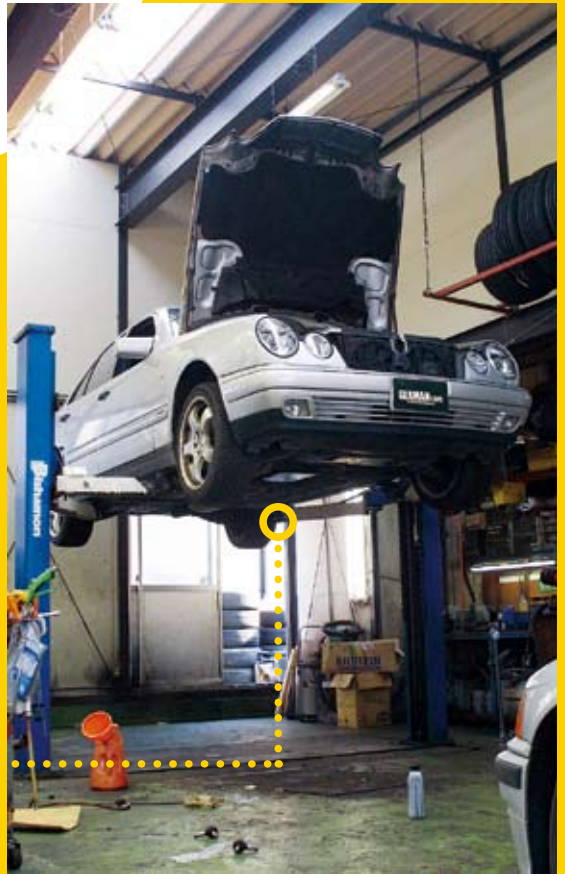


100万円 Eクラスの 気になるメンテを探る

安く買った先代Eクラスに、なるべく費用を抑えながら快適に乗り続けるためにはどのような点に注意すれば良いのか？メルセデスの専門家にアドバイスをもらおうことにしよう。



初期モデルは機械式の部分が残り 計画的にメンテナンスを進められる

本誌が100万円で購入する先代型Eクラス、つまりは前期モデルに注目するのは理由がある。

ボディの構造は新世代の作りで、エンジンは一つ前のW124と共通。つまりはアナログ的な部分が多い。完全な電子制御となった3バルブのV6ユニットと比較すると、これから古くなった場合にセンサートラブルなどで突然止まる心配が少なく、信頼性が高いのだ。ただし、走行距離が伸びると、ヘッドガasketの劣化によるオイル漏れや、エンジンハーネスの劣化、コイルの不良など定番のトラブルが出るので、これに対する

メンテナンスは必要。だからこそ、最初にコンディションの良いクルマを選ぶことが大切になる。

一番注意したいのがATで、ごく初期の4気筒モデルには油圧式の4速が、また6気筒モデルには油圧4速に電気式の5速を追加したタイプ、5速ミッションが搭載されている。これは基本的にW124と共通の構造で、走行距離による定期的なオーバーホールが欠かせない。一方、96年中頃から採用された電子制御5速タイプは、初期の設計の甘さからトラブルが多発しているが、対策が一通りされたものであればメンテナンスス



取材協力 セントラルオート

ユーザーとのコミュニケーションを何よりも大切にしているメルセデス専門工場のセントラルオート。確かな技術でユーザーの悩みを救ってくれる、頼れる修理工場だ。写真はフロントの児玉氏。

住所：東京都足立区南花畑 2-44-4

TEL：03-3883-9922

URL：<http://www.central-auto.net>

定休日：日・祝日

リで長く乗り続けられる。

つまり、ここでも初期の油圧式で走行距離の少ないクルマが、一番キャンブル性が低くメンテナンスの計画を立てやすいということができるのだ。

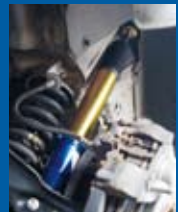
完成度を高めた00年以降の後期モデルは確かに魅力的だが、高度に電子制御化されているため、この先古くなった時の修理はユニット単位での交換で割高になることが必至。だからこそ、分解整備が可能で前期モデルの程度良好な個体を選んでおけば、最低限のメンテナンスで長く乗り続けることができるだろう。

ちょっと値は張りますが……。

5万km程度から強く感じるようになるのが、ショックの抜け。そんな時、純正部品より多少値は張るものの、試して見る価値は多いにあるのが、W210専用の減衰力6段調整式ショックアブソーバーだ。エンドレスとセントラルオートのコラボによって生まれたこの製品は、W210の足周りを徹底的に研究し、快適な乗り心地と抜群のコントロール性能を両立している。価格は工賃別で23万円（税込）。



リア側は、トランクルームの内張りをめくってトップ部分のダイヤルで調整する。



見た目にもスポーティで高級感あり。フロントの調整ノブは写真のように露出し

全部見せます!! ロアアームのブッシュ交換 先代Eクラスの定番メンテ項目について完全密着ガイド!

