



エンジン不調やASR警告灯の誤点灯などのトラブルの原因となっているE-GAS CPUユニットは高価なパーツの一つだ。



情報提供

セントラルオート
●住所：東京都足立区南花畑 2-44-4
●TEL：03-3883-9922
●URL：http://www.central-auto.net

ズバリ結論！
優先順位をつけて
効率的な
メンテナンスを！

MANTENANCE
維持の手間はどれだけかかる？
クルマ全体のメンテナンスをする時期ある程度の手間と時間は必要になる。

年式的に見ても大がかりな整備が必要になってきた500E。エンジン関係ではオイル漏れが一番の悩みだろう。リアのクランクシールからのオイル漏れは定番のポイントで、それを放置し大量にオイルが漏れ出すと、エンジンとATの結合部分に飛び散り、ATのコンパターシールに付着してしまうことがある。ゴムシールは使われているオイルによって性質が異なるので、エンジンオイルが付着することで極端に寿命を縮めてしまうことがある。

またエンジンオイルの量を感じずるレベルセンサーは、内部のオリングの劣化、油圧を監視しているオイルプレッシャーセンサーは内部のワッシャーが劣化することで、オイル漏れを引き起こす。ちなみにこのセンサーが壊れると、油圧計が異常な動きをするので注意しよう。

壊れると怖い高価なパーツとしてはマフラーの触媒だろう。カラカラという異音が劣化の合図で、一般的には10万kmに一回の交換が目安となっている。ここは長く乗るためには必須のメンテナンスだ。またASR警告灯の点灯も怖いトラブル。コンピュータユニットやスロットルアクチュエーターなど数十万円もするパーツの交換が必要になるケースがあるからだ。ただし、意外にも簡単な部分の不具合によって点灯することもあり、右側のリアシートの下に取り付けられているGセンサーの不良でもASR警告灯が点灯することもあるのだ。パーツ代は5万円くらいなので、高価なコンピュータに比べればかなり安く直せる。壊れてもいない高価なパーツを交換する前に、安い部分から探っていくことも、リリーズナブルな維持に繋がっていく。

は言っても作業をお願いするのは修理工場。ユーザーの立場からできることは、情報収集と信頼できる修理工場を見つけることだ。

では、これからの500Eはどのような点に注意すればいいのか。メルセデス・ベンツ専門修理工場である「セントラルオート」の児玉氏に聞いてみた。

「今はまだ冬ですが、水温には十分注意してほしいですね。点検をしていると水温が高いクルマも多いです。暑くなる前に一度水回り全体のチェックをしておくと思います。最近のトラブルでは、下回りの遮熱板をとめているネジとマフラーが干渉して、走行中に異音が出るといいうクルマがありました。マフラーバンドがかなり前側に引つ張られていたので、もし金属音がしたらそこをチェックしてみるといいかもしれません。現在の500Eは全体的に手を入れていく必要があります。一気にできるところは一気にやっつて、なるべく効率良くメンテナンスしていくことが、クルマにとってのも予算的にも大切ですね」



**メルセデス・ベンツ 500E を
手に入れるために覚えておきたい三箇条**

W124、しかも500Eに憧れている人は今もたくさんいる。ボディの高い耐久性やシンプルで長く維持できる構造など、趣味として長く付き合えるだけの理由があるからだ。そんな500Eをこれから手に入れる際に覚えておきたいポイントを、購入、パーツ、メンテナンスの面から紹介していきたい。

BUYER'S INFORMATION
**憧れの名車が欲しくなったら？
中古車相場は完全に二極化している
安さだけに捕らわれると購入後がキツイ……**

500Eとステーションワゴンは何とか価格を維持しているが、通常のセダンは値崩れが始まっており、100万円以下でもグレード、ボディカラーなど選び放題。最近ではさらに安い50万円以下の物件も増えてきているのが現状だ。それだけ程度の悪いクルマが多いということなのかもしれないが、そんな中でも500Eは何とか価格を維持している。例えば92年式500Eの相場を見てみると170〜500万円。後期型の94年式E500は130〜500万円が相場で、平均で見ると約260万円。タマ数もそこそこある。前期、後期とも走行距離が進んでいるクルマが多いが年式から見れば妥当な数字。それにしっかりと整備されてきた500Eであれば、10万キロという走行距離は単なる通過点ではない。仮に極端に走行距離が少ないクルマであっても、パーツ交換が必要になる部分もない！低走行車であればまちがいない！と言いつつ切れない部分もある。走行距離はあくまで参考程度に見て、最も重要なメンテナンスの記録を確認したほうが良い。

PARTS
**パーツは問題なく手に入るのか？
純正供給がストップしているパーツもあるが
社外パーツやオーバーホールで解決できる**

パーツの供給体制が整っているメルセデス・ベンツは、基本的な消耗品に関して困ることはない。世界中で人気が高いメルセデスだけに、ドイツ以外にも、アメリカやイギリスなどで、例えばドイツに在庫がなかったとしても、メルセデスのパーツは豊富にストックされている。もっと言えば純正以外のOEMや社外パーツのラインナップも多いので、同世代の日本車よりもリーズナブルに維持できる体制が整っているのだ。だから500Eにおいても、パーツについて心配することはほとんどない。

ただ純正供給がストップしているものもいくつかある。例えばマフラーの場合、サイレンサーは供給されているが、マフラー式となると新品は出てこない。ATのリビルト品や純正ホイール、細かいところではヘッドライトリフレクターなどもそうだ。しかしそれらは、社外品の活用やオーバーホールによる再利用によって解決できるので問題はない。

最近気になるのはパーツ価格がじわじわと高騰していること。定番の消耗パーツ、とくに高価なものを早めにストックしておくこと安心だろう。



純正パーツ供給がストップしてしまったヘッドライトリフレクター。ヘッドライト ASSY なら現在でも入手可能。分解して清掃をする時は丁寧に扱おう。



燃料ポンプなどの消耗品は問題なくパーツが出るので、これから先心配することはなさそうだ。OEMパーツのラインナップも豊富にある。

中古車相場に開きがあるのは、2極化が進んでいるからだろう。程度良く、走行距離少なめの極上500Eは500万円以上のプライスが付くことも珍しくない。それとは逆に乗りっぱなしにされてきたクルマは、車両価格こそ安いものの、後々の整備が高額の出費となることは間違いなくだろう。そういう状況をふまえて考えると、できるだけ程度の良いクルマ、可能なら極上車を選んだほうがトータルコストは安く済むはず。

年々、程度の良い500E/E500は減ってきている一方で、販売店側も仕入れに苦労しているところが多い。中古車購入はタイミングも重要なポイントなので、W124に強いショップに声をかけておけば、思わぬお宝物件に巡りあえる可能性が高まるはずだ。

パーツ代の目安

| | | | |
|---------------|----------|-----------------|----------|
| エンジンハーネス | 100,000円 | 水回りホース類 | 20,000円 |
| スロットルアクチュエーター | 200,000円 | ロアアーム ASSY | 40,000円 |
| ラジエター | 100,000円 | ショックアブソーバー (1本) | 20,000円 |
| ウォーターポンプ | 50,000円 | マフラー | 400,000円 |

代表モデルの中古車相場

| | |
|--------------|--------------|
| 92年式 500E | 94年式 E500 |
| 流通量→少ない | 流通量→少ない |
| 170 ~ 500 万円 | 130 ~ 500 万円 |

ズバリ結論！
パーツの供給体制が
整っているから心配なし！

ズバリ結論！
走行距離はあくまでも目安
メンテの記録を徹底チェック