

「イマドキ高級車は壊れない説」を検証

現代の高級車における進化は目覚ましいが、気になるのは維持費の問題。そこで、5年落ちの中古車を購入したユーザーの整備実績を見ながら実情を探ってみよう。イマドキの高級車はトラブルが少ないと言われているが、本当のところはどうなのか。現場の声も参考にしながら検証していこう。

文：ジャーナリスト 協力：セントラルオート ☎048-930-6800

SAMPLE CAR

2003年式
CL55 AMG (W215)



今

回サンプルとして用意したのが03年式のCL55 AMGで、CLクラスの中でもトップグレードとなる憧れの一台だ。オーナーは08年に5年落ちとなるこのクルマを購入し、現在も乗り続けている。整備はすべてメルセデス・ベンツ専門修理工場「セントラルオート」で行なっており、現在も快調をキープしている。

購入から現在に至るまでの整備記録は、次頁にまとめてみた。ここでは5年間の振り返りながら維持の現状を解説していこう。1年目は納車整備がきちりされていしたこと、トラブルは全くない。走行3万kmとうこともあり、まだまだ新車のようなコンディションだったのだろう。

2年目に入ったところで、きつりと1年点検を行ない、この世代のクルマにとっては重要なコンピュータ診断を受けて電子部品の点検を実施。夏を迎えたところで、エバポレーターの温度センサー不良、エアコンガスが不足したため修理を行なっている。エアコンの修理は高くつくというイメージがあるが、高年式モデルにおいてはセンサーやガス不足といっ

たものが多く、エアコンシステム全体を修理するような大事に至るケースは少ない。そして、最初の車検では油脂類の交換、ファンベルトの交換、ハブベアリングの調整くらい。諸費用を含めても20万円なので、国産車とほとんど変わらない状況だ。

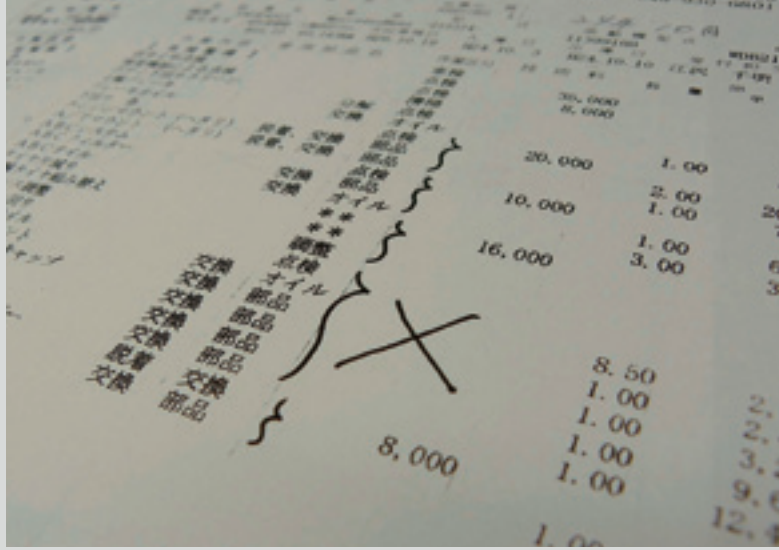
3年目に入りポツポツと消耗品の交換が必要になってくる。ベルト、テンションナー、アイドラプリーなどの駆動系、バッテリー、可変式油圧サスであるABC（アクティブ・ボディ・コントロール）のオイルとフィルターを交換している。不意のトラブルとして挙げられるのは、シフトレバーの不良。内部パーツの破損により、Pレンジから動かなくなってしまうもので、CLやSクラスの前期型では定番のトラブルだ。対策パーツに交換すればOKなので、予防的に交換しておくといだろう。

4年目に2回目の車検を迎える。ベルト類の交換に加えて、エンジンマウントやミッションマウントなどのゴムパーツを交換。このときの走行距離は6万kmなので、経年劣化によるものだろう。

5年目に入り、トランクの作動不良が発生。原因は内部のポンプとシリンドラーで、部品代だけで約12万円。これは想定していなかったトラブルだと言える。

こうして見ていくと、メンテナンスとして部品交換を行なっているのは消耗品がほとんど。トラブルとしては、シフトレバーの不良とトラン

5年落ち中古車の整備実績から維持費を予測する!



