



各部のオイル漏れやにじみにはとくに注意するべし

車種別とことんメンテ

LIST.06

CHEVROLET CORVETTE



WING AUTO

ウイングオート

所在地：愛知県清須市春日焼田67-2
TEL：052-409-5434 FAX：052-409-5438
営業：10～19時 定休日：水曜日
<http://www.wingauto.co.jp>

アメ車はもちろん、様々なエキゾチックカーを取り扱う、輸入車の総合ディーラー。ほかでは手に入らないような激レア車だって「ウイングオート」なら入手可能！ステキなアメ車ライフを強力サポートしてくれるぞ！



流線形のボディラインと強靱なパワートレイン……。ある意味、もっともコルベットらしいコルベット、と、ファンの間で今なお愛され続けているコルベットが、第5世代、いわゆるC5コルベットだ。生産されたのは97年から04年。ハイドロフォーム製法によるシャーシ、トランクアクスル方式というミッションとリアデフを一体化させた駆動系など、当時としては斬新なメカも満載。パワーソースもLS-1と呼ばれる新しい350/V8ユニットで、345馬力を発生した。さらに後期には405馬力を発生する、C2以来のZ06モデルも復活した。



担当編集者 VOICE



編集部：イジリー

コルベットって
こんなヤツ

アメリカの誇り、誰もがアメ車の筆頭として連想するのがコルベットだろう。60年という長い歴史のあるコルベット、C1からC7まで個性派そろいのなかでアクが弱い感のあるC5だが、そのパフォーマンスはもちろん、その流麗なスタイルに惚れ込んでいるファンは多い。すでにデビューから16年が経過しているため、価格的にも身近になってきた。C5を購入するならば今が買いどキ！

メンテナンス(カイロ)

メンテさえしていれば
まだまだ現役のC5

それ以前のC4モデルでは、アメリカの誇る「究極のスपोर्टカー」から、グラントツリーリングカーへと変貌を遂げていたコルベット。乗り心地や操縦性はマイルドで、誰もが乗れるスポーツカー……というコンセプトは、そこそこのヒットセールスを記録した。

しかし一転、97年に登場した5代目……C5コルベットは、そんなC4のイメージを覆す、C2とC3前期の力強さを持って登場した。直線基調だったボディは、グラマラスな流線形に、シャーシ構造も一新したほか、トランスアクスルやLS-1エンジンという強烈なパワートレインを携え、アメリカン・スポーツカーとしてのコルベットらしさを携えて登場したのだ。

そんなC5は、今なお日本国内にも熱心なユーザーが多いが、生産が打ち切られてからすでに10年になろうというモデルでもある。そろそろ各部に傷みが出てきてもおかしくない頃……。今回お世話になった「ウイングオート」のメカニックさんたちによると、やはり経年なりのトラブルとして、各部のオイル漏れ、にじみなどには要注意とのこと。ただエンジンをはじめ、大きなトラブルが出にくいのもC5の特徴とか。レースなどに使うならまだしも、定期的なメンテさえしていれば、まだまだ現役であるのは間違いないのだ。



メンテナンスは一気にやるのが賢い方法！

大きなエンジントラブルはほとんどないというC5コルベットのLS-1エンジンだが、何が起きると、逆に手がかかる。たとえばオイルパンからのしみや漏れに対応しようと、オイルパンガasketを換えようとする、何とエンジン本体の脱着を要するそう。またエアコンのコンプレッサーを交換するには、ウォーターポンプの脱着が必要…など、メカの先進性には申し分ないC5だが、整備性の悪さがあちらこちらに見える。初期型は15年以上、後期型にしても10年近く経っているC5だけに、ちまちまどこかをメンテするのではなく、ヤル時は一気にヤルのが、コスト的にも効率的にも一番いいかもしれない。