ブッシュ交換の手順は、まずスプリングをスプリングコンプレッサーで縮めて取り外し、ロアアームのボールジョイント部分を切り離す。次いで前後2つのブッシュのド真ん中を貫通しているボルトを抜き取れば、アームごと外れるという仕組みだ。外したアームには古いブッシュが入っている状態なので、まずはこれを抜き取る。ロアアームにはブッシュを掛けるためのツメが用意されているので、ここにブッシュを掛けて押し込み、しっかりと張り付けておく。前側は一体構造で、後ろ側は前後2分割構造になっている。同時期に生

先代Eクラスを買ったらずチエックしたいポイントが、フロント・ロアアームのブッシュ。一つ前のW124型とは大きく構造が変更されたため、劣化が早く泣き所となっている。このブッシュが劣化すると、直進安定性の低下やコーナリング時にヨレが発生するなど、走りに大きな悪影響が出てしまう。先代Eクラス本来の乗り味を楽しむためには、良い状態に保っておきたい重要な部分なのだ。

先代Eクラスの弱点として度々紹介してきたフロントロアアームのブッシュ交換について、今回はサンプルカーを使ってその交換作業を徹底的に紹介しようと思う。メンテナンスの重要性を再認識してもらえれば幸いだ。



100万円以下のドイツ車 想定外の楽しさ発見!

特集
PART.2

ロアームブッシュ交換 (W210)

- 部品代/ブッシュ3点 (片側分) 約2万円×2 (左右)
- ボールジョイント (片側分) 約1万円×2 (左右)
- 工賃/ブッシュ交換 (両側分) 約3万円
- アライメント調整/約3万円

ここで紹介している金額は、取材したセントラルオートで作業した場合の概算です。実際には工場によって、また、車の状態によっても若干金額が左右することがあります。



産されていた初代Cクラスでは前後とも同様の分割式が使われていたため、一体型のブッシュはW210の特徴とも言える構造だ。ブッシュ交換で最も大切なのは、新品のブッシュを正しい位置に真っ直ぐに打ち込むこと。このために古いブッシュを外す前に念入りにマーキングを施し、その位置に狂いがないように取り付ける。また、ブッシュを圧入する時には、専用ツールを使用することで確実な作業が可能になる。一見簡単そうにも見えるが、メルセデス専門工場での作業が好ましい部分なのだ。

さて、今回の作業を完了しての感想は……、その効果は想像以上! まだそんなにひどい状態だとは思っていなかったクルマだが、ボールジョイントとの相乗効果もあるのだろう、実に確実なステアリングフィールに戻った。まるでW124などの旧世代モデルでステアリングのロッド類を新調した時のような印象だ。「W210のメンテナンスは、まずロアームブッシュから」と言われる所以が、分かったような気がする。



04

新しいブッシュの圧入は、専用ツールを使って行なう。少しでも曲ってしまうとやり直しが利かないため、慎重な作業が求められるポイントだ。



03

取り出したブッシュの状態。これは比較的良好なコンディションの古いものだが、センターの金属部分とゴムの繋ぎ目 (矢印) の部分にヒビが入っているのが分かる。



02

古いブッシュの抜き取りには、プーラーを使用する。前方向から押し込むことで、金属ケースに収まったブッシュが後ろ側へ抜け落ちる構造になっている。



01

これがフロントサスペンションのロアームに備わる前側のブッシュ。左が劣化した状態で、右側が新品に打ち変えたもの。最も劣化が現れやすいブッシュだ。



08

片側が外れた状態。中央には金属製のカラーが収まっているが、W124のもののようにブッシュの外側まで貫通して開くものではなく、作業効率アップしている。



07

こちらも古いブッシュはアームにあるツメの部分にプーラーを固定して、引っ張って抜き取る。ブッシュは前後に2分割式で、両側からこの作業を行なって抜き取る。



06

これは後ろ側のブッシュ。やはり左が劣化した状態で、右側が新品に打ち変えたもの。見た目にはW124世代のロアームブッシュと同様に見える。



05

SSTに付属するボルトにナットを締め込むことで、ツール自体がブッシュを引っ張り込む構造。これは、ブッシュがアームにほぼ入り込んだ状態になる。



12

ロアームを外した時にはボールジョイントの状態もチェックする。今回のクルマはガタつきが出ていたため交換することになった。アームを外した状態で交換する。



11

後ろ側のフロントロアームブッシュは、アームの中でこのような状態で取り付けられている。中央部分にややすき間があるのは、カラーが挟まっているためだ。



10

プレスで慎重に圧入しているところ。ここでも狂って入れてしまえばアームごと使えなくなってしまうため、非常に慎重な作業が求められる。



09

新しいブッシュは、マーキングのツメの位置を合わせるように取り付け。作業台でしっかりと仮組みしてから、圧入のためプレス機に乗せる。



16

ボルトとナットを両側から締め込む。この後、トルクレンチを使用して規定のトルクで締め込む。また、ブッシュ交換後はアライメントを調整するのが基本だ。



15

ロアームを取り付ける時には、下からジャッキで持ち上げてサスペンションが接地している時の状態しておかないと、ブッシュがよじれて早く劣化してしまう。



14

ブッシュ部分を貫通するボルトを取り付けているところ。一部には変芯ボルトが使用されているため、メルセデスに慣れていないと難しい作業である。



13

ブッシュを交換したロアームを車体に取り付ける。アームはブッシュ部分のボルト2本と、外側のボールジョイントの3点でフレームに固定されている。