

Lecture 6 / Expense

# Is cost of maintenance required how much?

(メンテナンス・コストは走った距離に比例する、それがフェラーリ)

前頁のレポートで触れたように、意外と買いやすい価格になっているちょっと古いV8フェラーリ。  
エイヤ! と判を押して、購入という最大の難関をくぐり抜けたら、次に待っているハードルは維持費だ。これをクリアすれば、夢のフェラーリライフを満喫できる。  
さてあなたは、“跳ね馬”を飼い馴らすことができるのか!?

Text:野田義彦 取材協力:コレツィオーネ世田谷店 Tel.03-5758-7007

## 328GTB

### フェラーリ初心者が維持しやすいモデルは?

初めてフェラーリを購入する人にとって、維持しやすいのはどのモデルになるのか? まずはこのあたりから話を進めていこう。

もちろん新しいモデルのほうがメンテナンスの手間はかからないと容易に想像できる。特に走行距離の少ない個体であれば、パーツの劣化も進行していないから故障も少ないだろう。ただし、1300万円オーバーの360モデナを分割払いで買ったとすると、頭金を300万円前後用意して72回払いのローンを組んだところで、毎月16万円くらいを支払わなければならない。それが、500~600万円台で程度のいい個体が狙える308/328/348になると、ランニングコストは半分に収まるわけだ。古いモデルだが

ら手間はかかるだろうが、年間80万円以上のメンテナンス・コストを投入したとしても、乗りっぱなしの360モデナより全体の経費は抑えられる計算になる。入門用のフェラーリは手ごろなほうがいい。

じゃあ、308/328/348の中ではどれなのよ、となるのだけれど、ズバリ! 328がお勧めだ。308は程度のいい個体を見つけ出すのは困難な状況だし、エンジンが縦置きになった348はメンテナンス性に問題が多い。で、328を押す。

328は時間をかけて探せば程度のいい個体が必ず見つかる。また、横置きユニットはメンテナンス性にも優れているのだ。取材に協力してくれた“コレツィオーネ”の担当者によると、年間のメンテナンス・コストは50万円くらいを考えておけば、概ねOKということだ。

前頁で紹介した88年式・658万円の328GTB

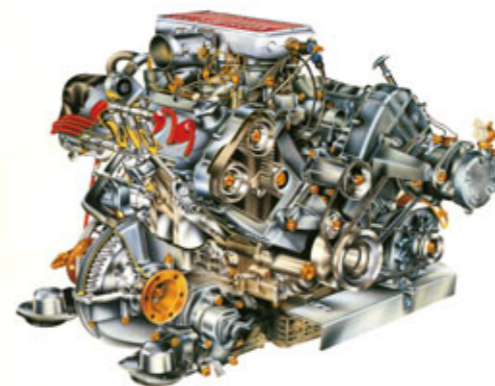
の場合、車両ローンの月4万5000円(頭金:208万円/ボーナス加算額:15万円)にプラスして、約4万円前後のメンテナンス費用を捻出できればなんとかなる。つまり、毎月のランニングコストを9万円前後と覚えておけばいい。

### タイミングベルト交換

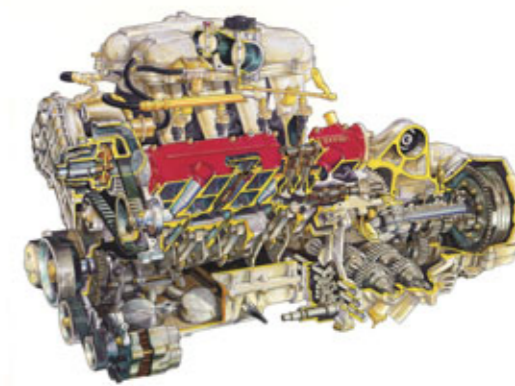
308以来、V8エンジンにはタイミングベルトが用いられている。この芯線入り・ギザギザの歯が設けられたゴム製ベルトが、クランクシャフトとカムシャフトの調和を図るという重要な役を担っている。

フェラーリといえど、ベルトが切断することはあまりないようだが、問題はゴムの劣化によるコマ飛び。最悪の場合、ピストンにバルブが突き刺さり、万事休すとなる。フェラーリ最大の弱点と言えるのはタイミングベルトかもしれない。実際、先輩オーナーたちはタイミングベルトのコンディシ

