



繊細な調整が必要になるクラシックのエンジンやATのオーバーホールを得意とする江澤氏。AMGがまだチューナーだった頃にドイツに修行にいった経歴も持つ。ハンマーヘッドにも詳しい。

## 整備におけるメリットが大きいアナログ車

「タテ目のメルセデスに搭載されるエンジンはどれもシンプルな構造で、パーツ自体も頑丈に作られているから耐久性が非常に高いです。オーバーホールをしても、現代のクルマとは全く違いますから。機械式のインジェクションは調整が重要で、アクセルリンクも含めて調整してやる必要があります。このあたりはアナログらしいところですね。」

ATは通称3本バンドと呼ばれるので、本体が3分割になっているなど80年代以降のメルセデスの機械式ATとはちよつと構造が違います。調整もシビアなところがあり、例えば、車速による油圧に応じてギアを切り替えていくポイントを作るステッププレッシャーの調整はノウハウが必要な部分。内部に使われるスプリングも経年劣化するので、シムを使って調整しなければなりません。長年の経験によるところも大きく影響するので、注意したいポイントだと言えます。

エンジンもATもアナログなところはメンテナンスにおけるメリット



タテ目のクラシックから角目のネオクラシックまで、豊富な経験と高い技術力を持つセントラルオート。エンジンやATに関してスペシャリストが揃っているので、安心して愛車を任せられる。ディーラーでは修理を断られることが多いAMGのハンマーヘッドなどの希少車にも強い。

■住所：埼玉県八潮市八条 1179  
 ■☎：048-930-6800  
 ■URL：http://www.central-auto.net/

も大きいですが、そのぶん作業する人によって調子が変わってしまう場合も多いです。

ネオクラシックではトラブルが起きる箇所が定番化しているので、あとはどう効率的にメンテナンスしていくかだと思います。点火系、冷却系、燃料系といったようにセクションごとにまとめて整備したほうが快調を維持できますよ。もちろん、費用面でもメリットも大きいです。クラシックもネオクラシックもきっちり仕上げれば、いつまでもその味わいを楽しむことができますよ。」

### とれたてパーツ情報

#### 機械式インジェクションのトラブルはリビルト品で対応

タテ目世代のメルセデスでは機関系のパーツで困ることはない。機械式インジェクションもリビルト品が流通しているから、トラブルが起きてでも対処できる。内装関係は入手困難なパーツもあるが、リペアや張り替えなどで対応したい。