられるという画期的なものである。さらに、保証部位が限定はされるものの、O2センサーや吸気圧センサーなどのセンサー類やウォーターポンプ、エアコンコンプレッサーなど壊れやすい部位は保証対象となっている。





最後に、SIMPLE PLAN (シンプルプラン：リペア保証サービス、ロードサービス、タイヤ保証サービス) だが、これは自動車保証サービスが付与されておらず、フロントガラス破損の修理に必要となる費用、自動車のトラブルに対して各種アシスタンスサービスの提供、保証期間中に2回(合計4本)のタイヤ交換に対する保証プランだ。特に窓ガラスの破損においては、車両保険を使うと次の契約の等級が1等級下がり、かつ事故有係数適用期間(1年間)が適用されるために、保険ではなく保証を利用して修理をするケースも多いという。

輸入車の場合は定期的なメンテナンスが欠かせず、メンテナンスを怠るとトラブルが発生してしまう。しかし、定期的な

入庫によるプロの点検により、それはある程度は予想できるという特性がある。一方で、本格的な故障をしてしまうと高額な修理費用が掛かってしまう。つまり、このワランティを成立させるためには、輸入車整備のプロフェッショナルであるJISPA会員工場でしっかりと点検・整備がされた車両であることが重要になっている。昨年7月から随時、JISPA加盟工場への説明を進めており、まだ全加盟工場での展開には至っていないが、昨夏にはエアコンコンプレッサーのトラブル時に保証に入っていてよかったという事例も少なくなかったという。興味がある方はお近くのJISPA加盟工場に問い合わせをしてみたい。



JISPA 活動報告

2023年度

輸入車整備の実務セミナー(中級編)を開催

2023年9月20日(水)・21日(木) @三井住友海上千葉研修所

2023年9月20日・21日の2日間、千葉県の三井住友海上千葉研修所にてJISPAとエーシー企画の共催によるセミナー「2023年度 輸入車整備の実務セミナー(中級編)」が開催された。

本研修は、“輸入車の不具合・故障に対応するトラブル・シユート実習”をテーマにした研修で、診断機を使用した輸入車整備作業を経験しているが、故障探求のためのスキル不足で解決に至らない、あるいは時間がかかるメカニックを対象に、レベルアップを促す内容となっている。

輸入車の整備においては、不具合整備・故障整備が重要な位置を占める。「警告灯」も万一に備え予防の意味で早めに点灯し、輸入車ユーザーも車両の不具合に気付い

て整備工場に相談することが多いからだ。

冒頭の挨拶で平林代表理事は「今日の研修を通して“壊れたクルマを直し、お客様に喜んでもらう”という、本来の整備士としてのプライドと自信を持って欲しい」と、整備士としてのあるべき姿を説いた。今後もJISPAでは、輸入車整備のスキルアップに繋がる研修を随時開催していく予定だ。





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#017

BMW E46 330i



エンジン始動不良

E46ですが「エンジンがかからない!バッテリーが爆発した!」という事で運ばれて来ました。バッテリーは爆発してはみせんでしたが、中身の希硫酸が吹き出してしまっていました。この車は、室内にバッテリーがあるので噴き出した時はすごい臭いがしたと思います。それも、トランスルーの状態で使用していたので、ものすごかったと思います。



診断の結果は、オルタネータの故障。直流に変換して車で使っているのですが、交流のまま出力されてしまい、バッテリーが壊れてしまったみたいで



す。他のコントロールユニットは平気みたいですが・・・(本当に大丈夫かな?)。エンジンを、ブースターを使ってかければかかるんですけど、しばらくするとバッテリーから臭いと煙が・・・、バッテリーがダメで、エンジンはかかっているのにテスターで電圧を測っても0vだしなんで?正常なバッテリーに変えて電圧測定。うん。12vですな。エンジンかけると0v。そして熱くなる。オルタの発電止めるとバッテリー電圧に戻る。いろいろ着いていた警告灯も消えるし「こんな初めて～」てな感じにオルタネータの交換です。

交換終了で元に戻しました。奥の方にチラッとだけオルタネーター



が見えますね。外すもの外さないと作業ができないのが大変です。電気製品なので壊れる時は壊れます。ですが、点検して壊れかけているのか、正常なのかの判定もできます。発生電圧だけを見てもダメなので、心配な方は定期的にオルタネーターの整流具合をチェックしてもらおうと思います。お金はかかっていますが、途中で動けなくなってしまうよりは良いと思います。

バッテリーも同じく、定期的に点検してくださいね!車は電気で動いています。電気がなくなると動かなくなりますよー!