クの不良くらいだということが、この整備記録から見えてくる。

5年間の整備費用を合計してみると135万7000円。年間で考えると27万1400円、1ヶ月なら2万2616円ということになる。これには自動車税は含まれていないが、車検の諸費用は合算されている。この数字を輸入車の維持費として考えると、無理のない金額だと言えるのではないだろうか。そして何より、5年間大きなトラブルなく楽しめた

ことはイマドキ高級車の信頼性の高さを実感させられる。もちろん、中古車には個体差があるので、コンディションが悪いクルマはメンテナンスをすべきポイントも増えてくるが、5年落ちのサンプルカーのようなクルマを選べば、5年は安心して楽しめるということだ。高級車という維持が大変というイメージを持っている人が多いが、イマドキの高級車はトラブルが少ないということを、この5年間の整備記録が物語っている。

CL55 AMG (W215) 5年間の整備記録を大公開！ 2008~2013年

購入から1年目

整備内容	費用の目安
● 2008年4月(走行距離: 30,125km)	
納車整備	50,000円
コンピュータ診断	10,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円

□ 1年目のトピック

納車整備がきっちりとされていたことで1年目はノントラブル。ハイテク世代のクルマなので、通常の点検に加えてコンピュータ診断を受けておくことは重要なメンテナンスである。

2年目

整備内容	費用の目安
● 2009年4月(走行距離: 32,389km)	
1年点検	50,000円
コンピュータ診断	10,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円
ロワリングキット取り付け/調整	40,000円
● 同年7月(走行距離: 34,232km)	
エバポレータ温度センサー交換	45,000円
エアコンガス補充	5,000円
コンピュータ診断	10,000円

● 同年9月(走行距離: 35,325km)

車検一式(諸費用・税金含む)	140,000円
ブレーキキャリパー OH	5,000円
ブレーキフルード交換	5,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円
ファンベルト交換	9,000円
ハブベアリング調整	11,000円
コンピュータ診断	10,000円

□ 2年目のトピック

気温が高くなってきた頃にエアコン関係の不具合が発生したが、温度センサーの交換とガスの補充だけで済んでいる。最初の車検にかかった費用は約20万円。国産車と変わらないレベルだ。

3年目

整備内容	費用の目安
● 2010年9月(走行距離: 41,233km)	
1年点検	15,000円
ABCオイル・フィルター交換	20,000円
ファンベルトテンショナー交換	50,000円
アイドラプーリー交換	10,000円
スーパーチャージャーテンショナー交換	50,000円
エンジンオイル(8ℓ)・フィルター交換	20,000円
ボンネットキャッチ交換	1,000円
バッテリー交換	30,000円
コンピュータ診断及び点検	15,000円
タイヤ交換(4本)	150,000円
● 2011年3月(走行距離: 48,320km)	
シフトレバー不良	56,000円
メカニズムギア交換	
コンピュータ診断	10,000円

● 同年7月(走行距離: 53,920km)

マフラー取り付け	30,000円
ATオイルパンパッキン交換	3,000円
AT フィルター交換	3,000円
ATF 交換	14,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円

□ 3年目のトピック

3年目に入ると消耗品の交換がポツポツと出始めている。ベルトやテンショナーといった可動部分は消耗しやすいため定期的な交換が必要。トラブルとしては定番のシフトレバーの不良が発生している。

4年目

整備内容	費用の目安
● 2012年9月(走行距離: 60,143km)	
車検一式(諸費用・税金含む)	140,000円
エンジンマウント交換	40,000円
ミッションマウント交換	8,000円
ABC オイル・フィルター交換	20,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円
オイルフィルターキャップ交換	3,000円
ファンベルト交換	9,000円

□ 4年目のトピック

2回目の車検ではエンジンマウントやミッションマウントを交換。走行距離が6万kmを超えているので交換時期と言えるだろう。オイルフィルターキャップやファンベルトも交換。

5年目

整備内容	費用の目安
● 2013年5月(走行距離: 72,374km)	
トランクポンプ&シリンダー交換	140,000円
エンジンオイル・エレメント交換	20,000円

□ 5年目のトピック

トランクの開閉不良が発生！ 原因はトランクポンプとシリンダーの不良で ASSY 交換することになった。走行距離は7万kmを超えている。

5年間の合計

整備関係の費用 = ¥1,357,000

1年として考えると……271,400円

1ヶ月として考えると……22,616円！

整備記録が語るイマドキ高級車の真実

購 入から現在までの5年間で、整備にかかった費用は134万7000円。1ヶ月として換算すると2万2616円ということになる。

自動車税は含んでいないが、車検の諸費用は合算しているので、維持費としては無理のない金額だと言える。中古車なので個体差はあるが、5年落ちくらいでコンディションのよいクルマであれば、5年間ほとんどトラブルなく楽しめるだろう。



※ここで掲載している費用はあくまでも目安です。修理工場やショップによって異なります。

この先 5年は どうなる!?

