

果たしてH2は壊れやすいのか？ 徹底メンテナンスで暴き出す!!

「H2ってカッコイイけれど、やっぱりアメ車だから壊れやすいのかなあ…」って、購入に二の足を踏んでいる貴方!! それに、「もうすでに所有しているけれど今後が不安…」といった現役オーナーに捧げる、H2徹底メンテナンス。基本的な事項から抑えておきたいポイントまで完全網羅。ぜひ参考にしてほしい!!

取材協力◆CALWING/213motoring Tel: 04-2991-7770 www.calwing.com
撮影◆兵藤冬樹 原稿◆編集部



アメ車だからと悲観する
必要はまったくない

もつすでにアメ車を所有している人たちはもちろん、これから購入しようと考えている人たちにとつても、気になる項目の一つにあるのが「メンテナンス」だ。アメ車はとくに不安視される傾向が強いのは、今も昔も変わらず。だが、購入する基準の一つであることも確かである。そんな不安を拭い去るため、今回はキャルウィングに協力をいただき、本誌では初となるH2のメンテナンスを行なうことにした。

メンテナンス記事で、これまでに様々なモデルと接してきたと思うことは、「アメ車は結構単純」ということ。もちろん、一つ一つを掘り下げていけば複雑な仕組みなんだけれども…。しかし、すぐ壊れる、故障が多い」という世間一般のアメ車に対するイメージは、H2に関しては薄いと云える。

H2が登場した2000年代以降のモデルたちは、それまで常識とされていたダブル箇所がしっかりと改善されている。アメ車だから…といった要素は全くもつ無いのだ。もちろん、故障しないというわけではない。消耗品などは経過年数や走行距離によって劣化したりもする。だが、そのライフサイクルも長くなっている。

これほどまで安心して乗ることができるようになっているのかと改めて感じるとともに、今後購入しようという人たちにとつてもこれなら不安いらず。さあ、H2を手に入れるなら今しかない!!

Step.1

ライト点灯確認



まずはヘッドライトをはじめとするライト類の点灯確認から。ライトがすべて点灯しているかどうか、日本の道路交通法に合わせた改善が施されているかなどを点検していく。

メンテナンス作業
START





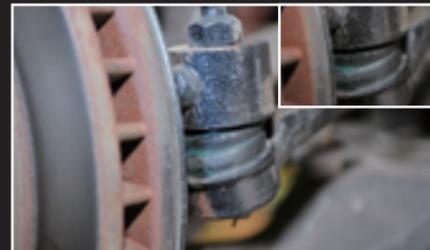
Step.19 フロントデファレンシャル

フロントデファレンシャルと左右のシャフトの接続部分からオイル漏れが発生している場合もある。その際はオイルシール交換で対処できる。



Step.18 フロントデファレンシャルオイル

H2はフルタイム4WDだけに、フロントデファレンシャルのオイル管理も重要だ。確認はコックに指を差し込んで行なう。量と汚れ具合をチェックし、状況に応じて交換する。



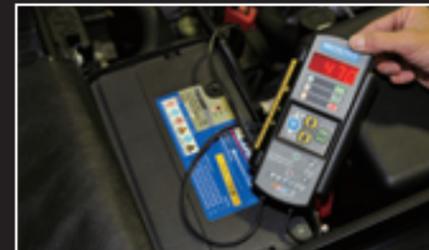
Step.17 タイロッドエンド

ステアリング操作をする際、その末端で役割を担っているのがタイロッドエンド。操作時に「バキバキ」という音が出る時は、グリス不足。まずは補充を!!



Step.4 エンジンオイル

オイル交換といえばエンジンオイルというほど基本的な部分。量と汚れを確認し、5000kmまたは半年ごとに交換しておきたい。ちなみにオイル量は6ℓ(フィルター交換込み)。



Step.3 バッテリー

エンジンの始動はもちろん、電装パーツを動作させるためにはバッテリーが重要な役割を担う。基本的なポイントだけにこまめにチェックするクセを付けるようにしよう。



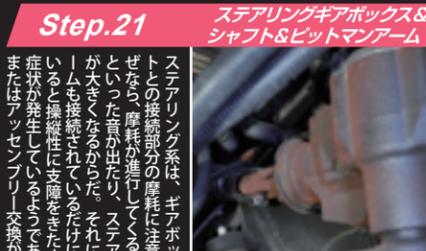
Step.2 ワイパー&ウォッシャー

ワイパー&ウォッシャーがしっかりと動作するかも重要なポイント。ブレードが切れていたら水拭きも悪くなる。安価なものなので、気づいた時には交換しておこう。



Step.22 アイドラーム&ピボット

ピットマンアームとともにステアリング操作で重要な役割を担うアイドラーム(助手席側)。カタついていたり操作性に支障をきたすことになる。それと、その軸となるアイドラームピボット。ピボットのグリスニップルはなぜか固定アームの内側に付いているため脱着が必須。