有限会社久吹商会 (神奈川県横浜市)

整備事例#018

Mercedes-Benz W176



バックカメラが映らない

今回は業者さんからの依頼で、バックカメラが映らないとのことでご入庫。診断機で調べると、カメラとモニターの間でデータ通信ができていない様子。今回の修理は難航する予感です。電源やケーブルを調べるも復旧できないのですが、診断機を操作中に画像が復活。さらに診断を進めると、どうもバックカメラの角度がズレてしまっているようです。

ここまでくればバックカメラのキャリブレーションを行います。キャリブレーションとは、エーミン



グとも呼ばれるもので、修理や部品交換時にカメラやミリ波レーダーなどを再調整する作業のこと。ベンツ用のパターンシートを用意して、規定の距離にセットできたらボタンを押すだけ。無事、バックカメラが問題なく映るようになりました!

エーミングとは、決まった規定に沿って車載カメラ・レーダーやセンサー類を正しい位置の認識をさせる校正



作業のこと。近年の自動車は、衝突被害軽減ブレーキなどの安全装置が車に標準装備されるようになりました。それらの機能を確実に作動させるためにエーミングは欠かせない作業。この作業は、特定整備という特別な認証をとらないとできないんですね。

欧州最強自動車は特定整備認証工場なので、輸入車の運転サポート機能(ADAS)の測定・再調整作業といったエーミングも対応ができます。一般の整備工場では輸入車のエーミングができる場所は少ないので、他社で断られた修理のご依頼もどしどしお待ちしております。



欧州最強自動車 (奈良県大和郡山市)

古き良き 名車を愛る

WE LOVE VINTAGE CAR!

#011

Peugeot 205 GTI

プジョー・205GTI

今回取り上げるのは、プジョーが1983年から1998年にかけて製造・販売した、小型のハッチバック型乗用車「205」である。昨年の2月にJISPA加盟工場となり、今期よりテクニカルアドバイザーにも任命された「ガレージ・シーノ（山梨県笛吹市）」の塚田社長に相談したところ、何と塚田社長の奥様が「205・GTI」を所有されていると言うではないですか！他に所有されているクルマや、同社に入庫しているクルマのお話も頂きましたが、もはや頭の中は「205」一色ですので、まずはお願いし取材をさせて頂きました。

1983年に「104」の後継車種として欧州でデビューした「205」、スタイリングは社内のデザイン部門であるスタイル・プジョーとピニンファリーナの合作によるものだった。ドイツの名車フォルクスワーゲン・ゴルフとともに、ホットハッチの名車としていまでも人気の高い車で、スポーティーな走りや、プジョーらしいエレガントなデザインで人気を博した。GTIやCTI、ターボ16など様々なバリエーションがあり、今回取材させていただいた車両は1992年製のGTI（1.9L、4速オートマチックトランスミッションモデル ※現在はMTに改造）である。

塚田社長の奥様がこのクルマを入手したのは1997年、実に27年も昔のことだと言う。1tを切る軽量なボディにパワフルな1.9Lエンジンを積んだ名車に魅了され、長年にわたり大切に乗り続けてきたクルマは、当時走行距離1万km程で入手した車両だったが、さすがに走行距離10万kmを超えてきたと話す。クルマを良い状態に保つために、ボディや内装のプラスチックが傷まないようにと日の当たらないガレージを作り保管したり、部品採りのクルマ二台を用意したりしていることから、このクルマに対する愛着が伺いしれる。

