

500E 倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

装着時の5大ポイントとは?



3 フォグランプを外す藤根さん。横にいるのは、ブラバス6リッターオーナーの山口さん。先月55Wのキセノン装着したばかりだが、キセノンフォグには興味津々のようだ。



2 ホイールを外して、まずはアンダーカバー、フェンダーライナーを外す。ライナーは、片側5個のナットと6個のボルトで固定されているメンパー前の隠れたネジが外しづらい。



1 500E フォグランプを手に、HID 装着のための段取りの打ち合わせをするエスファクトリーのメカニックの藤根さんと柴田さん。



スピードジャパン
オリジナルH1用HIDキット

第7世代 超小型ブラストモデル
記念特価：21,000円
■問い合わせ 03-5548-4211



7 ブラストへの電源線を作る。黒黄色の防水コネクタはブラスト側、黒2ピンのコネクタは車両側配線へ。Sファクトでは、純正ピンを車庫に置いて配線端子加工しているから安心だ。



6 ブラストにいく電源線は純正配線を加工して利用することに決定。フォグ側の純正の配線を取り出し、車両側コネクタからブラストユニットにいく配線を作ることにした。



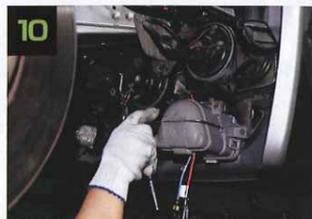
5 HID のブラストからパーナーへの高圧側配線を通すため、フォグランプ下側にある純正の配線穴を加工する。ゴム製のグロメットが入るように穴径を拡大する必要がある。



4 500Eのフォグは、防水性の高い手の込んだ裏蓋と中蓋の2重構造。丸い形状の中蓋を外せば、H1バルブと配線にアクセスできる。



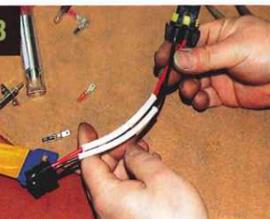
11 無事装着完了。ブラスト装着位置はライナーで隠れるので直接水がかかることはない。コネクタも下向きで、配線にも無理な力がかかっていない点にも注目。



10 ブラスト固定用のブラケットを装着する位置を確認。熱、ノイズ、水、ブラスト、パーナーや周辺機器の交換、脱着までを考えてこそプロの仕事。ここは経験がものを言う。



9 左がHIDパーナーと配線を組み込んだフォグランプ。右側が加工前のもの。つまり、ブラストへの電源配線は純正配線をそのまま使い、高圧配線を新たに引き直してある。



8 バンツの純正コネクタは分解式でピン部がハンダ付きと手が入っている。保護用の白色スリーブを装着すれば完成。ワンタッチの結線コネクタを使用しないのがプロの技である。



装着完了!!

本誌掲載を記念して、スピードジャパンではキセノンH1フォグを、Sファクトリーでの工賃込みで42,000円、バイキセノン+ドライビング+フォグの8灯HIDでも168,000円で先着10名に提供!

- ① ブラストは高電圧部品なので、ノイズの影響を考えて装着するべし
- ② 熱に弱い部品なので、冷えやすい場所に装着すべし
- ③ パーナー、ブラスト交換やほかの周辺部品の脱着性を考えるべし
- ④ 防水性能を過信せず、水に濡れない場所に置くべし
- ⑤ 配線は、ハンダと圧着端子の双方を使用して行なうべし

前回のH1D装着レポートでも説明した通り、500Eの純正H1Dフォグランプは、ハロゲンバルブにプロジェクターレンズを使用しているが、光量不足で夜間の山道走行には明らかに力不足。街中のマーカーランプ程度の役割しか果たせない。

事実、筆者はその暗さのため、これまで撮影時にアピル目的で点灯する以外、ほとんどフォグランプを使用してはならず、その光量不足すら実感していなかったほどだ。

しかし、いったんフォグを点灯してみると光量の差は明らかで、また色温度もハロゲンの黄色っぽさと、バイキセノン化した青白色の12000ケルビンの輝きとは、オプティカルインパクトが激変している。

