

Mercedes-Benz

メンテナンスの傾向はどう違うのか!?

キモさえ抑えればメルセデスの維持は怖くない!

快調を維持するための 3つの重要ポイント

メルセデス・ベンツのメンテナンスにおいてキモになる部分をピックアップ! ポイントさえ抑えておけばメルセデスを維持していくのは難しくないのだ。メンテナンスの傾向を探りながら、3つの重要ポイントについて解説していこう。

●文= GERMAN CARS ●撮影= G.C.E ●協力=セントラルオート



CP診断の結果だけでなく メカニックの経験も重要

高年式のメルセデス・ベンツにおいて重要になってくるのがセンサー。とくに電子制御が進んだ丸目世代はセンサーを多用していることから、トラブルが発生しやすいポイントになっている。センサーの劣化は目視では点検できないためコンピュータ診断機を使うことになるが、エラーコードが出たところが必ずしもトラブルの原因とは限らない。多数の電子ユニットと連動して制御されている部分が多いため、症状とエラーコード、そしてメカニックの経験が高年式モデルを維持する上で重要になってくることをまずは理解してお

きたい。

具体的にトラブル事例を見ていくと、エンジン不調の原因として多いのがクランクポジションセンサーとエアマスセンサー。クランクポジションセンサーはトラブルの頻度が高いものの、部品代はそれほど高くなく交換するのも簡単。予防整備として手を入れやすいポイントなので、交換履歴が分からなければ思い切った新品にしておくとう安心感が高まる。エアマスセンサーはメルセデスに限らずドイツ車の定番ポイント。こちらは気軽に交換できるほど安い部品ではないので、コンピュータ診断機で状態を把握しておくことが大切だ。中古品を使ってその場を乗り切るという手もある。

W220こと4代目Sクラスなどはアクセル自体がセンサーになっており、これがダメになると加速不良を引き起こす。最悪、走行不能になることもあるから注意したい。そのほかにも燃費悪化の原因になるオーツセンサー、ESPの警告灯が点くことが多いステアリングアングルセンサーの不良も目立つ。

②オイル漏れの重要ポイント

- タペットカバーパッキン
- ヘッドガスケット
- オイルパッキン
- オイルフィルターハウジング
- ATのオイルパッキン
- ATのEGSカブラー

角目世代のメルセデスではヘッドガスケット抜けに注意。年式的にもオイル漏れを起こす事例が増えている。



タペットカバーパッキンの劣化を放置すると、プラグホールにオイルが溜まってしまうことも。こうなると、失火によりエンジン不調に陥ってしまう。



ヘッドガスケットは両端から漏れるケースが多い。直列エンジンでは冷却水とオイルが混入して、大掛かりな修理が必要になることもある。



丸目世代で多発しているのがオイルフィルターハウジングガスケットの劣化による漏れ。オイルクーラーとの間にあるガスケットがダメになる。



電子制御式 ATのオイル漏れで多いのが、基板に繋がるEGSカブラー。対策品が出るほどオイル漏れが頻発したポイントなので要チェック。

①センサー系の重要ポイント

- クランクポジションセンサー
- エアマスセンサー
- 水温センサー
- オーツセンサー
- アクセルペダルセンサー
- ステアリングアングルセンサー

メルセデス全般で目立つのがセンサー系のトラブル。とくにセンサーを多用する丸目世代は注意が必要だ。



エンジン不調の原因になりやすいのが、クランクポジションセンサーのトラブル。交換履歴が分からなければ予防整備しておきたい部分。



空気の流入量を計測しているのがエアマスセンサーの役割。見た目以上に高価な部品で、ボッシュのOEMでも約5万円となっている。



加速不良などの原因になるアクセルペダルセンサー。ひどい場合だと走行不能になるケースもある。コンピュータ診断機で原因を特定できる。



ステアリングアングルセンサーのトラブルは高年式モデルに多い。通常は非分解だが、内部の洗浄で直ることがある。

③燃料系の重要ポイント

- 燃料ポンプ
- 燃料フィルター
- 燃料ポンプリレー

- プレッシャーレギュレータ
- フューエルアキュムレータ
- パージバルブ

燃料系のトラブルは路上ストップのリスクが高いため、きっちりとしたメンテナンスが求められる。



角目世代などを中心に採用されている吊り下げ式の燃料ポンプ。フィルターとともに定期的に交換しておくことが、快調を維持するためには重要。



W211などの丸目世代の燃料ポンプはインタンク式。ゴムパッキンが劣化してポロポロになり、フィルターを詰まらせるという事例がある。



燃料ラインにかかる圧力の上限を決めているのがプレッシャーレギュレータ。古めのクルマではこうした部品のメンテナンスも必要になってくる。



パージバルブにチャコールキャニスタの活性炭が詰まってしまうというトラブルもある。ガソリン臭やエンジン不調の原因に繋がる意外なポイント。

の漏れは、V型エンジンを中心に多く発生している。漏れたオイルがブリーやゴムベルトに付着して、新たなトラブルの原因に繋がるケースが増えているから、オイル漏れを発見したら早めに対処すること。