もちろん多くのトラブルも漏れなく経験しており、「エンジンがかかりづらいのは日常茶飯事ですし、途中で止まってしまうことも経験しています。東京へ行った帰りにヘッドライトが点かなくなった時は焦りました」と、今となっては良い思い出話の数々を教えてくれた。塚田社長に何うと「205だけではないが、やはり電装品系や配線は弱い」と



同車に乗る上での注意事項に言及された。

「自分が心底惚れ込んだクルマにずっと乗り続けたい」との想いはクルマ好きなら誰もが抱く感情かもしれない。しかしそれを実現することの難しさもまた皆分かっているだろう。27年間、一台のクルマを愛し続ける秘訣について伺ってみると「とにかく諦めないことだけです」と、意外にもシンプルな答えが返ってきた。部品がない、修理代が高い、馴染みの工場に断られた、など様々なことがあると思うが、諦めなければ何とかなんと強い気持ちを持つことが重要だと説明された。その情熱が整備士の心に届くことで、親身になって相談に乗ってくれることもあるだろう。

ちなみに個人的には、「205」と聞いてまず頭に浮かんだのは、最も過激だった時代のWRCを席卷した「205T16」だ。「205」のボディをベースにしたこのミッドシップ4WDラリーカーは、アウディとランチアを置き去りにして瞬く間に頂点へと上り詰めた。過激さゆえに短命で終わったグループB時代、そんな良き思い出が甦ったのは私だけではないのではないだろうか。



エンジンルームを見ると、これまでメンテナンスに手を掛けてきたことが伝わってくる



費用の都合でAT車を購入も、その後MTに改造が施されている

〈取材協力:JISPA正会員〉

ガレージ・シーノ
山梨県笛吹市八代町増利120
営業時間:9:00-19:00(水曜日は定休日)
TEL:055-265-1820

外車、特に気難しいフランス・イタリアなどの欧州車を緻密に扱える整備工場。車が好きでたまらないからこそ、企業として大きくなることよりも、車を正しく安全に長く乗ってもらうことを最優先に取り組んでいる。




PEUGEOT



株式会社CSトナン

積極的な挑戦が結実 冷凍車から輸入車、さらにはEVまで 幅広い対応力を持つ整備工場



(SHOP DATA)
株式会社CSトナン
東京都品川区東大井2-13-13

東京都品川区東大井、交通便利性に優れ下町情緒を残す街で整備工場を営むのが株式会社CSトナン(代表取締役社長:吉田幸弘)である。京急線・立会川駅のすぐそば、第一京浜に面した好立地で60年以上の歴史を持つ工場だ。

同社の創業は、三輪トラックを扱う会社として東京黒鉄商会という名称で事業を開始した戦前まで遡る。その後1961年には、都南マツダ自動車販売株式会社として東京マツダのサブディーラーの看板を掲げクルマの販売と整備を行うようになった。その際に転籍してきたのが、当時東京マツダに勤めていた吉田社長の父親(吉田弘延氏)であり、営業から専務に昇進し、マツダの看板を外し現在の「CSトナン」に変更する際には外部から招聘した社長とともに共同経営者となった。

ちなみに現在の社名「CSトナン」には、この時の「都南」という名称が引き継がれ、カーサービスやカスタマーサティスファクション、そして冷凍車を扱っているのでクールサービスなど複数の意味を掛け合わせた“CS”と、組み合わせた名称とのことだ。

同社の特徴をあげると、なんといっても法人車両、特に冷凍車の多さだろう。これは先代の時代からの方針で、近くにある食肉市場に足繁く通い営業を行ったことに起因しているそうだ。そんな同社が「なぜ輸入車なのか?」という素朴な疑問をぶつけてみると「車両を管理している企業で役員をされている方のおクルマを任せて頂くことが多く、そういったケースにおいてはベンツやBMWなどの高級輸入車が多いんです」と吉田社長は教えてくれた。

とはいえ同社は、昔から輸入車整備を行っていた訳ではなく、はじめのうちは近隣のディーラーや仲間内の工場にお願いし

ていたが、元々ヤナセに在籍していた整備士が入社してきたり、ASKnet(読み方「アスクネット」、三井住友海上火災保険の整備業代理店で構成される研究機関)の関係でJISPAに入会したりと、輸入車に取り組む環境が揃ってきたことで、自社で行うことを増やしてきた経緯があるという。なお、昨年には同社を辞めてアバルトで働いていた整備士が戻ってきたことで、さらにパワーアップしているようだ。



