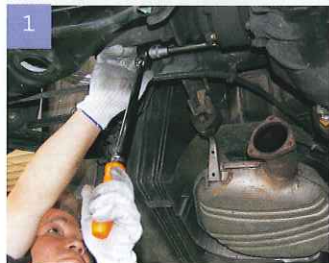




作業手順ダイジェスト



ホイール、マフラーを取り外して、リアのアンダーカバーを取り外す。緩止剤で、固いボルトをインパクトをせずに丁寧に取り外す。



キャリバー、ブレーキディスク、ドラムを分解して特殊工具を当てて、ベアリングを引き抜く。



取り外したリアハブベアリングのアウトレース。特殊工具がないとサンダーで削って、タガネで叩いて抜く必要がある。



特殊工具を使ってベアリングを正確にハブキャリアに圧入。プレスを使っていい加減に作業をすると斜めに入ってしまうことがあるので注意。



正確に組み付けられた新品のシールドベアリング。青色のシールカバーが対策部品。



ベアリングを組み込んだハブキャリアに、錆を落とし、塗装をしたハブを挿入。これも真っすぐに入れないとトラブルの原因となる。

事故の影響はここにもあった

リアハブベアリングの交換

左リアを事故でぶつけてからリアハブからの異音がさらに増してきた。窓を開けてニュートラルで惰性走行してみると「ゴロゴロ」と音が聞こえてくる。早速、主治医のSファクトリーを訪れた。

SSTを使うのは時間節約と工賃も安く抑えられる。リフトに上げて、ホイールを揺すって点検してみると、ガタが多くベアリングの引きずりがある、とのこと。足回りを再度やり直したばかりでまたハブキャリアを降ろしてのベアリング交換かあと消沈していると車載のまま交換する特殊工具があるから心配ない、と藤根メカニックの声。通常の作業であれば、ハブに圧入されたシールドベアリングを脱着するためには、まずリアのブレーキを分解してドライブシャフトを外し、さらにリアのアームを全てハブキャリアから外して、ハブキャリアを取り出し、プレスで脱着するといった作業が必要であり、丸1日以上かかる作業となる。

だが、SSTを使えば足回りはそのまま、ドライブシャフトを外すだけで済むという。これは時間を節約できるので工賃が安く済み、加えてリアのアライメントを取り直すまでもないといったメリットがある。作業手順は左記を参照されたい。最後はドラムブレーキを組み込み、ロックナットを締め、ホイールを組んだら作業終了。

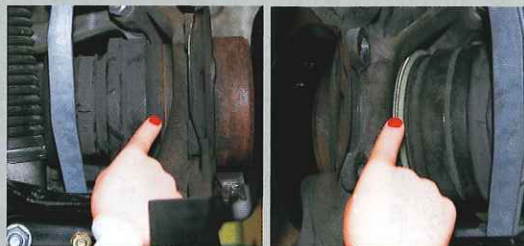
今回の作業

- 部品代 (スピードジャパン価格)
リアハブベアリング
定価¥25,800 → 18,000 (純正)
ダストシール
定価¥1,310 → ¥1,000 (純正)
サイドブレーキシュー
定価¥8,540 → ¥3,843 (JURID 製)
- 作業時間 リアベアリング交換 3.0 H (片側)
- 締め付けトルク
ドライブシャフトボルト /100Nm
ロックナット 240Nm

藤根メカニックの「マル秘部品」を初公開!

ただの整備報告ではつまらないので、今回、特別に藤根メカニックのマル秘部品を初公開。写真は重路走行用にベントが用意したダストシールである。藤根さんの経験によれば、中古並行等のクルマや塩害で下回りに腐食や泥が付きやすいくるまには必要な部品とのこと。一部地域のディーラーでは対応していないという。

これは小さなプラスチック部品であるが、むき出しのベアリングとドライブシャフトとの隙間に入り込むダストや砂、汚泥をシャットアウトするというもの。長距離走行した車両のベアリングのガタは、これが原因のことが多いとのこと。藤根さんは「これでベアリングはあと20万キロは平気でしょう」と話してくれた。それよりもドライブシャフトとデフのゴロゴロが気になるようになった。本当なら同時にするのが良いのだが、グリスアップをしてしばらく様子を見る予定。それより先にA-1がダメになってしまったかも。