手厳しい読者からは「ヘッドライトだけでは片手落ちだね」「色がバラ

にもかかわらず、その価格は何と2万1000円。これなら手が届くというところで、早速購入しエスファクトリーで装着を依頼することにした。

「最近ではキセノンの装着が多くなって、嫌になっちゃうよ」と文句の多い藤根さんを説き伏せて、何とか作業開始。手順は、前輪ホイールを外し、フェンダーライナーを外すことから始まる。その後フォグランプを取り外し、純正配線用のための加工とパーナー装着のための配線穴加工を行なう。

続いてH1Dの電源部、つまり13.8Vを25000Vに昇圧させるブラストの位置決めと固定である。最後は配線を繋いで、フォグの光軸を調整するだけ。ここで抑えるべき5大ポイントには以下の通り。

ちなみにこのH1Dユニット、ブラストの安定動作温度は、多くの電子機器と同じく110℃前後。夏の炎天下の500Eの水温に近い温度が限界の動作温度という訳である。これにエンジンの発熱が加わるのであるから、その熱風さらさらされるブラストが短時間で故障するというのも納得がいく話。

フォグの場合はドライビングやH4の場合と異なり、取り付け場所の工夫で配線延長の作業を省略できるので、ブラストの固定位置さえ決まれば、プロの作業なら2〜3時間、DIYでも半日で可能である。

装着後、お楽しみインプレッション。あつ、フォグってこんなに明るかったんだ」というのが第声。これなら夜間の山岳路やきついカーブの先も手に取るように分かるから「春の交通安全」にも役立つことでしょう!



第17回

Welcome to 500E CLUB 500E 倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

暖冬とはいえ寒かった冬も明け、春が足早にやってきた。ヘアライン号もひそかに温めていた計画を着々と実行すべく活動を開始している。今回は、春のオフシーズンを前に、求めやすい価格になったHIDフォグの装着と、前人未だ! 6リッターエンジンの改造車検レポートを堂々紹介。

文・撮影=ニベサシ タイトル写真=古閑章郎 (GERMANCARS 写真部)
協力=スピードジャパン / エスファクトリー / ケイターサルサービス

今月のメニュー

- フォグランプのHID化
- 改造車検密着レポート

しかしながら、我が500Eは90年代の設計であるため、残念ながらH1Dのライン装着も、オプション設定もなく、後付けでの装着をすることになるが、その人気は高くW124ベンツにおいてはETC、カーナビ並みに装着率の高いアフターパーツであると言える。

その理由は何と言っても抜群の明るさ「光彩奪目」。まさに目を奪われんばかりの明るさであり、太陽光に近い色温度による視認性の向上と、それに付随するドレスアップ効果であると言えよう。そのため、超高速走行の多い500Eユーザーには必需品とまで言われている。

さて、我がヘアライン号もその例で紹介の通りH4バイキセノン仕様であるが、フォグランプはまだハロ

ゲンのみであった。

好評だったバイキセノンのH1D装着レポート。本誌記事に刺激されて、500Eのキセノン装着率が確実に増えてきている。街中ですれ違つ同型車や、オフマイアオーナーミーティングで出会う500Eを見れば、皆さんもそれを実感するであろう。

今さら解説するまでもなく、H1Dライトは、フィラメントに電流を流して発熱、発光させる従来のハロゲンライトとは異なり、高電圧をキセノンガス中に空中放電する仕組みであるため、長寿命、高輝度、省電力等の利点が多く、また視認性向上やドレスアップ効果もあるため、最近では多くの市販車に純正採用されている。

「お手軽価格で憧れのH1Dフォグを装着」

500Eの純正H1Dフォグランプは、ハロゲンバルブにプロジェクターレンズを使用しているが、光量不足で夜間の山道走行には明らかに力不足。街中のマーカーランプ程度の役割しか果たせない。