吉田 幸弘 社長

同社は現状に満足することなく、新しいモビリティにも積極的に取り組んでいる。新興EVメーカーとして知られるフォロフライと、三井住友海上火災保険株式会社およびグループ会社のエーシー企画株式会社がサポートする全国整備組織「アドバンスクラブ」が、車両整備、アフターメンテナンスにおいて業務提携を開始したことを受け、早速1台の予備検査とメンテナンスを受託している。また今後は近距離(First One Mile)移動に最適なMobility「FOMM」、ヤマハ発動機の電動カートなどにも挑戦を広げていくという。

冷凍車両から輸入車、さらにはEVや電動カートなど新しいモビリティまで、その対応力の幅広さが同社の強みと言えるだろう。吉田社長は今後の課題について「今年の10月からはOBD検査が始まりますので、設備を含め早めに取り組んでいく必要性を感じています」とさらなる勉強の必要性に言及されました。JISPAが標榜する「国産車を扱う街の整備工場でも輸入車整備も行える工場」をまさに体現しているのがCSトナンであった。



新興EVメーカーFoloflyの「F1V」



商用のトラックが多く入庫している



新冷媒R1234-yflにも対応できる回収機



年に一度、ロンドンバスが定期入庫する



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

テーマ① ▶

EU外で初めて「ボッシュクラシックカーサービス」導入を発表!

世界 トップクラスの自動車機器サプライヤー「BOSCH (ボッシュ)」は、2023年10月27日(金)に横浜大さん橋ホールで開催された「ボッシュカーサービス (BCS) 全国会議2023」で、今後の事業展開として、EU外で初めて日本においても「ボッシュクラシックカーサービス (BCCS)」を導入することを発表した。

「ボッシュクラシックカーサービス」とは、いわゆる旧車(定義としては、初度登録から30年以上が経過した車両)の整備をサポートするためのコンセプトで、インジェクター、燃料ポンプ、イグニッションコイルなどのクラシックカー向けのスペアパーツを供給するというものだ。これまでヨーロッパのみ提供されていたサービスだったが、今回日本がヨーロ



パ以外で初めて導入することになり、日本においてはBCS加盟店だけが専門で取り扱うことができるものだという。

ボッシュは、新型車から旧型車まで幅広い車両の整備に対応できるようにすることで、BCS非加盟店と差別化しネットワークの新たな付加価値を創出する狙いだ。また、新旧問わず自動車を長く走行できるように維持することがSDGs(持続可能な開発目標)の観点からも有効だと考えている。

なお、2024年3月からブランディング活動を開始し、同年4月からの始動を計画しているとのことだ。JISPAの加盟工場にも多くのBCS加盟店が含まれているので、今後の動向にも注目して行きたい。

テーマ② ▶

今年8月から厳格化されるヘッドライトの検査方法

車検 では車の安全性を確保するためにさまざまな項目が検査され、一定の基準を満たしているか否かが判断される。その項目の中には、前照灯(ヘッドライト)の検査もあり、ヘッドライトの光量と光軸が検査される。簡単に言えば、適正な明るさで適正な向きにライトが照らされているかが確認されるのだ。

現在のヘッドライトの車検基準(光軸、光量、色)が変更されたのは2015年。しかし、その変更後に、検査に時間がかかったり、誤判定する例が続出したことから、国土交通省は急遽、ロービームでの測定が困難だったり、測定値に異常が出るなどした場合に限り、当面はハイビームでも合否判定するよう車検場に通知し、2016年6月から“過渡期の取り扱い”を認めてきた。その後、2018年6月からは、ロービーム検査がうまくいかない車両をすべてハイビー



ム検査には回さずに、一定の条件に該当する場合のみを「計測困難」と判断してハイビーム検査を認めるように取り扱いを修正。そしてこのほど、2018年のロービーム測定での周知開始から5年が経過したことで、指定整備工場を含めて検査機器の改修や