右写真で白く見えるのが「ダストシール」。細いスプリングで固定されている。左写真では隙間が空いているところに注目。



少しずつ新車のフィーリングに近づいてきたヘアライン号だが、首都高速での事故でリアフェンダーがグッシャリ。今月はその板金修理やハブベアリングの交換など、内容盛り沢山のレポートを紹介しよう。

文・撮影=新部 敏
協力=スピードジャパン/サバイブ/エスファクトリー/メックアイ/ユーロガレージ



鉄板3枚が複雑に組み合わされて色気のあるラインを造るリアクォーター。500Eのボリューム感と存在感にあってはならないところ。それがグッシャリと潰れてしまった。



元(骨格)を作り出す。ここが要の点。そして、ワッシャーを電気溶接で溶接して引張る。鉄板の厚さを読んで電圧の調整を行なう。



もう出来上がったかに見えるが、プロの目には納得がいかないうえ、何度も形状を見比べる。そして、また引張る。叩くの繰り返し。

闇雲に叩くのではなく鉄板と話をしながら叩く

丸めた鉄板のようになった鉄板が元に戻っていく。足回りも仕上がって、ステアリングギアボックスもオーバーホール、ストロークも十分に思った通りのラインをトレースするしなやかな脚と、カチッと向きを変えるハンドドルで、ご機嫌なフィードバックを堪能していた。好事魔多し。渋滞の首都高速で車線変更をしたワンボックス車にぶつかられてしまい、リアのオーバーフェンダーとクォーターがグッシャリ。翌朝起きて、もしかして夢なのではないかとクルマを見て、元には戻らなかった。そこで助けを求めたのが、埼玉県川口市にあるサバイブ。叩いて直す、昔ながらの作業をしてくれることで有名な職人の店だ。パネル交換は覚悟していたが「パネル交換しちゃうと事故車扱いにな

るし、強度も落ちちゃうから、叩いて直しましょうよ」との遠藤社長の声。改めて紹介するまでもないが、遠藤社長はこの道39年の現代の名工。部品交換、保険修理専門の板金屋とは「線と板を直す」と腕と技術力が売りの有名な板金職人である。果たしてこれが元に戻るのだろうか。かとの不安をよそに「極力熱を加えず、ごまかしのバテを使わないで、鉄板で素のラインを出して仕上げよう」との頼もしい声。油圧プレスで大きなゆがみを取ったら、ぶつかった状況や、直そうとする元の状態を考へながらのライン出し。遠藤社長は「ごまかさないうで真面目に満足いく仕事をしているだけ。真面目にやったら結果を見て、口コミで日本中からお客さんが来てくれるのは嬉しいね。闇雲に叩くんじゃなく、鉄板と話をしながら叩くん

だ。ベントの鉄板はすごく良い。強くて粘りがある良い鉄を使っているね。国産車だとはいいかない。修理のしがいもあるよ。これをバテでごまかすじゃなくクルマに申し訳ない」と語ってくれた。作業が進むにつれて、丸めた紙くずのような鉄板が、魔法をかけて戻って命が吹き込まれたように元の形に戻っていく。手袋をしたまま右手で、そして左手で鉄板をなで、形を作っていく。見とれていると、遠藤社長が「ほら、音が変わってきたのが分かるだろう。鉄板が張りを持って、パンパン、カンカンと音が変わってくるんだ」と実際に音の違いを聞かせてくれた。筆者の見た目では仕上がったように見えるが、納得がいかないうえ、繰り返し見ては触る、比べる、叩くの繰り返し。最後に本当に薄く、金槌の目を埋めるようにバテを塗る。そして塗っては研いで、また叩き塗り、塗るを4度繰り返して仕上げる。塗るまでに何万回叩いたのだろうか。遠藤社長は「ほら、バテが薄いから叩いても左と右で音が変わらないでしょう。これなら磁石の付きも変わらない」と語ってくれた。使用する塗料はフランス製の高級塗料RMで、専用ブースで仕上げる。サバイブでは本誌掲載を記念して、今月中に限り、W124のリアオーバーフェンダー加工を片側10万円、引き受けてくれる。(塗色や状態仕様によって変動する)。嬉しいことにワゴンでもクーペでもこの値段とのこと。フェンダーも、ガラスも、モールも全部外してのRM塗料を使った自慢の最上級仕様のオールペンは、80万円と聞かされている。

