



車検や足回りメンテナンスのついでにサビのチェックをしてもらうといい。セントラルオートの見玉氏は「マイカーチェック」の時に注意して見ているという。■セントラルオート：☎048-930-6800



サビをキレイに落として溶接、その後しっかりとサビ止めを塗布して予防する。こうしたボディケアは今後のW124にとって重要なポイントになってくるだろう。



トランク内になるタイヤハウス付近はサビが発生しやすいポイント。しっかりと対策しておくことで、サビの進行を最低限に抑えることができる。

るから、サビが発生してボディが腐食していればその影響は大きくなっていくだろう。
サビ対処法の基本は早期発見だ。そしてサビやすいポイントを熟知しているのは、経験が豊富な修理工場である。だからこそ、車検や足回り

の整備など下回りをチェックする時に「声かけておけば見てくれるはずだ。強靱ボディのW124であったとしても、これからも長く乗り続けるためには「ボディケア」という項目が必要になってきている時期なのかもしれない。



修理工場で聞いた

メンテ&パーツの特ネタ!

ここではユーザーではなく、修理工場で聞いたメンテやパーツの特ネタを紹介。今どんなトラブルが多いのか、その解決法はあるのか、さらに気になるアフターパーツまで実例を参考にしながら解説していこう。

文 = GERMAN CARS 撮影 = G.C.E
写真提供 = セントラルオート / J オート / ナガセ自動車

特ネタ-01

頑丈なW124のボディにも経年劣化の影響が出始めている!



91年式メルセデス・ベンツ500E

今回のサンプル車両は91年式の500E。足回りのリフレッシュで入庫したが、点検してみるとボディにも劣化が出ていた!

W

Sample

124が長く乗れるクルマである大きな理由になっているのが、頑丈なボディである。同年式の日本車と比較してみれば、その違いは歴然で、剛性感のあるフーリングを生み出すキモにもなっている。実際、W124のボディが100万kmの耐久性を持っていることは先月号でお伝えした通りだ。しかしやはり走り方や保管の状況によっては経年劣化だと思われる部分が見えてきているのも事実。今回紹介するのは「メルセデス・ベンツ専門修理工場「セントラルオート」での事例で、ボディのサビが進行してしまったという一例を紹介していこう。

サンプルは91年式の500E。足回りをキッチリと整備したいという依頼で入庫されたそうだが、点検のためにリフトアップしてみると、ボディから茶色のサビ汁が出ているのを発見。さらに詳しく点検してみると、サブフレームブッシュの固定ボルトやトランクにまでサビが進行して

いたのだった。実際のところパット見では非常に分かりにくく、今回もサビ汁が出ていたからこそ発見できたものだという。

「最初はキズだけしか見えなかったんですが、そこからサビ汁が出ていたのでシールを剥がしてみたら想像以上にサビが進行していました。実際サビやすい部分でもあるんですよ。今回はボディだけでなく、サブフレームブッシュのボルトもかなりサビていました。ボディだけなら、足回りを全て降ろす必要はないんですが、今回は足回りの整備があったことや、サブフレームブッシュのボルト部分もダメになっていたためユーザーさんと話し合っただけで降ろして作業することにしました。サビやすいところと言えどトランクにも注意が必要ですよ。このクルマもトランク内のタイヤハウス付近がサビで腐食していました。

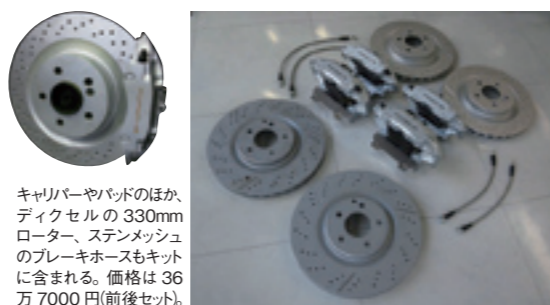
対処法としてはサビをキレイに落として溶接、さらにサビ止めを塗りました。クラックが入ったからといってすぐに工場に入庫する必要はないと思いますが、まずは発見することが大事ですね。放っておけばサビはどんどん進行しますし、サブフレームブッシュのボルトのサビが進行すればフーリングにも影響を与えかねないですから」