事実、筆者はその暗さのため、これまで撮影時にアピル目的で点灯する以外、ほとんどフォグランプを使用してはならず、その光量不足すら実感していなかったほどだ。

しかし、いったんフォグを点灯してみると光量の差は明らかで、また色温度もハロゲンの黄色っぽさと、バイキセノン化した青白色の12000ケルビンの輝きとは、オプティカルインパクトが激変している。

手厳しい読者からは「ヘッドライトだけでは片手落ちだね」「色がバラ

「光彩奪目」バイキセノン+フォグのHID化の威力



バラで格好悪い」等の声を頂戴した。何でも口の悪い輩は、キセノン風のハロゲンを「セノン」色がバラバラのものについては、色差を比喻して「錦鯉」とか「三色スミレ」仕様などと呼んでいるらしい。

重要ポイント

そこで企画したのが、フォグランプのキセノン化である。古い世代の部類に入る筆者などは、キセノンというと数万円するという先入観が強く、尻込みしがちであったが、最近驚くほど安価で優良な製品も提供されているという。

スピードジャパンが販売するキセノンランプは、第七世代の超小型ブラストを使用した最新モデル

明したことであるが、作業効率優先の量販店など、取り付けが楽だからという理由で安易な作業をされることも少なくない。

例えば、ブラスト設置場所が、ノイズの影響が懸念される場所、EZライクナイターやABSユニットに近接した場所であったり、ラジエターからの熱風やエンジンルームの熱が直撃する場所、バンパー脱着の時にブラストを外さなくてはならないような場所などに設置されることがある。これらは、短期的には問題がないが、ノイズで高価なEZHが破損したり、エンジン熱で左側のブラストの作動が不安定になったり、ほかの作業時や部品の交換時に余計な時間がかかりたりするというデメリットを内在するものであることを理解しておいて欲しい。

「原動機の排気量変更とは、シリ
ンター内径や行程長を指定を受けた
原動機の諸元内容から変更するもの
で、AMG社から提供してもらった
データを元に諸元表等を作成して、
駆動系のプロペラシャフト等の強度
検討書等を添付すれば、審査が終了
するものと考えていた。それで、A
MGからのインボイス、AMGエンジ
ンのマニュアル、輸入申告書等を基に
書類を作成し、自動車検査独立行政
法人、関東検査部に相談に行った。
ところが、6リッターモデルは、
車両も原動機も型式指定が管内のみ
ならず、国内では受けられていない
とのこと。それもそのはず、正規輸
入車両であるディーラー車であって
も型式は不明。インポーターもスベ
リアルモデルについては型式指定を
受けていないのである。
そのため、原動機の型式指定のため
には、新規で排気ガス検査、熱害
試験等が必要であるという。
となると、また試験のための費用
も時間もかさむ。何よりも正規輸入
元でさえも躊躇した作業を、15年後
になって個人が1台のために行なう
ことのメリットはほとんどなく、何
よりも時間がかかるため、何とか別
の方法がないかと考えた。
諦めようと思った時に
打開策を発見

諦めようと思った時に
打開策を発見

悩むこと幾月。何度も諦めかける
が条文や施行令、過去の通達や審査
事例集、ほかの車両の改造結果等を見
ると、原動機の排気量の変更とい
う項目を発見した。
「原動機の排気量変更とは、シリ
ンター内径や行程長を指定を受けた
原動機の諸元内容から変更するもの
で、AMG社から提供してもらった
データを元に諸元表等を作成して、
駆動系のプロペラシャフト等の強度
検討書等を添付すれば、審査が終了
するものと考えていた。それで、A
MGからのインボイス、AMGエンジ
ンのマニュアル、輸入申告書等を基に
書類を作成し、自動車検査独立行政
法人、関東検査部に相談に行った。
ところが、6リッターモデルは、
車両も原動機も型式指定が管内のみ
ならず、国内では受けられていない
とのこと。それもそのはず、正規輸
入車両であるディーラー車であって
も型式は不明。インポーターもスベ
リアルモデルについては型式指定を
受けていないのである。
そのため、原動機の型式指定のため
には、新規で排気ガス検査、熱害
試験等が必要であるという。
となると、また試験のための費用
も時間もかさむ。何よりも正規輸入
元でさえも躊躇した作業を、15年後
になって個人が1台のために行なう
ことのメリットはほとんどなく、何
よりも時間がかかるため、何とか別
の方法がないかと考えた。
諦めようと思った時に
打開策を発見

