

My-Star Network

輸入車整備工場をサポートする

Tech plus

Vol.216

2024年6月号

スペシャル・コラム

機械は毎日使っている方が調子がイイ!? 「走行距離神話」の謎に迫る



NEWS TOPICS!

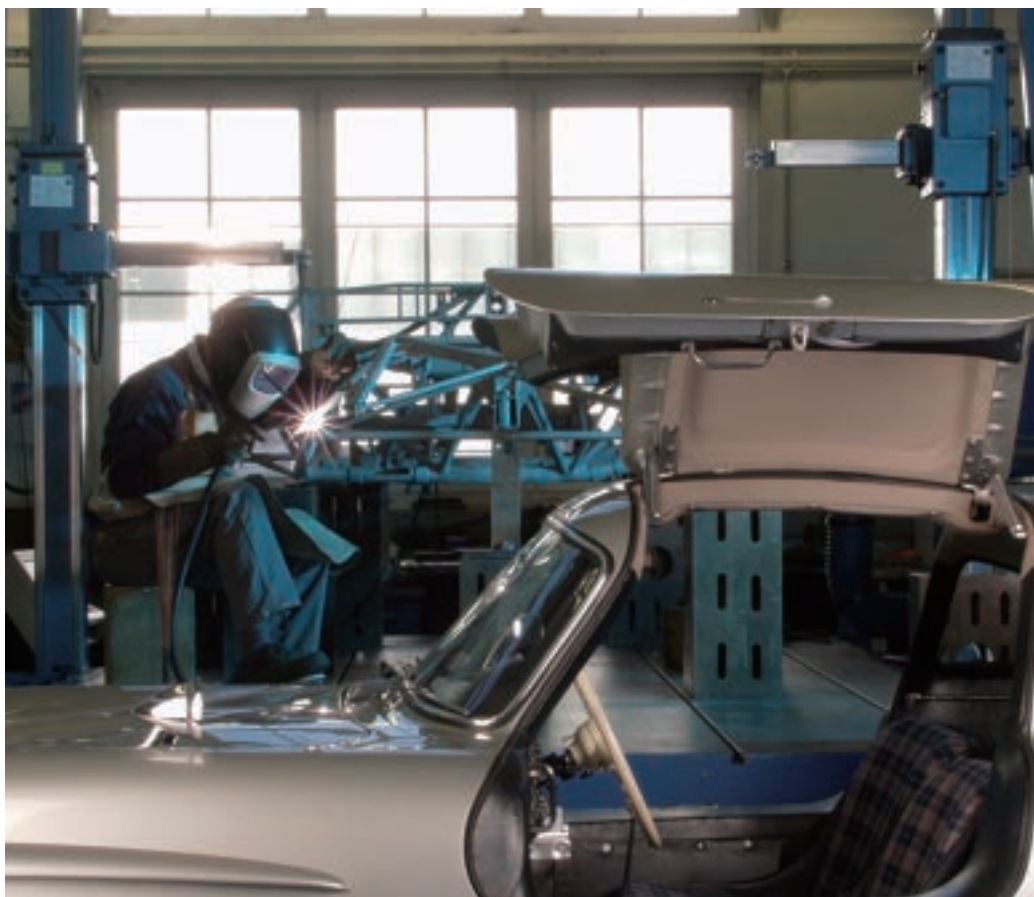
会員向けファクトリーガイド記事がスタートします!

これまで不定期連載中だった会員様の紹介ページを毎月掲載していくことになりました。右ページにあるような内容で、整備工場としてのプロフィールや得意なジャンル、独自のサービスなどを紹介することで、会員様同士の交流のきっかけになればと思っています。掲載を希望する場合は、まずサポートデスクに「テックプラス掲載希望」とメールにてお申し込みください。弊社で確認後、掲載に必要なアンケートや写真データリストをお送りします。無料での掲載となりますので、ぜひお気軽にお申し込みください。

【掲載お申し込みまでの流れ】

- 1 サポートデスクにメールにてお申し込み
件名に「テックプラス掲載希望」と入力してください
- 2 サポートデスクより掲載に必要なアンケートと
ご提供していただきたい写真リストを弊社よりお送りします
- 3 御社から届いたアンケートと写真データを確認後、
記事の制作をスタート
- 4 掲載内容につきまして制作担当より
電話等で問い合わせがある場合があります

