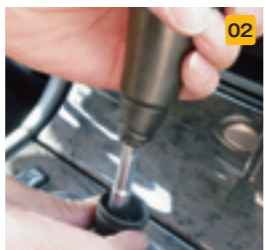


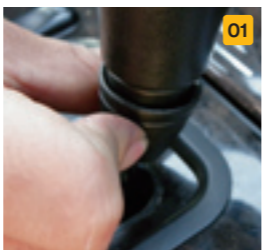
04 次はスイッチ類が付いたパネルを外す。小物入れのフタを半分開いた状態にして、そこから手を入れて引っ張り上げるように外す。



03 シフトゲート回りの化粧カバーは矢印のような足で差し込まれているので、上に引っ張って外す。パネルにキズを付けないように。



02 下側の部分を完全に分離したら、ノブ本体をしっかりと握って回転させれば、ノブがシャフトから外れる構造。W124より簡単だ。



01 シフトノブは二分割構造になっているので、まずは下の部分を回してロックを緩める。指先に力を入れて回せば簡単に外れる。

D.I.Y

AT モードスイッチ修理

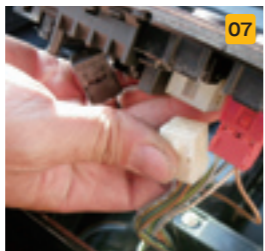
電子制御のATを、1速発進のスポーツモードと2速発進のウインターモードに切り替えるためのスイッチ。



09 ポジションの表示部分はステッカーのように糊で貼られているだけなので、丁寧に剥がせばいい。樹脂製なので破れることはない。



08 シフトのシャフト回りがあるプレートを外す。矢印部分のツメが合計4カ所あるので、上側に浮かすようにロックを外せばOK。



07 パネルが外れたら、スイッチ類のコネクターを外す。抜きにくい場合は、若干左右に揺らすようにすると抜きやすい。



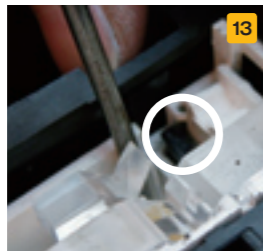
06 コンソール側の受けはこのような構造。この部分にツメが入り固定される。若干弾力のある素材が使用されている。



05 パネルのロック機構はこのようなツメ。これが合計4カ所に取り付けられている。よほど無理をしない限り折れることはない。



14 ツマミを引き出して、軽く動くように穴やツマミ本体をクリーニング。写真の位置まで飛び出していれば、スイッチは押されにくい。



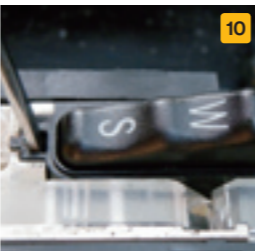
13 丸印の部分にこぼれたジュースなどが固まって、ツマミが引っ込んだ状態で固まっていたら問題あり。絶えずWモードになっている。



12 スイッチを外すと、その下には節度感を出すためのスプリングと電気的なスイッチを押すためのツマミがある。部品の紛失に注意。



11 奥側に入ったままの状態なので、この程度の角度で今度は奥側にドライバーを入れてツメのロックを外す。ツメを折らないように。



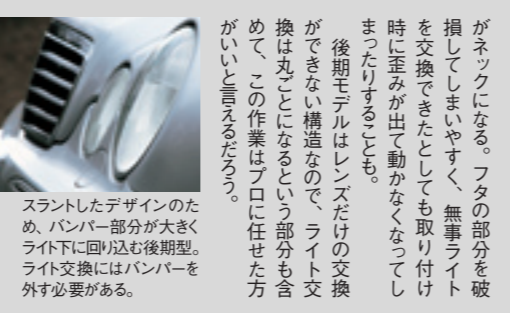
10 モードスイッチ本体の手前側(Sの表示側)にあるツメの奥に、細いマイナスイドライバーなどを入れてスイッチを引き出す。

このスイッチは、押されている状態でWモードに入るようになっていて、スイッチを押している小さな樹脂製のツマミが、こぼれたジュースの糖分などで固まってしまうに押し合っているという状態のクルマがあるそう。電子制御式ならでは、小さな落とし穴に注意したい。

