R129（先々代 SL クラス）
500SL／SL500

W124（初代 E クラス）
500E／E500／400E／E400

W140（先々代 S クラス）
500SEL／S500L／400SEL／S400L

W210（先々代 E クラス）
E400AVG.

M119を積むモデルは？

搭載車種は少ないが500Eを始め名車と言われるモデルが目白押し

V8ということで、搭載するモデルがある程度限定されるM119エンジン。生産期間は89年から98年までと短くはないものの、搭載グレードはかなり絞られる。

まずは4973ccのオリジナルバージョンから。このモデルのために開発されたR129の500SLは最初に思い浮かぶ存在だ。SL500となった後も、98年までこのエンジンが使用されていた。次いでW124の名車、500E／E500。Eクラスのラインナップでは、W210のE50にも4973ccのまま積まれている。Sクラスでは3代目のW140がM119を搭載するシリーズ。500SE／SELでスタートし、S500／Lにグレード名を変更しながら、最後まで主力エンジンとして使用されていた。さらにクーペモデルにも、一時期だがV8のS500クーペがラインナップされていた。

一方の4195ccバージョンは、W124の400E／E400を始め、W140前期にラインナップされていた400SEL、そしてS400Lに搭載される。またW210型2代目EクラスのE400もこのエンジンを積んだ隠れた名車として人気があった。

こうしてM119ユニットを積むメルセデスを見直してみると、種類は少なくても名車と言われるモデルが多いことに気付く。やはり素晴らしいエンジンであるに違いない。

500SL

M119ユニットと同時に登場した4代目のSL。自動ロールバーを備え、オープンカーの安全性を飛躍的に高めた。燃料噴射系は機械式から電子制御へ。

500E

エンジンだけでなく足回りなども500SLから流用して誕生した500E。こちらは最初から電子制御のLHジェトロニック式を採用していた。

M119にトラブルってなんですか？

教えてくれる人

セントラルオート　**児玉善一郎**さん

トラブルの中心となっているのは制御系パーツ冷却系はキッチリと手を入れておくことが大切

ザウバーC9／メルセデスC11にツインターボ化されて搭載されるなど、レースにも投入されていたM119ユニットの耐久性は確かなものです。20年が経つ現在でも、エンジン本体に特別な弱点となるような部分はないと言っていいでしょう。

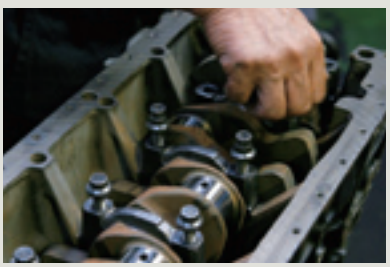
このエンジンでトラブルの中心となっているのは制御系です。スロットルアクチュエータのハーネスがショートして、コンピュータとセットで交換が必要になるケースは今も減りませんし、エアマスセンサーも相変わらず定番です。

最近はATのオーバーホールが必要になるケースが増えていて、ここで乗り続けるかを悩むユーザーも多いですね。ただ一度やっておけば10万km近くは大丈夫ですし、V8モデルは好きな人も多いですから大切に乗れば必ず価値は残ります。今部品取りにするよりは、価値が上がるまで直して乗りましょう、とアドバイスしています。

約10年間作られたM119ですが、制御系は大きく分けて3種類あります。初期のKEジェトロニックは数が少ないので、実質的には500EなどのLHジェトロニックと、96年以降のMEモトロニックでしょう。やはりモトロニックの方がきめ細かく制御されている印象があり、エラーのコードも色々と出ますのでメンテナンスは楽です。エンジン本体についても、熱対策が色々と加えられています。シリンダーがオープンデッキタイプになったのも、冷却性能を高めるためと言われています。チューニングベースとしては強度面で難しい部分がありますが、5ℓのまま乗るならメリットはあると思いますよ。ただ、LH時代の荒削りなフィーリングにも魅力があるのは確かですね。

夏場になると熱に悩まされる発熱量の多いエンジンですが、オーバーヒートまで行ってしまうケースはあまり多くはありません。それだけユーザーが気を付けて乗っているということだと思いますが、ヒヤヒヤしながら乗るのも大変です。ラジエターの交換はキッチリとやっておくべきですね。80℃で開くサーモを入れたり、ファンを早めに回したりと色々な水温対策がありますが、肝心なラジエターの冷却力が落ちていてはオーバーヒートするまでの単なる時間稼ぎにしかなりません。またシュラウドが熱で変形して隙間が広がっていたりするのも、意外なほど冷却効率が低下する原因となるので要注意です。

あとはプロピレングリコール系の指定クーラントを使うことです。国産車ではロングライフのエチレングリコール系が主流ですが、欧州車のガスケット類はこれに対応していませんので、国産用のクーラント流用は冷却水漏れなどのトラブルの原因になります。輸入車には指定のプロピレングリコール系LLCをキッチリと毎年交換することが、オイル管理と同様に大切になるのです。



走行距離が20万kmに迫るようなエンジンでは、クランクメタルなどの磨耗も考慮してそろそろ腰下まで含めたオーバーホールを検討したい時期。