

整備内容と費用を大公開！

作業内容・使用部品	作業区分	技術料	数量	部品単価	金額
マイカーチェック	点検	¥15,000			
ダイアグチェック	〃				
●エンジンオイル漏れ	点検				
エアクリナー / タベットカバー分解	脱着				
タベットカバーパッキン	交換	¥36,000	2	¥4,160	¥8,320
ブローバイケース	分解				
ブローバイホース	交換		1	¥1,840	¥1,840
〃	〃		1	¥1,480	¥1,480
シール / パッキン剤	〃		1	¥600	¥600
●AT オイル漏れ	点検				
AT カプラー	分解・交換	¥10,000	1	¥2,270	¥2,270
ATF 量	調整		2	¥2,000	¥4,000
クーラント量	〃		1	¥2,750	¥2,750
●エンジン微振動あり	点検				
エンジンマウント	分解・交換	¥31,000	2	¥14,700	¥29,400
ATマウント	〃		1	¥5,540	¥5,540
●足回り	点検				
社外ショックアブソーバー	増し締め調整				
社外サスペンション	〃	¥15,000			
社外スタビライザー	〃				
社外ブレーキ / ステンホース	〃				
●リアピロボールブーツ損傷	修理		¥25,000		
ピロボールジョイント	分解・交換		2	¥7,900	¥15,800
●フロントハブベアリングにガタあり	修理				
ハブベアリング	分解	¥15,000			
ハブグリス	注油		2	¥1,200	¥2,400
●タイヤ空気圧	調整	サービス			
●メーター文字欠け ※1	修理		¥20,000		
●エアマスセンサー ※2	分解・交換	¥13,000	1	¥50,000	¥50,000
●クランクポジションセンサー ※2	〃		1	¥10,000	¥10,000

技術料合計 **¥180,000** + 部品代合計 **¥134,400** = 合計 **¥330,120** (消費税 ¥15,720)

※1 液晶メーターの文字欠け修理は状態によって価格が異なる。
※2 エアマスセンサーとクランクポジションセンサーはOEM品で、そのほかは全て純正品。費用はセントラルオートでの価格。

点検後の児玉氏の印象は？



今後心配になるのは社外パーツの状態

「タベットカバーやATFカプラーからの漏れは定番だから早く交換しておいたほうがいいね。走行距離が2.5万kmだからATFの状態も気になるけど、現状で変速不良がないならとりあえず漏れた分を足して様子を見る方向で。今後心配なのは足回りなどの社外パーツかな。各部の負担が大きくなるので、定期的に点検して増し締めなどしておくといいと思うよ」

分かりやすく点検後の説明してくれる児玉氏。最近フェイスブックも始めたそうだ。 | マイカーチェック(要予約)の問い合わせ セントラルオート ☎ 048-930-6800

結論 / Conclusion



200万円ちょっとで良い状態のE55に乗れる！

車両本体価格.....¥1,589,000
車検 / 登録諸費用.....¥244,000
整備費用.....¥330,120

150万円AMGの乗り出し費用 合計 **¥2,163,120**

車両代 & 諸費用に整備費用を加えても200万円ちょっと。1000万円オーバーのAMGにこの価格で乗れるのは嬉しい！

担当編集の声

マジで欲しくなっちゃいました！

展示場においてある段階からかなりいい感じのオーラを放っていたこのE55。最近までE55を所有していたセントラルオートの工場長である江澤氏に相談したら「専用品といってもそんなに高くないし、ノーマルパーツも流用できるよ。前期も後期も乗ったけど大きく壊れたところはなかったなあ」とのお返事。なんだか維持できるような気になってきた。マジで欲しいっす！

オーターセンサーにエラーが出ていた。試乗時にはエンジンに不具合は感じなかったが、放置すればトラブルに繋がるものだ。診断してくれた児玉氏によれば、吸気と排気のエラーが出ていたときは吸気側から手を入れたほうが良いとのこと。今回の場合エアマスセンサーを換えるべきとのこと。クランク角センサーも必ずダメになるので同時にやっておいたほうが安心だとアドバイスしてくれた。最後に点検を終えた児玉氏にこのクルマの印象を聞いてみた。