改造車検取得！
日本で1台の「124036」

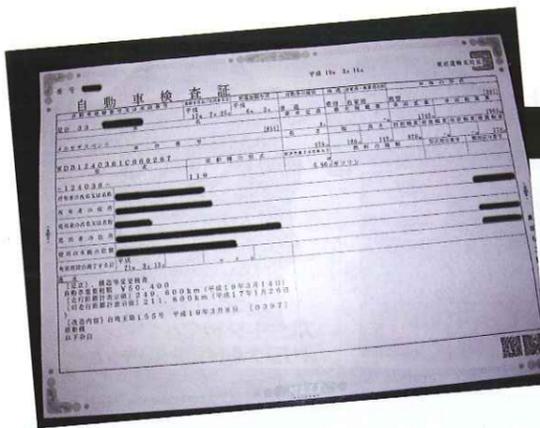
その結果、無事に結果通知書を取
得できた。いやあ書くのは簡単、で
も本当に大変だった。何度も車検
取得を諦めかけたのも事実。はつき
り言ってもうやりたくない。今まで
の連載の中でやった作業の中で一番
難易度が高かったことは間違いなし。
それもそのはず、日本でもまだ誰もや
っていなかった、インポーターでさえ
もやらなかった前人未踏の作業であ
る。
何より、趣味の馬術競技つながり
でのAMG社とのコネクション、これ
までの自動車道楽の経験と仕事つな
がりでの最強の法律サポート、そし
て部品のデータ入手や重要な部分で
協力いただいたスピードジャンパーの
北村さんのおかげである。
そのため、一般では入手さえも困
難な各諸元表やマニュアルや部品の
外観図の入手が可能となり、強度計
算、条文解釈までは筆者が何とかこ
なすことができた。
しかし、申請実務や窓口への折衝
は、改造車検10年以上のケイトーサ
ルサービスの川澄さんの強力な援助
なしには成し得なかったものである。
また、多くの業者さんからの応
援があったこと、そして読者の声援
があったからこそ実現できた快挙で
あった。インポーターでさえもやら
なかった作業を不良中年が周りの協
力で成し遂げる。「男のロマン」って
こういうことを言うんだらうと、車
検証を手に二人感慨に浸っている。
本邦発「124036」で、5
96リッターのメルセデスベンツの構
造変更「改造車検」合格。「サクラ
サク」男の花道である。

この項目を発見し、書類を輸入原
動機の搭載による構造変更から、原
動機の排気量変更による構造変更へ
とすべく、適用内容等について行政
機関と折衝に入った。
つまり、メルセデス製M119エン
ジンをAMGがドイツでボア&スト
ロークアップした原動機を、日本に
輸入して換装するという理論構成で
ある。ボアを証明する書類としては、
製作時のシリンドラーボア径が分かる
写真が幸い入手できたのでそれを利用
し、ヘッドガasketの石刷とピス
トンの写真を添付した。行程長変更
となるクランクシャフトについては、
AMGのマニュアルからの諸元とM
117エンジンの諸元、ストロークの
実測写真等を加えることにした。こ
れなら、元エンジンに付いているエア
ポンプ、EGR、三元触媒の公害対
策装置をそのまま利用するので、面
倒な排ガス、熱害試験は省略できる。
出力は昨年測定したシャシーダイ
ナモのデータを利用し、プロペラシャ
フトの強度計算は、解体部品を入手
して切断、肉厚と全長等を探寸、測
定し、強度検討書を作成した。そ
の他、書類の山を作成して、改造概
要等説明書の作成を完了できたので
あった！