……………メンテナンススペース車両……………
99年型シボレー・コルベット



サーモスタット不良による水温上昇

エンジン冷却系のサーモスタットは水温をキャッチしながら開いたり閉まったりして冷却水を循環させ、エンジンのオーバーヒートを防いでいるが、これもスプリングが弱くなってきて、開きっぱなしになってしまうことがあるのだ。オーバーヒート…まではいなくても、水温が上がりがやすくなるので、症状が出始めたら交換してしまうのがいいだろう。



ベルトテンショナーの不具合

エンジンのファンベルトにテンションを持たせるテンショナーは、意外にスプリングが弱いのだとか。このためベルトにきちんと張りを与えることができなくなり、ベルトの鳴きや劣化の要因になる。スプリングが弱くなったら、テンショナーごと交換だ。「テンショナーは消耗品と思っておいてほしい」とカリスマメカニックさんは言う。



ヘッドランプモーターの不良

C2モデル以来、コルベットの伝統となったリトラクタブル・ヘッドライトだが、モーターの不良によりヘッドライトが上がらなくなる事例もあるという。ただしモーターではなく、フロントバンパー内部にあるモジュール（電子基板）が壊れている、という場合もあるので、症状のチェックをきちんとできるショップなどに診てもらった方がいいだろう。



A/Cコンプレッサーからのガス漏れ

これもコルベットに限ったことでなく、アメ車、それに年数のいった日本車でも当たり前のよう起きうる。そう、エアコン・コンプレッサーからのガス漏れだ。エアコンの効きが徐々に悪くなってきたら、この要因を疑ってみよう。ガスを再注入してもすぐまた症状が出るようなら、A/Cコンプレッサー自体を交換。その際は、エンジン本体に取り付けられたウォーターポンプの脱着も必要なので、かなり大作業になってしまう。



パワステポンプからのオイル漏れ

これは経年変化によるものだが、パワステポンプからのフルード漏れも、よく見られる症状だそう。ポンプはパワステのフルードタンクの下側にあり、主にプーリーの部分から漏れたりにじんだりしてくる。場所としてはちょっと見にくいけど、パワステのベルトから音が出るので、チェックしておいてほしい。



エンジンオイルパンのガスケットからのオイル漏れ

これはアメ車や輸入車によくある症状？ エンジンオイルパンからのオイル漏れ。にじみ程度なら問題ないが、ポタポタしているようなら、オイルパン・ガスケットの劣化が考えられるので要交換だ。ガスケット交換の際は、何とエンジン本体の脱着が必要になる。もちろん、降ろすというほどのものではなく、本体をちょっと浮かせる程度だというのが、それでもかなりの手間であるのは事実。



フューエルタンクに亀裂が入りやすい…

フューエルタンクはシャシーの両方に装備されているが、経年にかかわらずヒビが入りやすい。US本国ではリコール対象になっているほどだ。ヒビが入ると燃料がポタポタ漏れて、最悪、車両火災の可能性も……。日本では実例はあまりないそうだが、万が一起きたら事が重大なだけに、オーナーさんは常に注意しておきたい。



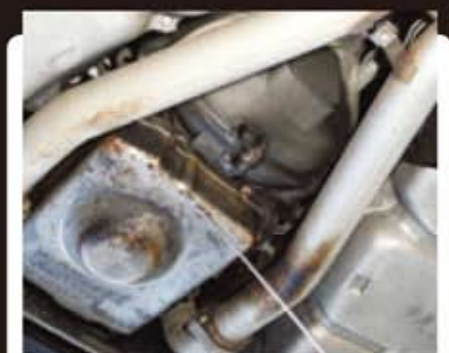
デフサイドシャフトシールからのオイル漏れ

これも経年変化によるシーリング系の劣化によるもの。やはり駆動系の、デフ回りのシーリングの効果は薄れ、オイル漏れ、オイルにじみなどが発生する。トランスアクスル式のため、デフといってもドライブシャフトは存在しないのだが、漏れるのはデフサイド、ドライブシャフト部分のシーリングだ。シール交換には足回りをバラす必要があるが、特殊な構造ゆえ、修理代が少しかさんでしまう。覚悟しておこう。