W210のシフトゲートにあるのが、2速発進のウインターモードとスポーツモードを切り替えるスイッチ。児玉氏によると、このスイッチ内部でこぼれたジュースの糖分などが固まって、常にWモードに入っている状態のクルマがあるという。その状態でも、スイッチ自体の節度感には変化はなく「カチツ」と動くためユーザーは気付いていないことが多いそう。フル加速での発進が鈍くなったと思ったら、スイッチをS側に切り替えて1速からスタートしているかをチェックしよう。それでも2速からという疑いがある場合は、上で紹介しているクリーニング作業を試みるべきだ。

ありがちDIYの落とし穴 Point!
後期のライト交換は難しい

樹脂製のヘッドライトレンズを使用しているW210では、紫外線によるレンズの変色や曇りに悩まされているユーザーが多い。ヘッドライトはW124では簡単に取り外せため、自分で交換しようと思っても多いのだが、とくに後期型では難しい。ライトの周囲にバンパーが回り込む様なデザインとなっているため、ライト交換のためにはバンパーを外す必要があるから。



スラントしたデザインのため、バンパー部分が大きくライト下に回り込む後期型。ライト交換にはバンパーを外す必要がある。

Mercedes-Benz **W210**



交換作業の難易度だけではなくリセット作業が必要かどうか

この他、エンジン回りではエアクリリーナーやサプレッサ、イグニッションコイルの交換などがDIYで可能だが、ケーブル類などの固定に樹脂製のスナップが多用されているので、これを折ってしまうように注意することが大切だ。内装関係も、国産車のようにクリップを多用して固定されているので、配線などのため分解するのはかなり楽になった。

ただし、樹脂パーツは注意して扱わないとバリなどで思わぬケガをすることも。DIYという視点から見ても、長所と短所が入り交じっているのがW210というクルマ。これも一つの個性と言えるだろう。

せは取り外し終了。リペア品を取り寄せて、外した現品をコアとして返送すれば修理は完了だ。また、弱点でもあるプロアーマーのモーターに負荷をかけないためにも、1〜2年に一度交換しておきたいのがキャビンフィルター。ネットで部品を購入してDIYで交換すれば、費用は4000円前後で済む。

その方法は、助手席のグローブボックスを大胆なほどに「ガバツ」っと外して、奥にあるフタを開いて交換するというもの。柄の短いドライバーが必要になるが、それだけあれば簡単に作業できる。これもわざわざ工場まで行くより覚えた方が早い。バッテリーも定期的には必ず交換が必要になる部分だが、W210の場合にはリアシートの座面下に取り付けられている。座面を外して下にあるフタを開けるとバッテリーが現れる構造だ。交換作業はごく普通だが、ガス抜きチューブを、ボディの外に排出するための穴に繋ぐのを忘れないようにする必要がある。



フロントバンパーの裏にある電動ファンのコントロールユニット。ファンの回転を4スピードにコントロールする最新型のレジスターだ。こんな部分もDIYで交換が可能か。



バッテリーはリアシートの座面を外しフタを開けた下に収まっている。この場所なので、交換時には矢印のガス抜きチューブを放出のための穴に繋ぐのを忘れずに。



グローブボックスの奥にセットされているエアコンのキャビンフィルター。目詰まりするとプロアーマーに負荷をかけるので、早めに交換しておくのが望ましい。



カバーを取り外した状態のドアミラー。指の部分にある針金のようなロックをドライバーの先などで押し外す。ここからは固定ネジを外すだけで取り外せる。

車種別DIYメンテ

使える作業報告書

電子制御部品の交換をするにコンピュータによるリセットが必要のため、DIYで触れる部分に限りがあるモデル。その一方で、部品点数が減って分解しやすくなったのも事実。項目を選んで作業することが大切だ。

Vol.01

DIYでクルマを知ろう

「DIYメンテナンスは、クルマへの興味を深めるためにはいいと思います」と言う児玉メカニック。「ただ、本来必要な工具なしに作業することでダメージを与えてしまうこともありますから、以前に誰かがやって、その工程に必要な道具を紹介してもらえない内容まで留めておくべきでしょうね。手探りのDIYは、リスクが大き過ぎるのでプロとしてお勧めできません。交換の必要がなかった部分まで壊してしまうこともあります。大切なのは「工賃を節約する」という消極的な理由ではなく「クルマを知りたい」という積極性でやることだと思います。それで困ったら、持ってきて下さい。力になりますよ!」

取材協力: セントラルオート
tel.03-3883-9922
東京都足立区南花畑2-44-4
www.central-auto.net

メルセデス専門工場「セントラルオート」のフロント担当メカニック児玉氏。頼れる相談役だ。