電子制御式ATでは基板に繋がるEGSカプラーからの漏れが定番。対策品が出て以前よりは減ってきているようだが、今度は経年劣化による交換が必要なクルマも。オイル交換などのついでに、下回りを点検しておくともオイル漏れを発見しやすい。

路上ストップのリスクが高い燃料系は、センサー系と並んでとくに注意したいポイント。燃料ポンプは車種や年式によって違いがあり、吊り下げ式とインタンク式がある。吊り下げ式の場合はポンプは下回りに装着されている。ポンプの数は車種に

よって異なり、シングルまたはツインとなる。「ジー」という作動音が大きくなってきたら交換の目安となるが、素人には見極めが難しいのも事実。とにかく違和感があったら、早めにメカニックに点検してもらおうのがトラブル予防のコツだ。

インタンク式では内部のゴムパッキンがポロポロになり、それがフィルターを詰まらせるというトラブルが発生。W211こそ先代Eクラスに多かったトラブルで、対策品が出るほどだった。今では落ち着いてきた感があるが、それでも消耗品であることに違いはない。

古めのクルマでは、プレッシャーレギュレータやフューエルアキュムレータといった細かな燃料系パーツのメンテナンスも必要。燃料系全体を見直す時期にきている。

特有のメカニズムはメンテにどう影響する!?

3バルブ構造のV型エンジン



W210こと2代目Eクラスなどに搭載されたSOHCの3バルブユニット。V8のM113やV6のM112エンジンは、オールアルミ製のヘッドとなっている。



すべてのバルブがロッカームを介して駆動。タイミングをずらして点火するツインプラグ式になっているのが分かる。

新しい世代のV型ユニットとして登場し、数多くのモデルに搭載された3バルブ構造のエンジン。最大の特長は吸気側に2つ、排気側に1つの3バルブになっていることで、燃焼室もコンパクトになり熱容量を低減。排気ガスもクリーンになった。

この構造がメンテナンスにどう影響するのかというと、ツインプラグになっているので気筒数×2のプラグが必要になるのだ。V6なら12本、V8なら16本なので、全てを交換するのとけっこうな出費に繋がるのである。それが原因なのか、交換せずに放置されているケースも目立つ。プラグやサプレッサは点火系の重要部品なので、定期的に交換するようになりたい。

「今でもW124世代の入庫は非常に多いです。その中で目立ってきているのがATのインシュレータがポロポロになってしまい、コンパニオンプレートに干渉してしまうケース。ブリーキング時などにゴトゴトという音がするのでデフを疑う人が多いのですが、じつはインシュレータが原因の場合もあります。対処方法としてはインシュレータを交換するのが

メルセデス・ベンツ専門メカニックに聞く 最近のトラブル傾向

新旧問わず多くの修理実績があるメルセデス・ベンツ専門修理工場「セントラルオート」。代表の児玉氏に、最近多いトラブルについて聞いてみた。丸目世代、角目世代それぞれのトラブルにどんな傾向が見られるのだろうか。

ベスト。修理とは言えませんが、ポロポロになったインシュレータを切ってしまうのも応急処置としてはアリでしょう。モノワイパーのトラブルも増えていて、内部のギアが欠けて作動不良を起こすのが原因。ワイパーは頻繁に動かす部分ではありませんが、先月の大雪のようにワイパーへの負担が大きくなるとトラブルが表面化することありますね。U字型のギアだけでなく、ワイパー側のギアがダメになるパターンもあります。

丸目世代ではABCポンプの不良が目立ちます。症状としては車高が極端に落ちたり、警告灯が点灯するなど。主な原因としてはポンプが、油圧を左右に振り分けるコントロールバルブの2つ。ポンプはベルト駆動でパワステポンプと一体です。この見極めが難しく、コンピューター診断機で圧力が低下しているといったエラーが出た場合には、ポンプ不良であるケースが多いですね。」

角目世代は意外な部分の劣化が目立ってきている状況にある



(上) 本誌でもお馴染みの児玉メカニック。数多くの修理実績があるセントラルオートなので、確かな技術で効率的なメンテの提案してくれる。
(左) パワステポンプと一体になっているABCの油圧ポンプ。トラブルの原因として多いポイントだ。バルブがダメになるケースも。