本誌テックプラスに掲載する 会員様紹介ページの募集をスタート



マイ・スターネットワークでは会員様向けに輸入車整備をサポートする情報提供や整備機器を販売・レンタルしています。近年、注目を集める整備となっているエーミングにおいても、整備の現場にマッチした自社開発のスマートエーミングを販売しています。リニューアルしたホームページにもその詳細を解説しているのでぜひご覧ください！ その他にも輸入車オーナー様への広報宣伝として、「メンテナンス・ラボ・アーカイブ」に訪れるメンテナンスで困っている月間 15,000 以上のユーザーを会員様整備工場へと導くウェブサイトも運営しておりますのであわせてご確認ください。



●整備工場
支援サイト

●輸入車整備工場
検索サイト



●メンテナンス・
ラボ・アーカイブ



MEMBER PROFILE



Dream Car Produce ドリームカープロデュース

マイ・スターネットワークの会員様を紹介する連載企画。
2回目となる今回は長野県佐久市にある「ドリームカープロデュース」です。

長野県佐久市にあるドリームカープロデュースは、厳選したドイツ車などの輸入車の販売を中心に衍なっており、整備においてはボッシュ・カーサービス加盟店として充実した設備を完備しているのが特徴。中古車販売に関してはボッシュ・カーサービス認定中古車を展開しており、程度に優れたドイツ車を安心して乗り始められるような保証と保険が用意されている。整備面においては最新の故障診断機を備え、高年式モデルでも迅速に対応できるのが強み。元ディーラーメカニックやボッシュの研修を終えたメカニックが在籍しており、経験や知識、そして技術面で不安を感じさせない。また、BMWにつ

いてはサテライトサービスの拠点になっており、ディーラーと同様のサービスを受けることが可能。新車販売はもちろんのこと、メンテナンスにも対応してくれる。この他、「ショールームクオリティ」のボディコーティング剤であるエフェクタープロの販売店にもなっている。ボディコーティング剤のみならず、鉄粉取り洗浄剤「メタルクラッシュ」、腐食したアルミを再生する「アルミニウムリペア」、白く変色した樹脂パーツを再生する「ブラックリペアシールド」などを購入できる。もちろん施工もしてくれるので、中古車の購入からメンテナンス、その後カーライフまで長く付き合えるプロショップである。



中古車販売から整備まで ボッシュカーサービス店としての顔も持つ

- 所在地：長野県佐久市岩村田北 1-8-3
- ☎ 0267-78-5355 FAX 0267-78-5356
- URL： <https://www.dcp.bz/>
- 営業時間：9:00 ～ 18:00
- 定休日：月曜日、第1・3日曜日

Special Column

機械は毎日使っている方が調子がイイ!?

「走行距離神話」の謎に迫る

クルマは10万kmが寿命だなんて、根拠のない迷信。とくにドイツ車においては、日常的なメンテナンスを加えながらどんどん走っていた方が快調をキープできるはず。なぜか日本ではびこる走行距離神話の謎を解明しつつ、ドイツとの自動車文化の違いを解説する、走行距離に関する特別コラムをお届けします。



これを読んでいるのは整備のプロの方だと思うので知った内容かもしれないが、今一度、走行距離について考えるきっかけになれば幸いである。早速、本題に入ろう。どうして日本では、中古車を選ぶ時に走行距離を過剰に気にするのだろう。海外の中古車雑誌を見ると、クルマによっては「Low Mileage」といった謳い文句はあるものの、すべての広告に走行距離が記載されているようなことはない。モデル、年式、ボディカラー、装備、価格といった部分が重要な要素で、走行距離はさして重

視されていないことが分かる。

日本でこれほどまでに走行距離が重視されるのは、自動車メーカーの営業マンが自分たちに都合が良いように植え付けた「クルマの寿命は10万キロ」という風潮があるからではないだろうか。実際に10万キロ走ったら何となく乗り換えの時期かな、なんて思っている人は多くて、とくに不具合も出ていないのに「このクルマも10万キロだから、そろそろ買い換えるかな」なんていう話も耳にする。実際のところ、多くの国産車などはだいたい10年、10万キ

