

搭載エンジン別 絶対調!!
メンテ これ

W140 (先々代Sクラス)
600SEL / 600SE / S600L

C140 (初代CLクラス)
600SEC / S600クーペ / CL600

R129 (4代目SLクラス)
600SL / SL600

S600L



ほとんどが専用パーツという贅沢なクーペは、このW140世代の途中から独立したCLクラスを名乗るようになる。限りなくリッチで力強いクルマだ。

96年モデルからは、エンジンの型式変更された。
エンジンに大きく手が加えられた
94年になると、M120エンジンのチューニングは若干絞られ、395ps/58・0kg・mに改められる。またグレード名称が変更されたことで、搭載車種はS600L、S600クーペ、SL600という3モデルに変更された。

このクルマのために誕生したと言ってもいいV12ユニット。ウルトラスムーズに切れ目のないパワーが湧き出してくる。巨体をフル加速させる姿はまさに弾丸のよう。

CL600



もS600LとS600クーペ用がM1200982、SL600用がM1200983と改められ、パワースベックも394ps/58・2kg・mに変更されている。この年の8月には、S600クーペが独立したCLクラスとなり、モデル名もCL600を名乗るようになった。
この他にもAMGチューンによる7.2ℓ、7.2ℓ、7.3ℓといった特別仕様は存在するが、基本はこれがM120を搭載する全モデルである。

M120
を積む
モデルは？

Sクラスのセダンとクーペ、それから**SL**程度にしか積めない猛烈パワー

4

00psのパワーを発生するSベシヤルユニットだけに、M120を搭載するモデルは限られている。まずデビューを飾ったW140型Sクラスの600SE/SELには、M1200980タイプが搭載され、93年にはクーペボディの600SECも追加される。この初期バージョンは410ps/59・0kg・mというパルスベック仕様で、シリーズ中最もパワフルなチューニングだった。また93年にはR129型の4代目SLシリーズにも、若干仕様の異なるM1200981型が搭載され、600SLとして発売された。

M120 多い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 江澤 千明さん

性能や見た目を重視した特別なエンジン
これを維持できることこそステイタスだと思う

最

近は修理に入ってくることも、自分が少なくなってきたエンジンです。メルセデスが初めて作ったV12だから、相当気合いも入っていたんでしょう。後継のSOHC版では後にツインターボ化されて500馬力オーバーになっていますが、ファイリングではM120の方が上でしょうね。
メルセデスの中でも、V12ユニットは本当に特別な存在です。設計する時から考え方が違うのでしょう、メンテナンス性よりも性能や見た目を重視しています。だから何をやるのにも作業は大変で、当然費用も膨大になります。明らかに乗り手を選ぶクルマで、年式や車両の価値うんぬんではなく、V12のメルセデスを維持できるというところは、それだけで立派なステイタスと言っているでしょう。まさに選ばれた人だけの優越感と満足

足という世界です。

それだけに修理する側も、エンジンを組む時は緊張感があります。荒っぽく言ってしまうと直6を2機組み合わせたようなものですが、バランスや調整には2倍以上の細かさが必要になります。最高のエンジンだから、最高の状態に仕上げてやりたいですからね。
しかし現状では微振動が出ていても気にせず乗っていたり、オイル漏れを放置していたりというクルマが増えています。発熱量が大きいために消耗品の交換サイクルが短く、点数も大量に存在しますから、少しずつ手を入れていたのでは追い付きません。インテークを外した時にはまとめて劣化部分に手を入れてやるのが大切です。フロントカバーやタペットカバー、プラグホールなどのパッキンはセットで交換、ホース類もまとめて新しいところですか。



12気筒ユニットでも定番のフロントカバーシールからのオイル漏れ。シールは一定以上の温度で急速に劣化するので、冷却系の管理が大切になる。

現在では最終型でも14年前のエンジンとなって、かなり大規模に手を入れる必要があると思います。が、機械としてこれだけ贅沢な作りをするのはきつと最後でしょう。大切にしたいものです。

このエンジンは制御系の変更も含めて延々と改良が加えられ続けていたので、製造時期によって細かな部分があちこち違ってきます。最終的に完成したのは最後の1年だけでも言われていますが、確かに信頼性は上がっていますが、初期の独特なパワー感も大きな魅力でした。ね。前期モデルは設計通りの理想型ですから、実際に使ってみての不具合を部品変更という形で加えて行くわけです。一番大きいのは熱への対策で、形状に放熱性を高める工夫が加えられていたり、ヘッドガasketの素材もベークライト製からアルミの芯材が入ったポリアセタール製に変更されています。同時に、ここは強度を減らしても問題ないな、という変更が加えられているのも事実で、アルミダイキャスト製パーツの肉厚が削られていたり、といったケースもあるのですが……。