改造車検取得！
日本で1台の「124036」

その結果、無事に結果通知書を取
得できた。いやあ書くのは簡単、で
も本当に大変だった。何度も車検
取得を諦めかけたのも事実。はつき
り言ってもうやりたくない。今まで
の連載の中でやった作業の中で一番
難易度が高かったことは間違いなし。
それもそのはず、日本でもまだ誰もや
っていなかった、インポーターでさえ
もやらなかった前人未踏の作業であ
る。
何より、趣味の馬術競技つながり
でのAMG社とのコネクション、これ
までの自動車道楽の経験と仕事つな
がりでの最強の法律サポート、そし
て部品のデータ入手や重要な部分で
協力いただいたスピードジャンパーの
北村さんのおかげである。
そのため、一般では入手さえも困
難な各諸元表やマニュアルや部品の
外観図の入手が可能となり、強度計
算、条文解釈までは筆者が何とかこ
なすことができた。
しかし、申請実務や窓口への折衝
は、改造車検10年以上のケイトーサ
ルサービスの川澄さんの強力な援助
なしには成し得なかったものである。
また、多くの業者さんからの応
援があったこと、そして読者の声援
があったからこそ実現できた快挙で
あった。インポーターでさえもやら
なかった作業を不良中年が周りの協
力で成し遂げる。「男のロマン」って
こういうことを言うんだらうと、車
検証を手に二人感慨に浸っている。
本邦発「124036」で、5
96リッターのメルセデスベンツの構
造変更「改造車検」合格。「サクラ
サク」男の花道である。

得てきた。いやあ書くのは簡単、で
も本当に大変だった。何度も車検
取得を諦めかけたのも事実。はつき
り言ってもうやりたくない。今まで
の連載の中でやった作業の中で一番
難易度が高かったことは間違いなし。
それもそのはず、日本でもまだ誰もや
っていなかった、インポーターでさえ
もやらなかった前人未踏の作業であ
る。
何より、趣味の馬術競技つながり
でのAMG社とのコネクション、これ
までの自動車道楽の経験と仕事つな
がりでの最強の法律サポート、そし
て部品のデータ入手や重要な部分で
協力いただいたスピードジャンパーの
北村さんのおかげである。
そのため、一般では入手さえも困
難な各諸元表やマニュアルや部品の
外観図の入手が可能となり、強度計
算、条文解釈までは筆者が何とかこ
なすことができた。
しかし、申請実務や窓口への折衝
は、改造車検10年以上のケイトーサ
ルサービスの川澄さんの強力な援助
なしには成し得なかったものである。
また、多くの業者さんからの応
援があったこと、そして読者の声援
があったからこそ実現できた快挙で
あった。インポーターでさえもやら
なかった作業を不良中年が周りの協
力で成し遂げる。「男のロマン」って
こういうことを言うんだらうと、車
検証を手に二人感慨に浸っている。
本邦発「124036」で、5
96リッターのメルセデスベンツの構
造変更「改造車検」合格。「サクラ
サク」男の花道である。



AMG6リッターエンジン換装後の改造車検レポート

国内初! 6リッター公認
ヘアライン号の誕生

6リッターエンジン換装の公認取得までの道は思いのほか険しかつた。奮闘努力の甲斐あって無事合格! 嗚呼「サクラサク」男の花道。振り向けば日本初の快挙の巻。



正規輸入6リッターモデルも型式指定を取得していなかったため、予想外の大作業となった改造車検。貴重なノウハウを独占するのも申し訳ないので、「合格祝い」でスピードジャンパーが6リッター改造車検取得をサポート。興味のある方は問い合わせを!