ロという点が設計上の1つの目安になっているというのも事実のようで、そこまでは重要な機能部品が壊れるケースは非常に少ない。もちろん使用環境や扱い方によっても違ってくるが、乗り手としても10万キロ前に大きな修理が必要になると文句の1つも言いたくなるが、10万キロオーバーであれば「仕方がないな」と納得するという、暗黙のボーダーラインができてきているようだ。

つまり、クルマの寿命が10万キロというのには明確な根拠があるわけではなく、それくら



ドイツでは年間 3 万 km は走るのが当たり前 日本の中古車は世界中から狙われている

い走ると故障が増えて修理代がかかり始めるからというユーザー側の都合と、そろそろ新車を買って欲しいというメーカー側の事情がちょうどリンクしたポイントと言ってもいいだろう。10 万キロまでしか使えない、それ以降はどんな故障が起きるか分からない、となれば走行距離が少ないクルマが欲しくなるというのは当然のことで、これが中古車の価格にも大きく影響するようになり、結果としてメーター巻き戻しなどの不正を招くことになってしまった。紐解いてみれば、我々ユーザーが「何となく」思っていることが、大きな影響力を持つようになってしまったいい例で、不正を防ぐため車検証に走行距離が記載されているなんて国は、およそ日本以外には考えられないのである。

さて、それでは走行距離が少ないクルマは本当にコンディションが良いのだろうか？ まず確かなことは、車内で待機する運転手付きのVIP専用車や、車中泊が趣味というオーナー

でなければ、内装の劣化は少ないはず。シートへのヘタリ、ステアリングやスイッチ類などの使用感はないだろう。しかし機械的な部分に関しては様々なケースが考えられる。例えば、月に一度くらいしか走らさないというクルマの場合。ブレーキは錆び付いてキャリパーの引きずりを起こしやすくなるし、エンジンを始動する時は完全に油膜が切れた状態になっているのでシリンダーにキズが入りやすい。ゴムでできている足回りのブッシュ類も適度に動かさないと硬化しやすくなるし、タイヤやバッテリーの寿命にもマイナスだ。一方、毎日通勤で片道3キロ走るだけ、という低走行車の場合、良いコンディションを保っていることが多い。クルマは機械なので、定期的に動かして潤滑させている方が良い状態を保てるのだ。

金属を加工して作られた自動車の機能部分は、もちろん走らせれば少しずつ摩耗していく。しかし使わないで放置してあるものよりも、毎

日動かしている方が調子が良いというのは確かだ、それによって走行距離が進んでいくというのはごく自然なこと。オドメーターの数字が増えていくのは、タンクに溜めてある水を使うようにクルマが磨り減っていく、ということではない。どうも我々日本人は、クルマの走行距離に対して間違った認識をしているようだ。

とりわけドイツ車の場合、ボディにかかるストレスを様々なブッシュなどに逃がして、こういった消耗品の交換をしていけば、30 年でも 40 年でも使えるという設計思想が根付いている。高速道路網が張り巡らされ、国境を越えたドライブも日常的なドイツでは、一年間に3万キロは走るのが一般的。ということは、40 年乗れば120万キロに達してしまう。もちろん、その間にはエンジンやトランスミッションなどのオーバーホールが何度も必要になるはずだが、それを当然と考えるのがドイツ流。整備にお金がかかるようになったら寿命、という日本的

「走行距離神話」の謎に迫る



機 械は運転していた方が摩耗しないという理由には、潤滑性能もある。オイルが劣化するのには酸化による成分の変化が大きいですが、安定して高い温度に保たれていると酸化は進まない。一日中温められている天ぷら屋さんの揚げ油が長持ちする理由もこれ。家庭では油の量が少なく具材を入れるたびに温度変化が起きてしまうため、すぐに酸化が進んでダメになってしまう。エンジンオイルも一度運転温度まで温まってしまうと、後は長い時間働いていても急速な劣化は起こらない。それよりも、たまに走るだけだったり、ごく短時間の運転を繰り返

したりすると、使用距離としてはごく短いものでも、酸化によって粘度が低下して十分な保護性能を発揮できなくなってしまうのだ。だから、たまにしか乗らないクルマの場合は、走行距離ではなく時間の経過でオイル交換のタイミングを図った方がいいと言われている。これを知らずにオイル交換がされていないと、走行距離が少なくてもエンジン内部は摩耗や汚れの蓄積が意外なほど進んでいるというケースがある。反面、高速道路などで連続運転されていたエンジンは、距離が進んでいても内部は驚くほどキレイだったりする場合が多いのだ。

