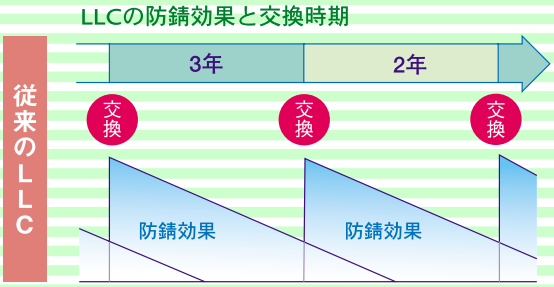
部品 用品 整備 最新動向

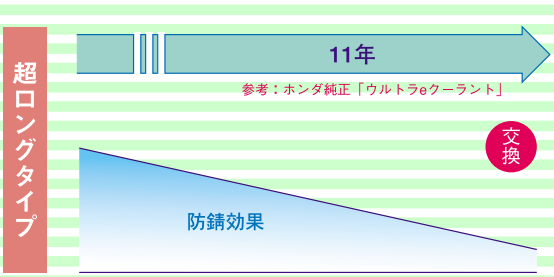
# テクノレーダー

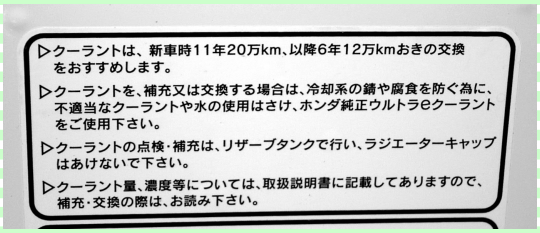
07

# 超ロングライフクーラント

## 交換サイクルの長期化で中間メンテナンスがより重要に！




フィット（ホンダ）のボンネットに貼付されたコーションラベル。超ロングタイプか識別する有力な情報源だ。

### 超ロングライフ化が進む LLC

クルマのエンジンの「冷却装置」は、エンジン内部に冷却液を循環させる「水冷方式」が主流になって久しい。その冷却液はオールシーズンタイプの「LLC」（ロングライフクーラント）が普及しているが、近年はその交換サイクルが長期化するムードが高まっている。

ホンダが00年６月発売の「アコード」に初めて採用した「超ロングライフクーラント」は、新車時11年または20万km、それ以降は６年または12万kmおきの交換を推奨している。超ロングタイプを採用するカーメーカーは、トヨタが02年５月から全生産車を対象に「スーパーLLC」（交換サイクル：初回７年または16万km、以降４年または８万kmおき）へ切り替えたほか、ミツビシ（初回５年、以降４年おき）も採用している。

LLCを長寿命化する理由について、トヨタでは“環境対応”と自動車ユーザーの負担軽減を挙げている。交換サイクル延長の影響をサービス工場の立場でみると、補修需要の減少は避けられない。車検や定期点検時の数少ない貴重な収益源が減少するのは痛手だが、カーメーカーが設定する基準である以上、これに従って適切なタイミングでお客様に提案せねばなるまい。

### 中間メンテナンスはより慎重に！

超ロングライフクーラントが、たとえ10年以上も無交換でOKといっても、その間にどのようなメンテナンスが行われたのか分からない場合もある。たとえばリザーブタンクの液量を補充する時は水道水を使用するのが一般的だが、これを10年以上もし続けたら濃度が薄くなるのは容易に想像できる。こうした点を念頭に置けば、従来タイプより手間をかけた点検が重要になるのが分かる。

車検や定期点検時においては、まず超ロングタイプであるかを確認し、それが定期交換時期を迎えるまで性能を維持できそうか見極めることが重要となる。そのためには「バッテリー・クーラントテスタ」や「pH計」を使用しなければ判断を下しにくい。

手間がかかる割には直接的な収益に結びつくわけではないが、お客様との信頼を築く観点のもとこうした地道な取組みが今後はより重要性を帯びてくることだけは間違いなかろう。