Step.21 ステアリングギアボックス&シャフト&ピットマンアーム

ステアリング系は、ギアボックスとシャフトとの接続部分の摩擦に注意が必要だ。なぜなら、摩擦が進行してくると「カタカタ」といった音が出たり、ステアリングの遊びが大きくなるからだ。それにピットマンアームも接続されているだけに、カタついていると操縦性に支障をきたすことになる。症状が発生しているようであれば、対策品またはアッセンブリー交換が必要だ。



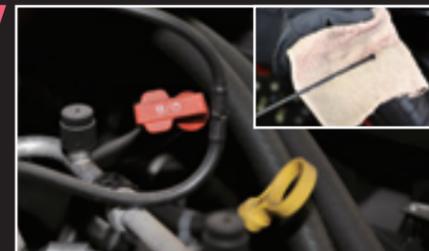
Step.20 ショックアブソーバー

走行時の乗り心地を左右するのがショックアブソーバー。重量級ボディを支えている部分だけに消耗が早い。へたり具合を確認し、必要に応じて交換しよう。



Step.7 ブレーキフルード

油圧によって動作するブレーキは、フルードが重要な役割を担う。ブレーキフルードも量と汚れをまずは確認する。交換の目安は車検ごとだが、状況に応じて交換すること。



Step.6 ATF

エンジンオイルに比べ交換サイクルが長くても良いATFだが、使用年数や走行距離に応じて汚れたり、量が少なくなる場合もある。3~4万kmごとの交換が目安。



Step.5 パワステフルード

経年劣化によってパワステホースやギアボックスのシールから漏れが発生している場合があるため、パワステフルードのチェックは、まず量を確認し、汚れ具合を見る。



Step.25 サブフレーム増し締め

ステアリングを切った際に「バキバキ」という音が出る症状があるそうのだが、サブフレームの増し締めを行なうだけで音が消えてしまうこともあるという。



Step.24 スウェイバー擦れ

この擦り跡は、タイヤの内側がフロントスウェイバーに干渉しているために起きたものだ。しかもこれは、ノーマルタイヤでも干渉してしまっているのだとか。



Step.23 ドライブシャフト

フロントドライブシャフトのチェックは、まずブーツが破れていないかを確認する。破れているようだと、グリスが抜けてしまっただけでなく、そこから異物が混入してヘアリングにダメージを与えてしまっ、発見したら即交換してほしい。



Step.10 ファンベルト

H2のファンベルトは2本掛けとなっているが、ベルトの張り具合や摩擦状況を両側チェックする。この際、テンションも一緒にチェック。交換する際には同時が望ましい。



Step.9 ウォッシャー液

フロント&リアウインドーに付着した汚れを取り除く際に必要となるウォッシャー液。これ自体走行に何ら影響を及ぼすことはないが、いざという時に使えないのでは意味がない。



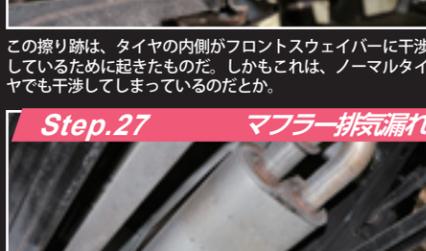
Step.8 クーラント

エンジン内を循環してクーリングし、オーバーヒートを防いでくれるクーラント。これも量と汚れをまずは確認。規定量より少ない場合は漏れが発生している場合も。



Step.28 OnStarスイッチ

トラブル時に救援要請ができる便利なスイッチだが、日本では対応していないため救援要請はできない。スイッチを押すと呼び出しを続けてしまうため、バッテリー上がりの原因に。



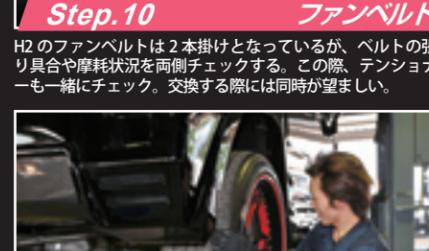
Step.27 マフラー排気漏れ

エキゾーストマニホールドからリアエンドまで、マフラー一式をチェックし、触媒やサイレンサーに消耗がないか、パイプから排気漏れが起きていないかを確認する。



Step.26 各種オイル漏れ

クルマには各種オイルが使用されており、そのオイルが各部の潤滑や冷却などを担っているわけだ。そんなオイルが漏れていたら、エンジンを回すことができない。下回りを点検した際には、エンジンオイルやATF、リアプロペラシャフトとトランスファの接続部分にオイル漏れがないか、すべてチェックしておきたい。漏れを見つけたのであれば、シールを交換するなどの対策を。