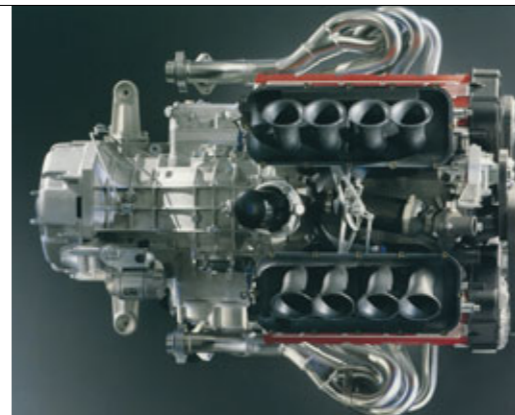
328



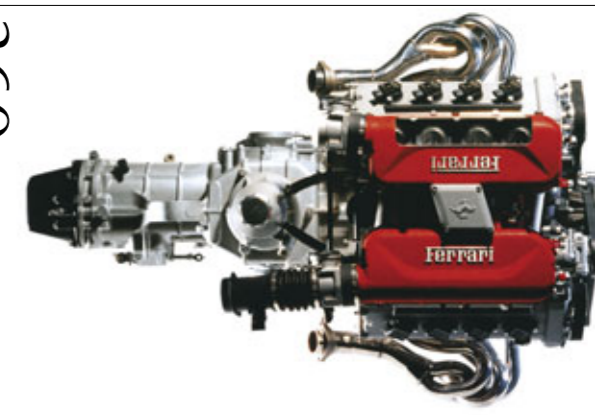
348



355



360



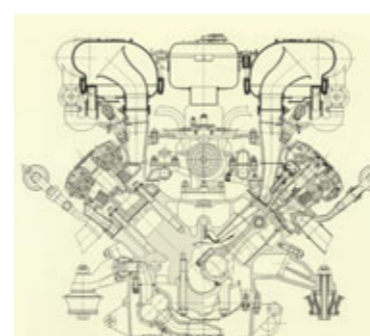
ョン管理に細心の注意をはらっているのである。

メーカーは、タイミングベルトの交換サイクルを308/328/348/355:3万km(4年)、360:3万km(3年)と指定している。ただし、このサイクルを待たずしてコマ飛びを起こ

した事例もあるため、各ショップは早めの交換を推奨しているようだ。一般的には、308~348:2.5~3万km(2年)、355/360:3万km(3年)が目安になる。

さて、交換作業だが、エンジンを降ろすか、降ろさずに行なうかで工賃に大きな差がでる。

エンジンを降ろす必要があるのは、縦置ききの348/355だ。360も同じレイアウトを採用しているものの、バルクヘッドにメンテナンス用の窓が設置されていて、交換だけならそこから手を入れての作業が可能になっている。いっぽう308/328は横置きだから、リア・タイヤとその奥のインナーフェンダーを外せば交換作業ができる。作業時間が短いためコストも抑えられるわけだ。



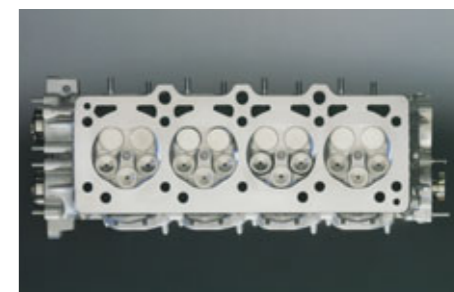
気になるのは交換に必要な経費だ。これに関しては、どこのショップ/工場に電話やメールで問い合わせても明快な答を得ることはできない。個体によって付属するパーツの交換も必要になるため、メカニックが実車をチェッ

クしないと見積りが出ないのである。ただし、目安となる基本交換工賃はあるので覚えておくといいだろう。308/328:10~12万円、348:37~40万円、355:42~45万円、360:12~15万円。やはりエンジンを降ろさなければならない2つのモデルは高くなる。

最も交換作業に手間がかかるのは348だ。328まで各バンクに2本だったタイミングベルトが1本になり、さらにウォーターポンプまで駆動する仕組みになっている。ベルトの取り回しは複雑で、付随する補機類の交換と細かな調整も施さなければならない。かかる費用は100万円の大台を超えると考えていいだろう。ちなみに355のタイミングベルトは、各バンク2本に戻されている。

タイミングベルトと同様、クラッチ/トランスミッションなども耐久性が高いとは言えないフェラーリ。ちなみにエンジンオイル交換も3000kmが目安。フェラーリはあくまで楽しむための嗜好品として造られているから、楽しんで距離に比例してメンテナンスを施す必要があるのだ。

でも、年間5000kmくらいの走行距離を目安にしなが、上手に付き合っていけば、普通の経済状況の方でも充分維持していくことは可能だ。特に328/モンディアル3.2は、80~100万円前後のコストをかけて消耗品の交換と整備を施せば、2年・8000kmくらいは普通に走れると話すメカニックは多い。メンテナンスをやる時にはコストを惜しまず一気にやる。これがフェラーリを楽しむコツと言えそう。



355から採用された吸気3、排気2のバルブヘッド。