イマドキ高級車の現状を把握したところで、この先5年間の維持状況がどうなるのかを、現場の声を聞きながら予測していきたい。この予測からイマドキ高級車の選び方が見えてくる!

5年落ちと10年落ちでは維持の状況が異なる

前頁では、イマドキ高級車の維持の現状について解説した。サンプルとしたのは、5年落ちの中古車を購入して、5年間維持しているというケース。不意のトラブルと言え事例はいくつかあったが、ほとんどは油脂類の交換など消耗品を中心とした基本的なメンテナンスだけで済んでいる。

サンプルカーの整備記録からメンテナンスポイントを抜粋してみると、ファンベルト、ベルトテンションナー、



アイドラーブリー、ATオイルパンパッキン、エンジンマウント、ミッションマウントなどの消耗品。シフトレバーやトランクの開閉不良はトラブルと言える事例だ。これらは最低限注意したいポイントであると言える。もちろん、車種やコンディションによって変わってくるが、5年落ちくらいのクルマでコンディションに大きな問題がなければ、この先5年もサンプルカーのように安心して楽しめるだろう。現在だと08年式前後のクルマが当てはまるということになる。

だが、10年落ちのクルマも同じような状況かという点、残念ながらいうのはいいが、経年劣化が進んでいくから全く同じというわけにはいかないのが現実だ。例えば、今回のサンプルカーは03年式だが、この先5年ということを見ると、ウォーターポンプやサーモスタットなどの水回り、燃料ポンプなどの燃料系、イグニッションコイルなどの点火系はいずれ交換が必要になる消耗品だ。

クルマを走らせる機会が増えれば、当然走行距離も延びてくる。年間1万km走る人であれば5万kmだ。そうなると足回りもへたってくるから、ブッシュやボールジョイントの劣化が気になってくる。サンプルカーで考えてみると、現在の走行距離は7万km。1年1万kmとすると5年で12万kmということになる。サンプルカーは03年式だから、5年後には15年落ちだ。例えば、こういった中古車を選んでしまうと、いろいろとメンテナンスの手間がかかるというのは容易に想像できるはずだ。

またサンプルカーはメルセデス・ベンツCクラスだが、足回りには

イマドキ高級車に重要なのは基本的なメンテを怠らないこと



電子制御式ATに多いカブラーやオイルパンからのオイル漏れ。漏れがひどくなる前に対処しておくことが、トラブル回避のポイント。



ハイテク世代のドイツ車にとってバッテリーは重要な部品。発電機であるオルタネーターの状態も定期的に点検しておきたい。



ベルトやテンションナー、ブリー関係は可動部分なので消耗しやすいポイント。劣化すると異音が出るので注意しておく。



定期的にコンピュータ診断を受けて、目には見えないセンサーや電子ユニットの状態を点検しておくことは重要なメンテナンスだ。



W215型CLクラスやW220型Sクラスで頻発したATシフトが動かなくなるトラブル。内部の部品を対策品にすることで解決できる。



ATFの交換と同時にフィルターを交換しておくことは重要なメンテナンス。作業はそのクルマに詳しい専門店に依頼すること。

Mercedes-Benz
先代CLクラス(W215)



過去の/
整備履歴から見えた
最低限注意したい
ポイント Point

前頁のサンプルカーであるメルセデス・ベンツCLクラス。ここでは整備記録から見えてくる、基本的なメンテナンスについて紹介しよう。

- ファンベルト
- ベルトテンションナー
- アイドラーブリー
- バッテリー
- ATオイルパンパッキン
- エンジンマウント
- ミッションマウント
- シフトレバー不良
- トランクポンプ&シリンドー

ユーザー、修理工場、中古車販売店に聞いた

イマドキの高級車の維持って大変なの!?