こういった症状は走り方によって個体差があり、20万km走ったクルマでも大丈夫な場合もある。保管の状況もしかりである。さらに長期間の使用となればボディの歪みも出てく

リビルト品を使うことでリーズナブルな価格を実現



■問い合わせ
ナガセ自動車：☎052-361-6271



キャリパーやパッドのほか、ディスクの330mmローター、ステンメッシュのブレーキホースもキットに含まれる。価格は36万7000円(前後セット)。

特ネタ-02

メンテのついでにグレートアップ 996用ブレーキキットを流用!

500E/E500における足回りモディファイの定番がブレーキのグレートアップ。ユーザーのニーズが多いこともあってこれまで様々な流用パーツやアフターパーツが登場している。本誌の全国キャラバンで出会ったユーザーの多くもカイエン、ポルシェ、AMGといったブレーキシステムを流用してグレートアップしていた。いずれも制動力としては不満のないレベルのだが、気になるのが価格。高価ゆえになかなか手が出せないユーザーも多かったと思う。

そこで紹介したいのが、愛知県名古屋市内にある「ナガセ自動車」からリリースされた「ポルシェ996

用のブレーキキット」で、これをW124に流用装着するというものだ。996用のブレーキシステムを流用すること自体は以前から行なわれていたことなのだが、リビルト品のブレンボ製996純正アルミノブロックキャリパーを使用し、さらにキット化することでリーズナブルになっているのがウリだ。同社の服部氏に詳しい話を聞いた。

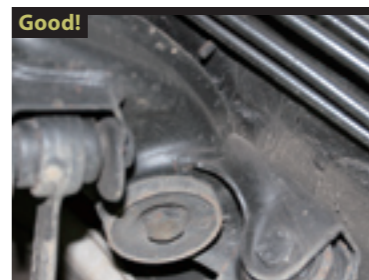
「ブレーキパッドも基本的に新品ではないですが、充分に残量があるポルシェ純正テキスター製パッドをセットしています。新品ではない理由としては、リーズナブルに済ませたい方はこのままでもOKですし、低ダストパッドを付けたい、思いっきり効くレーシングパッドを付けたい、またはブランドが決まっているなど、ユーザーさんのニーズが色々あるため、あえて基本はリーズナブルなものと、オーダー時に追加料金をご案内するようにしています。キャリパーのカラーは赤、黒、シルバーの3色、ロゴはブレンボまたはポルシェのどちらかを選べ、白、赤、黒の3色を用意。また、ロゴをオリジナルにすることもできますが、料金はご相談になります」

注意点としては純正の16インチホイールが履けなくなり、最低17インチのホイールが必要になること。そこをクリアすればW124だけではなく、R129やW201にも装着可能だ。極力入手しやすいOEMや信頼できる社外パーツを組み合わせたこのブレーキキットはユーザーからの評判も上々のよう。メンテナンスついででもいいし、本気でブレーキのグレートアップをするなら検討したいアイテムである。



ボディのサビだけでなく足回りを降ろさなくても作業できるが、今回はサブフレームブッシュのボルトにもサビが進行していたため、丸ごと降ろして作業することになった。

下回りをチェックするとサビ汁が出るほど腐食が進んでいた!



Good!

サブフレームブッシュのボルト付近。装着状態だとサビでも分からないことが多いという。これは問題なし。



ボディも大きくクラックなどが入らないとスルーされてしまうことが多い。初期症状が分かりにくいのだ。



ボディから降ろしたリアの足回り。4本のリンクに加え、当然ベアリングも新品に交換された。このように足回りの整備などのついでに、サビのチェックしておくのがいいだろう。



NG!

サブフレームとブッシュを外して、ボディのシールを剥がしてみると想像以上にサビが進行していた。



今回の事例では写真のようなクラックが見られ、そこからサビ汁が出ていたという。