構造変更
「改造車検」取得への道
越年のオールペン作業がようやく
と終わって「仮出所」したヘアライ
ン号。というのも、長期にわたって
板金作業を行っていたため車検が
切れなかったのだ。
もっとも、車検時期は前から分かっ
ていた。あらかじめ事前にエン
ジン載せ替えに伴う構造変更、つま
り型式指定を受けた車両の構造を変
更する場合に行なう「改造車検」取
得の準備を進めていた。
さて、ヘアライン号の改造車検に
ついて説明するためには、まず自動
車の「型式」について説明しなくて
はならない。
型式の指定は、国土交通大臣が、
製造者等の申請により、保安基準
に適合して、均性を有する等の所
定の要件を満たした自動車に対し
て与えるもので、車検証欄の型式の
「124036」などというものがそ
れ。いわゆるメルセデスベンツ・ジャ
パンが輸入した正規車両、いわゆる
「ディーラー車」には、輸入者が型式
指定等を受けているのでこの排出ガ
ス識別記号の「E」マークが入る。
対して「並行車」と呼ばれる車両
は、製造者と輸出契約等を締結して
いない個人等が、独自に車両を輸入



車検が切れているためローダーで搬送。ケイトーサルサービスの川澄氏には申請実務、準備等の全てにおいて大変お世話になった。



改造車検車両は、足立陸運局では1ラインに並ぶ。これまでの努力と準備の結果が試される時、レンス越しのプレキランプの点灯も心なしか緊張気味。

「サクラサク」改造車検に
合格するまでの長い道のり

して、型式指定を得ずに、型式試験
に合格した自動車と同一または類似
の自動車に、保安基準に適合するた
めの整備等を行なって登録したもの
で、車両には「124036」等と
ハイフンが入る。
このように、我が500E/E
500であれば、いわゆるディーラー
車の場合「E124036」、並行車なら
「124036」である。(初期輸入
車両等には一部「不明」のものも存
在する)
では、AMGのE60や500E、
60、ブラバサやカールソン、ハグ
マンの6リッターモデルはどうかとい
うと、エンジンの排気量が違うので
全て「不明」となる。
つまり、外観や機構が同一で、エ
ンジンの排気量だけが5リッターか
6リッターに変わっているように見
えるクルマも、行政の分類基準では
全く別な車両となっているのである。
「サクラサク」改造車検に
合格するまでの長い道のり
もつとも、排気量が異なるモデルでも
型式指定を新たに受けられるのだが、
費用や書類作成のために莫大な時間
が必要となるので、少数のスペシャル
モデルについては、型式指定を取るこ
とは正規輸入車であってもほとん
どないのだ。
しかし、実はここに大きな落とし
穴が待ち構えていたのである。
日本ではAMG6リッター
の型式指定がなかった
先述の通り構造変更「改造車検」
とは、型式をすでに取得した車両に
改造を加えると申請時の保安基準と
は異なってくるので、そのために所定
の変更申請を行なうものである。
今回で言えば、型式指定された車
両に搭載されているメルセデスベンツ
製のM119エンジンをAMG製の6
リッターに換装するという。具体
的には「原動機の変更」がそれである。



改造内容等の書類検査、外観検査が
終わって、車高、車幅、全長と重量
測定。車重が実測で30kg増加してい
たため1740kgに記載変更した。



マークシートと構造変更用の書
類、先に取得した構造変更等通
知書を基に、ラインで検査。排
気量変更、重量変更、排ガス防
止装置等のチェックと検査項目
の検査印がよく分かる1枚。こ
れを窓口に出せば、車検証の交
付を待つのみ!



下回り検査は、排気ガス排出防止装置等のチェックのため通常の車検よりは入念に行なわれた。500Eはエアポンプ、EGR、三元触媒の装着が必要。

「型式不明」じゃない! インポーターでさえやらなかった
型式—124036—6リッターモデルができるまで