

Maintenance Topic



オイル下がりを起こしているクルマが増えている。バルブステムシールの交換などヘッドを開けての作業が必要だ。10万kmに1回は交換しておきたい。

最近の傾向 03  
エンジン不調のクルマが増えてきた

直6でもV8でもエンジンは比較的丈夫なほうで、エンジン本体がダメになるケースは少ない。しかし、調子を落としているクルマは多く、吹け上がりが悪い、アイドリングが落ち着かないなどといった症状が出ている。点火系、燃料系、水回りといった補器類を見直すことがトラブル解決の近道となる。具体的に直6エンジンで注意したいのはオイル漏れ、フロントカバーケースや砂抜きプラグからの漏れが定番。燃料系ではフューエルデスビやインジェクターの詰まりなどにも気を配りたい。

V8エンジンの定番はオイル下がり。バルブ軸に付着したオイルが燃焼室に下がってこないようにするバルブステムシールが劣化して、オイルが下がってしまうのだ。放置すると燃焼室にスラッジが溜まり、触媒にまで悪影響を与えたり、二次被害を引き起こすので注意が必要。

Maintenance Topic



写真のようにサビついたネジは使えない。こうなる前に対処しておくことが必要。サビは早期発見することで修理費用を抑えることができるのだ。

最近の傾向 04  
サビの進行が進み DIY にも影響が

シンプルな構造のW126ゆえDIYメンテナンスを楽しむユーザーも多い。簡単なパーツ交換なら立派な工具を揃えなくてもできるのが魅力だ。しかし、構造的には80年代のクルマ。頑丈だと言われる部分にもさすがに経年劣化の影響が出てきている。とくに怖いのはサビの進行。DIYメンテをするためにボルトを緩めようとしたらサビついて外れないことや、ネジを切ってしまう失敗が増えているそう。それが原因で修理工場に入庫するケースも多いというのだ。腕利きのメカニックでもサビついて固着したネジやボルトを外すには経験と技術が必要なので、自信がない人はプロに任せるのが正解だ。予防策としてはネジを腐らせないための注油くらいはできないが、見えない部分のサビには気がつけた。そうしたサビのポイントを心得ているのも修理工場なのである。

ココだけは忘れるな! 定番メンテポイント

水温が常に高いクルマは水回りと冷却系をもう一度見直そう

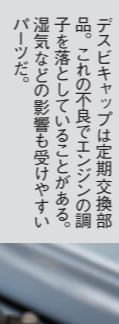
設計は古い、がシンプルな機械仕掛けであること、OEMパーツが多く流通していることから、センサーを多用した初期の電子制御式であるW140よりもリーズナブルに維持できる要素は多い。もちろんW126にもコンピュータは存在するが、その制御は単純なものなのでトラブルは意外に少ない。

ただ年式的にはいろいろと手を入れる必要があり、水回りではラジエターやウォーターポンプ、サーモスタット、冷却系ではファンカップリングなども一度見直しておいた方がいい。常に水温が高いクルマは水回りや冷却系をさまざまな原因によることが多いので、できれば一気にリフレッシュしたほうが安心だ。

電気系ではオルタネーターが交換時期を迎えているクルマが多い。オーパー

この時代のメルセデスに共通することだが、ゴムホースやプラスチック素材のものは、エンジンなどの熱などにより劣化しやすいので注意が必要だ。

水温センサーやオートセンサーが正しく機能していないことが多くある。これは二度点検していただき、必要なら新品交換していただく。これは多くのおナナーが実践していることだ。

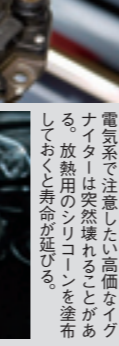


ホールが可能な部分なのでこれはぜひやってほしい。燃料ポンプリレーやイグナイターなどは突然壊れることがあるので、交換時期が来たら思い切って新品交換をして、外したパーツを車内に常備しておくこと。これは多くのオナーが実践していることだ。

チューブタイプのヒューズも常備しておきたいパーツであり、車検でも古いので接点復活剤などを吹いておくこと。古いクルマは電気の接点が多くなってしまっていることが多い。また、エアコンの温度調整ができないというトラブルはサーミスタの交換で直るケースがある。これはエバポレーターの温度を感じするパーツで、W126の場合だとオーディオの裏側あたりに備えられているケースが多いが、モデルによって位置は異なる。