連続運転ならオイルの酸化も進まない！

天ぷら屋の油は頻繁に交換しないでも平気な理由

な使い捨て発想とは、根本的に異なっている。そしてどちらが「機械」というものを良く理解しているかは、言うまでもないだろう。少なくともドイツ車においては、日本的常識で走行距離を気にする必要はないと断言して良いのではないだろうか。

日本人が自動車、中でも輸入車を大切にするというのは世界的に有名になりつつあるようで、左ハンドルの中古ドイツ車は、ドイツ人やアメリカ人などのバイヤーに狙われている。日本から買い付けた中古車は「ジャパン・プレミアム」と称され、高い値段が付くそう。走行距離ばかりを気にして選り好みしていると、本

当のコンディションを見抜く目を持った海外のバイヤーに、良いクルマをどんどん買われてしまうことになりかねない。確かに、走行距離という数字だけでコンディションを判断するのは、クルマに対する知識がなくても誰にでもできることではある。しかしそれが必ずしもコンディションの良いクルマと出会える方法ではないことも確か。だからこそクルマの状態を見抜く力を身に付けて、走行距離に捕らわれずに良い中古車をお得に手に入れて欲しいと思う。何せ日本には、わざわざ海外から買いに来たくなるほどの中古ドイツ車がまだまだ眠っているのだ。OEMや社外パーツなどの選択肢が増

え、維持の環境が非常に良くなってきた現在、ドイツ車の維持コストは10年前とは比べものにならないくらい安くなっている。今こそ、憧れだったメルセデス・ベンツやBMWに乗ってみる絶好のチャンスではないだろうか。そして中古車選びで忘れて欲しくないのが、ドイツと同じような環境で高速道路中心に使われたクルマであれば、10万キロを超える多走行車でも非常にコンディションの良いものがあるはずということだ。よく人気モデルの中古車に掘り出し物はないと言われるが、これこそが、安くて高い価値を持った本当の掘り出し中古車に違いない。



ELRING (エルリング)

は 1879 年にドイツで誕生した、
シリンダーヘッドカバーガスケット
やシール、エンジンの部品
や排気システムの開発・製造を
行っている自動車産業の主要
サプライヤー企業です。
特に創設当初から製造していた
自動車用シリンダーヘッドカバー
ガスケットやシールは、
自動車メーカーの OEM 部品
として多く採用されており、
アフターマーケット向けの
製品も提供しています。



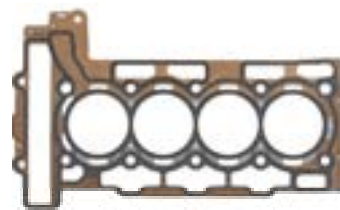
Cylinder-head gaskets



599.050 (VOLVO)



492.641 (VW)



729.041 (BMW MINI)

ELRING製のシリンダーヘッドカバーガスケットは高い信頼性と品質で知られています。
ELRINGはシリンダーヘッドカバーガスケットを長年にわたって製造しており、
高い技術力と品質管理が評価され、多くの自動車メーカーが採用しています。