「今回の整備内容は基本的な消耗品のみ。走行距離は少ないけど年式を考えるとメンテナンスが必要になる部分ばかりだから、このクルマのコンディションはかなりのいいと思うよ。だって150万円でしょ？ それを考えたならこのくらいの整備は必要。本当に買ったきゃえいはいじゃん」



その他の気になるポイント

社外のショック&スタビ
ノーマルよりも太い径を持つ社外スタビライザーやショックアブソーバーが装着されていた。プッシュ類の負担も大きくなるので、定期的に足回りを点検する必要がある。

ロアアームブッシュ
プレンボのキャリパーが付いているのは嬉しいが、きつちりと装着されていないとトラブルの原因になる。

オイルなどの油脂類
オイルの状態は良かった。定期的には交換されてきたのだろう。

冷却ファンのガタ
冷却ファンに少しガタがあったが、今回は様子を見ることに。



修理工場に持ち込み車両全体を点検

リフトアップして
現状を見る！

今回のサンプルカーであるE55を修理工場に持ち込み、プロメカニックの視点から車両全体をチェックしてみたい。乗った印象がかなり良かっただけにどういう結果になるのか楽しみだ！

マイカーチェックで気になったのは年式的に見て交換が必要な消耗品のみ。さあ、ここからが本企画のメインデイトシユ。サンプルカーを修理工場に持ち込み、プロメカニックの視点から車両全体を点検していききたい。協力してもらったのは本誌でもお馴染みのセントラルオートで、同工場の点検メニューであるマイカーチェックをしてみようことにした。豊富な経験を持つ複数のメカニックによって車両を点検するので見落としがなく、現在の状態から今後必要になるメンテナンスまで細かく見てもらえるのが特徴だ。まずは、走行距離や試乗したときの印象をフロントを務める児玉氏に伝え、早速リフトアップ。気になるE55の現状を見ていこう。まずオイル漏れ関係ではタベットカバーからの漏れが発生していた。アンダーカバーにもオイルが付着していたので量としては多いほう。早めにタベットカバーパッキンを交換する必要があるので。定番のATFカプラーからも漏れていて、これも交換が必要。こうした部分はリフトアップしないと分からないポイントである。足回りをチェックしてみるとスタビのブッシュやリアのピロボールジョイントが劣化していた。ボールジョイントは破損しており、かなり負担がかかっているのが分かる。ハイパワーモデルにありがちな症状だ。フロントのハブにもガタが出始めており、交換するほどではないが調整をしておくことが望ましいとのこと。意外だったのがエンジンマウント。試乗した印象ではあまり振動を感じなかったが、点検したメカニックによると微振動があり、エンジンマウントを交換すると劣化が進行していた。こうした判断は素人には分からないものだ。走行距離から考えればまだ大丈夫だと思ってしまうが、常に荷重がかかっているエンジンマウントは走行距離ではなく、年数で交換すべきだということも改めて感じた事例だと言える。ちなみにエンジンマウントも同時に交換しておくと効率が良い。DASを使ってコンピュータ診断をしてみると、エアマスセンサーと

▼エンジンマウント



試乗時は気づかなかったが、エンジンマウントが劣化しているのを発見。走行距離ではなく年数で交換すべきポイントだ。

▼ATカプラーからのオイル漏れ



ATカプラーからの漏れは、電子制御式ATを搭載するクルマの定番ポイント。今回の取材車両でも漏れているのを確認！

▼タベットカバーからのオイル漏れ



タベットカバーパッキンからの漏れが発生していた。漏れたオイルがブッシュに付着すると寿命が急激に短くなってしまふ。

▼リアピロボールジョイント



リアのピロボールジョイントが破損している。ノーマルでも弱い部分だが、ハイパワーを發揮するE55はとくに負担が大きい。

▼スタビブッシュ



社外品のスタビライザーを支えているブッシュがねじれてしまい、上部が切れてしまっている。早めに交換しておく必要がある。

▼ハブベアリング



ハブベアリングにガタがあると直進安定性が悪くなる。症状から見て交換ではなく、調整で直せる範囲とのこと。

マイカーチェックで分かった

要メンテポイント

セントラルオートの点検メニューであるマイカーチェックで分かった要メンテポイントを紹介していきたい。



▼エアマスセンサー ▼クランクセンサー

DASチェックをしたところエアマスセンサーにエラーが出ていた。クランク角センサーもエンジン不調の原因になる定番のポイントだ。