イマドキの高級車の維持について現場ではどうしているのか。メルセデス・ベンツをテーマに、修理工場、中古車販売店、ユーザーに聞いてみた。

修理工場の証言

トラブルが定番化しているので対処しやすい

イ マドキのメルセデス・ベンツは電子制御が進んでいる世代なので、センサーや電子ユニットの不良が多いのが特長。とくにクランク角センサーはダメになりやすく、アイドルリングが不安定になったり、エンストするなどエンジン不調の原因になります。部品は高いので、コンピュータ診断を受けて状態を確認しておくといいでしょう。エアサスペンションはポンプなどが壊れることがあ

りますが、先代型SクラスであるW220に比べると、現行型Sクラスのトラブルの発生率は低いです。先代型のCLやSクラスではそれなりの年式が経過しているので、消耗品の交換などメンテナンスする箇所も多くなります。けれども、トラブルポイントが定番化しているのと、コンピュータ診断によって原因が特定しやすくなっているため、昔のメルセデスに比べると維持しやすいと思いますよ。

中古車販売店の証言

イマドキの高級車は昔に比べて売りやすいクルマになった

メ ルセデス・ベンツで考えてみると、クルマの進化をひしひしと感じますね。これまで角目世代のメルセデスはたくさん売りましたが、売った直後にトラブルが発生して、お客様に迷惑をかけてしまったことがよくありました。念入りに

チェックをしてもトラブルが出てしまうことがあったので、売り手としては難しかったという記憶があります。その当時と比べると、今はずいぶんラクになったと実感しています。お客様の立場から言うなら、トラブルは確実に減ったということですね。

ユーザーの証言

メンテにお金がかからないぶんカスタムで楽しめる!

06 年式のメルセデス・ベンツS500(W221)に乗っています。購入してから2年ですが、メンテナンスとしてはベルト回りなどの消耗品くらいですね。センサー系ではクランク角センサーでしょうか。エアサスペンションは先代のW220よりも

信頼性が高まっているようで、トラブルは発生していません。現状で言うなら、維持においてほとんど苦労していませんよ。メンテにお金がかからないぶん、カスタムにお金がかかると、自分好みの仕様で楽しめるのが魅力ですね。

今後の維持費を左右する
アクティブ・ボディ・コントロール

高級車ならではの贅沢なサスペンション ABCを長持ちさせるポイント

A BCシステムのメンテナンスについて、メルセデス・ベンツ専門修理工場セントラルオートの児玉氏に聞いてみた。「トラブルとしてはオイル漏れが多いんですが、気をつけたいのがプレッシャーリミッターバルブのカバーが裂けてしまうこと。このバルブ部分には対策品が出ているので、未対策のクルマであれば

チェックしておく必要があるでしょう。基本的には信頼性が高いシステムですが、車高が上がらなくなるなど異常を感じたら早めに点検しておくことが大切です。また、ABCには専用のフルードが使われていますので、フィルターも含めて定期的に交換しておくことが、ABCシステムの寿命を延ばすことにも繋がります」



プレッシャーリミッターバルブのカバーが裂けてオイルが漏れだしてしまうことがある。ABCシステムは非常に高い圧力がかかっているのだ。

ABCのタンク部分。これがダメになることはないが、オイルとフィルターを定期的に交換しておくことでABCシステムを長持ちさせることに繋がる。



これまで数多くのABCシステムを整備しているセントラルオートの児玉氏。分解整備はできないが、中古品を使った整備なども提案してくれる。
●問い合わせ先: ☎048-930-6800

維持面で安心感が高いのは08年式前後のクルマ それよりも古いクルマはモデル末期を狙うべし

ABC(アクティブボディコントロール)という贅沢な可変サスが備わっている。これが非常に高価で、トラブルが起きると維持費にも大きな影響を与える。走行距離が進めばメンテナンスも必要になってくるので覚えておきたい部分。エアサスペンションも通常の金属バネに比べると高価なので、高級車を選ぶにあたっては足回りのコンディションは重視すべきポイントだと言える。

それだけに、過去にどんなメンテナンスされてきたクルマであるかということは、高級車選びにおいて重要な要素になる。ディーラーや修理工場の整備記録などの証拠が残っていないクルマは避けるべきである。また、社長の送迎用などでアイドルリング状態が長く続いたクルマも危険。走行距離は少ないが、クルマにとってアイ

ドリンクが長く続く環境はエンジンへのダメージが大きいのだ。特別なクルマでない限り、古くなるほどに中古車価格は安くなる。安く買って、トラブルが起きても対処できる費用を含めて用意しておくのが、価格は高くても安心して乗れる高年式を選ぶのにはユーザーの考え方次第だが、10年落ちくらいのクルマでは、完成度が高い後期型を選びたい。クルマはマイナーチェンジによって完成度を高めていく。同じ車種であっても前期型と後期型ではエンジンが違っていたり、前期型ではオプションだった装備が標準装備になっていたりと、その違いが大きい。エクステリアが大きく変わって、同じ型式のクルマとは思えないほど劇的に変わるケースもある。さらに後期型が良いと言われる