更新が進み、ロービームを円滑に検査できる体制が整ったとして、2024年8月1日以降、この“過渡期の取り扱い”が廃止となる。

元々、並行輸入車のヘッドライトにおいて、日本は左側通行、アメリカは右側通行という大きな違いがあり、単純にヘッドライトが照らす位置や範囲が逆になるので、アメリカ仕様の

ままだと車検に適合しづらいという問題があったが、その問題がさらに加速することが予想される。クルマ好きほど並行輸入車に魅力を感じ、乗りたいと思うものだと思うが、きちんと整備して日本のルールを守って安全に乗ることが求められる。

意外と知らない？ クルマの豆知識

添加剤の話

一般財団法人自動車検査登録情報協会の調べによると、2023年3月末日時点での日本国内の「乗用車（軽自動車を除く）」の平均使用年数は13.87年だそうだ。そんな中、注目されているのが、経年劣化したクルマの性能を回復させたり、機能を向上させたりする特徴を持つ「添加剤」だ。

エンジンオイル添加剤は、エンジンオイルの性能の回復やその性能を補う目的で使用することで、エンジンが車の「心臓」だとすると、エンジンオイルは「血液」、エンジンオイル添加剤は「サプリメント」とイメージすれば分かりやす

いのではないだろうか。

エンジンオイルに入れる添加剤の主な役割は「オイルの性能低下を補い、それ以上の力を発揮させる」ことで、エンジンオイルの持つ、潤滑・密封・冷却・洗浄・防錆の役割のいずれかに対して有効なものである。

例えば、年式が古い車などでは、エンジン内部の劣化による車両自体の性能低下や騒音・振動が目立つケースが多いため。エンジン内部をコーティングして保護したり、シリンダーやピストンといった金属パーツの表面の再形成化を促したりしてパーツ同士の摩擦負担の軽減が期待できる、エンジンの機能回復効果やトリートメント効果の高いエンジンオイル添加剤を選ぶと良いし、車に乗る頻度が高くなくエンジンオイルの劣化が気

になる場合は、劣化を抑えて清浄・防錆などの保護効果が高い添加剤を選ぶと良いだろう。つまり、エンジンオイル添加剤を使用する際には、何を目的とするのかが極めて重要であり、目的によって使用する添加剤を変えなければいけない。エンジンオイル添加剤は、使えば使うほど効果が出るものではない。自分の愛車に合ったタイプのを適量投入することを心掛けてほしい。



〈 JISPA 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の理念に賛同した加盟店をご紹介します。

双輪自動車株式会社

(2023年2月10日 加盟)

所在地：大阪府大阪市西区立売堀 4-3-1

URL：http://www.sorin.ne.jp



交通の便がよく近隣には企業が多く軒を連ねる大阪府大阪市西区で自動車整備業を営むのが「双輪自動車株式会社」である。同社は1948年の創業以来「信頼ある技術、愛情ある整備」をモットーに地域のお客様に、安全・安心・快適な自動車アフターサービスを提

供している。環境の影響により法人顧客が多く、リースメンテナンスの売り上げ比率が高いのが特徴である。

一方で輸入車、特にBMWの修理やメンテナンスにも力を入れており、BMW専用スキャンツールと汎用のオートルを保有している。輸入車は月に10台から多い月で30台ほどの入庫があり、メーカーでいうとほとんどがBMW(約80%)で、その他にはベンツ、アウディ、VWが多いと言う。輸入車整備につい



ては、7~8年独学で努力してきたが、技術的にも情報入手の観点からも苦勞が絶えず、フロント・メカニックのストレスが高まっている時にJISPAの存在を知り、そのビジョンとコンセプトに共感し加盟に至ったとのことである。

3代目社長となり6年目を迎える奥本直弘社長は、「売り上げ増を目指すのではなく、技術の深掘りを追求し自社入庫を増やしていきたい。また全員が輸入車に対応できる体制を構築したい。OSS、電子保適、OBD検査等の対応も積極的に推進していく」と意気込みを語る。



輸入車用の診断機としてAutelを所有



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、車輛の環境性能・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向けて参ります。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