Step.13 リアアクスル

フロント同様、リアタイヤ側も揺らしてチェックする。ブレーキの引きずりやアクスルシャフトの遊びが大きすぎないかなどを確認していく。



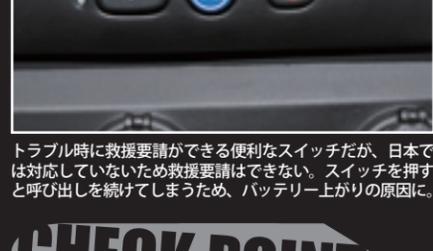
Step.12 ハブベアリング

ハブベアリングにカタつきがないかを確認するため、上下左右に揺らして調べる。問題があると、アライメント及び直進安定性に影響をきたす。カタが出ていれば交換。



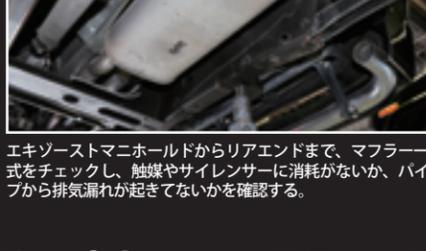
Step.11 エアクリナー

エンジンに必要なフレッシュエアを取り込むため、空気中に含まれる汚れを除去しているのがエアクリナー。こまめに掃除するとともに、汚れがひどいようであれば交換しよう。



Step.28 OnStarスイッチ

トラブル時に救援要請ができる便利なスイッチだが、日本では対応していないため救援要請はできない。スイッチを押すと呼び出しを続けてしまうため、バッテリー上がりの原因に。



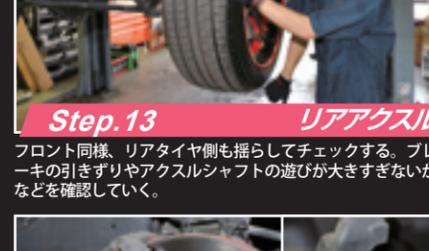
Step.27 マフラー排気漏れ

エキゾーストマニホールドからリアエンドまで、マフラー一式をチェックし、触媒やサイレンサーに消耗がないか、パイプから排気漏れが起きていないかを確認する。



Step.26 各種オイル漏れ

クルマには各種オイルが使用されており、そのオイルが各部の潤滑や冷却などを担っているわけだ。そんなオイルが漏れていたら、エンジンを回すことができない。下回りを点検した際には、エンジンオイルやATF、リアプロペラシャフトとトランスファの接続部分にオイル漏れがないか、すべてチェックしておきたい。漏れを見つけたのであれば、シールを交換するなどの対策を。



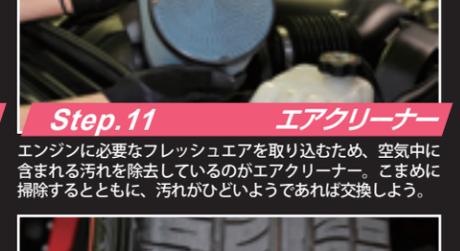
Step.13 リアアクスル

フロント同様、リアタイヤ側も揺らしてチェックする。ブレーキの引きずりやアクスルシャフトの遊びが大きすぎないかなどを確認していく。



Step.12 ハブベアリング

ハブベアリングにカタつきがないかを確認するため、上下左右に揺らして調べる。問題があると、アライメント及び直進安定性に影響をきたす。カタが出ていれば交換。



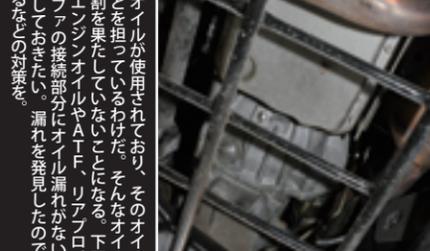
Step.11 エアクリナー

エンジンに必要なフレッシュエアを取り込むため、空気中に含まれる汚れを除去しているのがエアクリナー。こまめに掃除するとともに、汚れがひどいようであれば交換しよう。



CHECK POINT 意外な盲点、H2は雨漏りする

今回H2のメンテナンスを行ない、現場から話を聞いた中で単純なマイナートラブルの一つが「雨漏り」だった。これはH2オーナーたちの間では知られた事実らしい。雨漏りを引き起こす場所としては、第1に前後のルーフマーカー、第2にウエザーストリップがある。症状としては、そのどちらもボディを伝い足もとのカーペットがビショビショに濡れてしまうとのこと。また、ボディを伝わずにAピラーのグリップ付近からダッシュボードに垂れてくることもある。これを防止するには、ルーフマーカーであれば対策品が市販されているし、ウエザーストリップはボディに接着してしまう方法がある。



クルマには各種オイルが使用されており、そのオイルが各部の潤滑や冷却などを担っているわけだ。そんなオイルが漏れていたら、エンジンを回すことができない。下回りを点検した際には、エンジンオイルやATF、リアプロペラシャフトとトランスファの接続部分にオイル漏れがないか、すべてチェックしておきたい。漏れを見つけたのであれば、シールを交換するなどの対策を。



Step.16 ディスクブレーキ

フロント&リアともにディスクブレーキを採用しているH2。まずはパッドの残量確認を行なうとともに、ディスクの表面を見てパッドの当たり方や傷の付き具合をチェックする。



Step.15 ホイール

大口径ホイールが主流な昨今、とくにH2はその装着率が高い。重量があるだけに、それに対応しているホイールを装着しているかをチェック。確認はホイール裏の刻印で行なう。



Step.14 タイヤ

タイヤの溝を確認することも重要なポイント。摩耗具合で交換時期が分かる。それに片減りや偏摩耗が見られるようであれば、アライメントに狂いが生じている証拠。