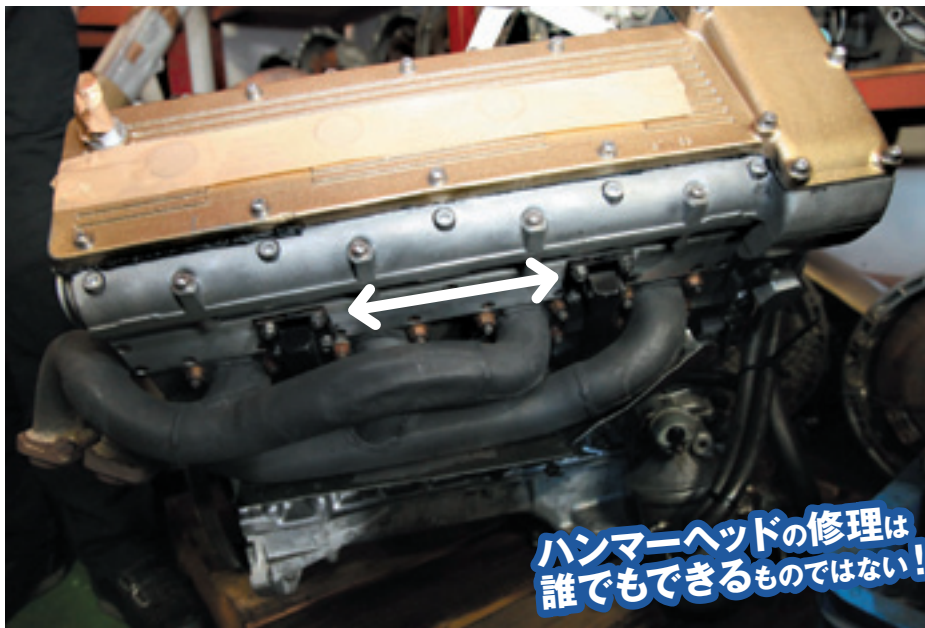
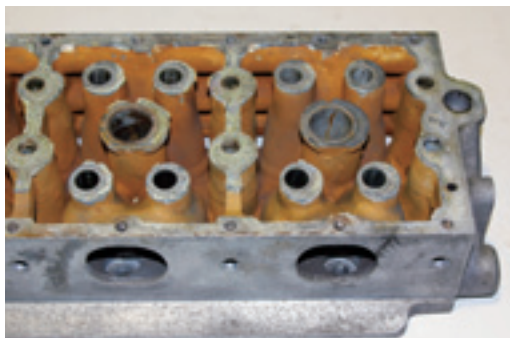


特集 エー・エム・ジー
AMG

Q 34/48

AMG製ユニットは簡単に直せない？

通称・ハンマーヘッドはチューニング時代のAMGを代表するパワーユニット。これをオーバーホールできる数少ないメカニックに整備性やメンテナンスについて聞いてみた。取材・文＝マーク清原



ハンマーヘッドの修理は誰でもできるものではない！

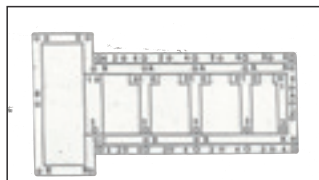
セントラルオートのヤードにストックされている、AMG-M117-4バルブエンジン。金色のカバーがオリジナルかどうかは不明だが、とにかく頭でっかちで、チェーンカバー部分も幅広い。ヘッド部分の冷却はほぼオイルのみに頼ったもので、矢印部分はヘッドにオイルを送る部分である。



オイルの注入口を覗けば、3本のタイミングチェーンが確認できる。右2本はクランクへと続き、左の1本はカム同士を繋いでいる。



ヘッド回りのボルトが異常に多いことも、ハンマーヘッドの特長。片バンクのバルブカバー&バルブハウジングで、48本ものボルトを使用している。両バンクで96本！



オーバーホールもここで経験を積んだという氏によれば、とにかく面倒なのはバルブタイミングを規定値に合わせるのだと言ふ。片バンクに備わる2本のカムシャフトは、ダブルのタイミングチェーンで1本を駆動し、もう1本のカムはそれを回すための渡りチェーンで作動する。トヨタのハイメカツインカムの、チェーン駆動版のような構造だ。新たに追加されたチェーンにはテンションナーが存在しないため、その張り具合によってもバルブは変わってしまう。さらにやっかいなのが、

カムカバーがカムシャフトホルダーを兼ねるという構造ゆえに、カムシャフトだけを簡単には回すことができない。DOHCというエンジン形式は、本来バルブタイミングの調整が比較的容易なこともメリットのひとつだが、M117の4バルブエンジンにそれは当てはまらない。それどころか、バルブタイミングの調整はエンジンが降りている状態で行う必要があり、走行約1万kmごとに調整が必要となる。修理と整備が大変な理由のひとつがバルブ調整なのだ。

バルブ調整はエンジンを降ろして1万kmごと
AMG製のエンジンで修理が難しいのは、W124やW126などをベースにAMGがコンプリートした、M117の4バルブエンジンのみ。このエンジン、メルセデス製のSOHC V型8気筒(M117)をベースに、英国のコスワース社にオーダーしてDOHC4バルブヘッドとしたもの。何せメルセデスですらDOHC4バルブのV8を量産化していなかった時代に、チューナーであったAMGが先んじてそれを作ったのだから、高い技術力を持っていたことは事実のようだ。
そんなM117の4バルブエンジンを、整備という側面から考察するとどうなのか？ 80年代の後半、まだAMGジャパンが設立される前のこと。プレハブの簡素なAMGの本社に研修として出向していたのが、ご存じセントラルオートのゴッド江澤。M117型4バルブエンジンの



80年代の後半に、ドイツのアファルターバッハに位置するAMG本社にて、ハンマーヘッドを含む多くのAMGユニットの研修経験を持つのが、セントラルオートの江澤メカニック。ハンマーヘッドのバルブタイミング調整はとにかく時間がかかり、上手くいっても半日はかかること(エンジンが降りた状態で)。凄くエンジンであることは確かだが、完調でもアイドリングはラフで、荒削りな印象が強いと江澤は言う。また、当時は整備マニュアルやSSTなど皆無であり、これ専用の工具を自ら作ることも仕事のひとつだったとか。もちろん、今でもハンマーヘッドエンジンのオーバーホールや修理も可能。

取材協力/セントラルオート ☎048-930-6800