○品質の高い材料と厳密な品質管理により、**長期にわたって高い耐久性を実現**しています。

○高い密封性をもっているため、**圧力や温度の変化に対しても効果的に対応**できます。

○ISO9001 の認証を取得しており、**品質管理システムの確立と維持**に努めています。

ロジスティクスパーツセンター

TEL:06-6652-2400 FAX:06-645-0330



AUTEL ユーザーはこんな使い方！！

実は多くのユーザーが専用テスターと併用して使用しています。

良いとこ取り使用

AUTELは操作性に優れ診断スピードがとにかく速い！

1度使ったら戻れない！！

是非ご自身で体験してください。

製品	MaxiSysULTRA	MaxiSys919	MaxiSys909	MaxiSys906Pro	MaxiVCI V200
用途	整備用	整備用	整備用	整備用	OBD検査用
メーカー定価 (消費税別)	¥680,000	¥580,000	¥480,000	¥248,000	¥55,000
タブレット					Windows10以上の ノートPCか タブレットが必要
VCI	 MaxiFlash VCI	 MaxiFlash VCI	 MaxiFlash VCI	 MaxiVCI V200	 MaxiVCI V200
タブレット	12.9インチ タッチスクリーン	9.7インチ タッチスクリーン	9.7インチ タッチスクリーン	8.0インチ タッチスクリーン	-
OBD II 接続	無線 VCIとWi-Fi接続	無線 VCIとWi-Fi接続	無線 VCIとWi-Fi接続	無線 VCIとBluetooth接続	PCとUSB接続
対応車両メーカー	60メーカー以上	60メーカー以上	60メーカー以上	60メーカー	特定DTC照会アプリに依る
DTC確認/消去	◎	◎	◎	◎	
ライブデータ	◎	◎	◎	◎	
特別機能	◎	◎	◎	◎	
アクティブテスト	◎	◎	◎	◎	
カスタマイズ コーディング (オンライン)	◎	◎	◎	◎	
オシロスコープ機能	◎	◎	◎	◎	
ADASエーミング対応	◎	◎	◎	◎	
レポート出力	ADASツール(別売)を使用すると設置作業ガイド機能付 Mailやメッセージで送信可能				
クラウドサービス	取得したレポートをクラウドに保存可能				
アップデート	購入後、1年間無償Wi-Fi接続				
技術サポート	購入後、1年間無償 サポートセンター加入				
OS	Android7.0	Android7.0	Android7.0	Android10.0	
PROCESSOR	2.3GHz+1.7GHz	2.3GHz+1.7GHz	2.3GHz+1.7GHz	2.3GHz+1.7GHz	
MEMORY/RAM	256GB SSD/4GB RAM	128GB SSD/4GB RAM	128GB SSD/4GB RAM	128GB SSD/4GB RAM	
内蔵バッテリー	18000mAh	15000mAh	15000mAh	11600mAh	
カメラ	16MP Rear/5MP Front	16MP Rear/5MP Front	16MP Rear/5MP Front	16MP Rear/16MP Front	
タブレットサイズ/質量	366.5×280.9×34 mm/2.18kg	304.4×227.8×42.5 mm/1.66kg	304.4×227.8×42.5 mm/1.66kg	260×170×30 mm/920g	
発売	2021年5月	2021年5月	2021年5月	2022年5月	2023年9月OBD検査型式認定取得

G ゴールド

P プラチナ

D ダイヤモンド

ご利用申し込みはお気軽に

バージョンアップのみも可能



他社にて購入済の場合でもバージョンアップ可能。
バージョンアップすることで機器延長保証が付きます。
定期的にバージョンアップしないと診断できない車種が増えます。

906Proにも対応!!!



OBD 検査対応

906Pro、BAS BT608に
使われるVCI V200 も同じものです。
型式試験番号：JASEA-KS-110BD を
入力して検査用としてもお使いいただけます。

MaxiSys906Pro
整備用
¥248,000(税別)



MaxiVCI V200
OBD 検査用
¥55,000(税別)



BT608
バッテリーアナライザー
¥73,700(税別)



OBD 検査の接続イメージ



OBD 検査
対象車両

OBD II 接続



VCI V200
検査用
スキャンツール

USB 接続



↑インストール



インターネット接続

特定 DTC
の確認



(独) 自動車技術
総合機構サーバー

お知らせ

特定 DTC 照会アプリをインストールする
Windows タブレットのセット販売も7月に予定し
ておりますので、ご期待ください。

AUTEL

G ゴールド P プラチナ D ダイヤモンド

マイ・スターネット会員なら
3つの無料

¥27,280 (税込) ×10 回

MaxiSys906Pro



✓ 試せて安心ショートレンタル タダ

✓ 10 回分割払い 金利 タダ

✓ 手数料 タダ

診断機の違いも検証するチャンス！！

¥52,800 (税込) ×10回

MaxiSys909



¥63,800 (税込) ×10回

MaxiSys919



¥74,800 (税込) ×10回

MaxiSysULTRA



セイルシステム株式会社
TEL: 06-4703-0021
FAX: 06-6569-3113
Mail: helpdesk@sail-system.com

● COVER MODEL: BMW 1 SERIES (F20)