リーフブッシュゴムのヘタリによる異音

足回りからキコキコ異音が発生し出したら、疑ってみるのはコルベットならではの横置きリーフスプリング。このリーフのステーション部分のブッシュゴムがへたって音が出始めるのだ。もちろん、ブッシュ交換で音はなくなるし、乗り心地も引き締まる。横置きリーフ自体が強化プラスチック製で、めったにへたることはないそう。ただし割れたりした例もあるので、一緒にチェックしておこう。



ATオイルパンからのオイル漏れ

エンジンオイルと同様、ATオイルのオイルパンも、経年変化によりガスケットが劣化し、オイルがポタポタ漏れてきたり、にじんできたり。今回、撮影モデルに使用した車両も、実際、ATオイルがポタポタと漏れていた。もちろん、即ガスケット交換だ。



クランクプーリーの歪み

下まわりから覗かないと分らないが、エンジンのクランクプーリーの歪みも、過去にあったこと。クランクシャフトごとズれて、アルミのメンバに干渉してしまう。当然、動力的に問題があるので、クランクプーリーの交換が必要になる。



ステアリングロックが不具合

キーを差しているにもかかわらず、ステアリングにロックがかかって動かなくなってしまった……この症状もまた、本国USではリコールの対象になっている。年式やクルマ個体の状態により、出る・出ないがあるのだが、直すにはステアリング系をばらさなければならないので、作業は大がかりになる。



ヘッドアップディスプレイの故障

C5コルベットの先進機能として大きなセールスポイントであるヘッドアップディスプレイ。スピード、燃料残量などをドライバーの目の前のフロントウインドーに映し出すものだが、これはたいてい壊れてしまっている。直すにはパーツ代はもとより、ダッシュボードを降ろしたりする工賃もかさみ、10万円くらい、なくても走行上は問題ない装備なのだが、さてどうするかはオーナーさん次第。



テールランプコネクタが焼ける?!

テールランプの高圧線、コネクタ部は要注意。焼けて配線が切れ、テールランプがつかなくなることもある。とくにコネクタ部は、熱を持ちやすいそうだ。球切れもありうるが、テールランプがつかなくなった時は、配線のほうも要チェックだ。



パワーウィンドーの故障

アメ車にはよくある電装品のトラブル。そのなかでもコルベットに限らず症例が多いのが、パワーウィンドーのトラブルだ。モーターの不良によりウィンドーが上がらなくなる。修理のためにはアッシーでの交換が必要で、GMの定価では10万円前後とのこと。かなり高がついてしまうのだが、こればかりはしかたない……。



メーターの誤作動

各メーターの誤作動……というが、動かなくなるなんてこともありがちなトラブル。実際、今回のモデル車両もエンジンを始動すると油圧計が振り切ってしまい、動かなくなってしまった。これはメーター自体の不具合によるもので、センサー類が悪いわけではないとのこと。修理は専門のメーター屋さんに出して行なうそうだ。



センターコンソール付近が高温に!

トランスアクスル式という特殊なパワートレインを持つゆえだろうか? C5コルベットの場合、室内のセンターコンソール部分が異常に高温になりやすい。コンソールボックスのなかや、足もとなど、触っただけで熱っ! という感じだ。ウイングオートでは断熱処理を施工したりして対応しているという。注意したいのはコンソールボックスの中で、キーレスのリモコンや、デジタルカメラ、携帯電話などをしまったままにしておくと、故障することもあるとか。ご注意ください!



パワーシートのがた

先の5thマスタングでも指摘されたパワーシートの不具合だが、C5コルベットの場合、なかのギアが破損して動かなくなる……というわけではなく、シートがグラグラ動いてしまいやすいのだとか。ただしこれは、ちょっとした調整で直るそうなので、あまり重大なトラブルとはいえない。