電気系で注意したい高価なイグナイターは突然壊れることがある。放熱用のシリコンを塗布しておくことで寿命が延びる。

ベルトやテンションなど未交換部分があるなら、何らかの交換作業のついでに新品交換していただく。一気に行ってしまうと費用も抑えられる。



W126

最近のトラブル傾向と  
定番メンテポイント

精巧な機械として作られているW126だけに変な壊れ方はしないものの、経年劣化によるダメージが定番と言われるポイント以外にも見られるようになってきた。そこで当コーナーではそんな最近のトラブル傾向を紹介! また、二度目の交換時期を迎えるクルマが多い消耗品も確認しておこう。

文: ジャーナルカーズ 協力: セントラルオート (03-6600-6622)



Maintenance Topic



とかく後回しにされがちメンテナンス部分であるサンルーフ。閉まらなくなるのは問題だが、開かずに困るケースは少ないからわざわざ悩まなくていい。ただ昔はこれを専用工具で直す業者がいたという。それだけトラブルが多発したポイントなのだろう。症状として多いのは作動不良で、考えられる原因としてはサンルーフのスライドレールにゴミやホコリが溜まってしまったりというもの。レールに使われるグリースは硬めのもので、ゴミなどが付着することにより作動不良を起こす。チルトを多用すると、内部のプラスチック製の部品に負担がかかり壊れることもあるようだ。その他にもワイヤーの伸び、モーターやスイッチの不良などの原因が考えられる。サンルーフが無くて困るわけではないが、せつかく整備されているものが使えないのはもったいないのでしっかりと直しておきたい。

また、インテリアルーフの剥がれも目立ってきた。メルセデスのルーフはしっかりと取り付けられており、BMWではよく剥がれているのを見たことがW126やW124ではほとんどなかった。しかし最近になって経年劣化の影響が出てきている。修理するにはパネルを交換するか張り替えるしかない。ここもぜひリフレッシュしておきたい部分だ。

最近の傾向 01

サンルーフなどが  
不動のまま放置されている



最近ではインテリアルーフの浮きや剥がれが増えている。同世代のBMWに比べれば耐久性は高かったが、現在では経年劣化の影響が出ているのだ。

足回りの劣化が進み  
乗り心地が急激に悪化!

最近の傾向 02

Maintenance Topic



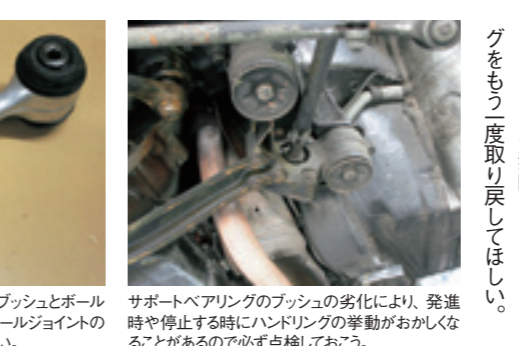
W126を所有することで得られる最高の満足感とは何かを一般ユーザーに聞いてみると、安定感のある乗り味という答えが圧倒的に多い。絶大な安心感に包まれながらの高速クルージングはW124とはまた違ったフィーリングを感じさせる。そんな素晴らしい乗り味も消耗品の定期的な交換を前提に作られているクルマゆえ、放っておくと乗り心地はどんどん悪化する。重い車体に、セミトレーリングアーム&FR駆動の組み合わせはリアサス、特にショックアブソーバーへの負担がかなり大きい。ショックとリアのスタビライザーのリンクロッドは3万kmを目安に交換しておきたい部分でもあるのだ。ブッシュも同様でよく意識したいのはサスペンションの



W126はフロントよりリアへの負担が大きいため劣化のスピードが早い傾向にある。未交換ならブッシュよりも優先して交換しよう。

位置決めをしている部分。ハブキヤリアを縦方向に支えるブレーキサポートブッシュと、アッパーリンクのボールジョイントは優先的にリフレッシュしておきたいところだ。その後、アイドラアームやサイドロッド、テンションロッドのブッシュなども交換しておくべし。また、ハブベアリングも異音が出る前にグリースの交換と調整をしておきたい時期に来ている。これは走行距離に関わらず劣化していくので定期的なメンテナンスが必要になる。

修理工場に取材に行くと同回りをメンテナンスする人が少なくなつたという声をよく聞く。もちろん予算を確保するのは簡単なことではないが、あの素晴らしいフィーリングをもつ一度取り戻してほしい。



アッパー側のコントロールアームはブッシュとボールジョイント部分が劣化しやすい。ボールジョイントのブーツ切れによるグリース漏れも多い。