Welcome to 500E CLUB

500E 倶楽部

第5回



熱血的 W 124 愛好家の広場

今月のメニュー

1. リアフェンダーの板金修理
2. ハブベアリングのOH
3. アンダーフロアスポイラーの装着
4. E 60 正規輸入車の見分け方



ヘアライン号近影



ボディと同様に塗られたサッポプレートとバンパー、アンバーのフロントサイドウインカーとAMGの3Pアルミホイールが印象的なサイドビュー。



AMG製6リッターが鎮座するエンジンルーム。エアクリナーにも、もちろんAMGのロゴ。ディーラー車特有の高電圧の警告ラベルも貼付。



リアウインドーのステッカー



AMGとAMGジャパンの記載がされている(ただし偽造コピーも多い)。

エンジンルームのステッカー



最高出力、トルク、回転数などが記載されている(偽造コピーも多い)。

トランクの手書きステッカー



トランクを開けるとタイヤサイズなどが手書きされたステッカーが張っている。

灰皿のサイン



アウフレイヒト氏のサインが入った灰皿(これもコピー品が多い)。

正規輸入車の見分け方

E 60

並行車がディーラー車を見分けるには、いくつかのポイントがあるので紹介しよう。

Bピラー下のプレート



車体番号、エンジン番号などがアルミプレートに記載されている。

サンバイザーのステッカー



慣らし運転時のエンジン回転数などが表記されている。

整備手帳



AMGモデル用の補足版の整備手帳が残っていること。

特別編

500E倶楽部

17分の1である超希少なAMG E60 が売りに出た!!

極上車見~つけた!!

500E/E500 乗りにとっても気になる存在であるE60のディーラー車が売りに出された。6リッターというのとはとても魅力的な響きでもある。早速現車を見るため、神奈川県横浜にある「ユーロガレージ」に足を運んだ。

500E乗りにも気になるE60の魅力的なファイル

500E/500Eオーナーにとっても、6リッターを積み込んだE60(500E 6.0)は、特に気になるクルマのようである。

手元にある資料によれば、日本に正規に輸入された500E 6.0は93年が19台、94年が3台、500E 6.0は94年に17台で、合計39台が輸入されている。

いわゆる並行車で、しかも後から輸入したエンジンに積み替えたヘアライン号に乗っている筆者としては、過度に「ディーラー車が一番」と推奨するものではないが、やはりどんなものか興味を引かれるところである。そこで今回、ディーラー車の個体を取材するチャンスがあったので、正規輸入車両のチェックポイント(正規輸入車の見分け方)を紹介してみたい。



取材車は走行4.1万kmのディーラー車、販売価格は応談となっている。94年式で貴重な17分の1のクルマなので、我こそはという人は、現車を見にいって真剣に交渉したい!

SHOP DATA

住所: 神奈川県横浜市都筑区池辺町 1930-1
TEL: 045-949-6166
URL: <http://www.eurogarage.net>



ボディに加工することなく、ボルトとナットだけで取り付けられるように車種別専用設計をしていることから、取り付けは左右でほんの15分程度。

500E倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

目立たずに空気を自分の味方に付ける



ステーを利用してボルトオンで無加工で取り付けられる。ダウンフォースによりショックの伸縮が強化されたようなフィールとなる。



ブレードの取り付け角度が調整式であるため、セッティングの自由度が高いのも嬉しい。硬質ゴム仕様のためもちろん車検対応。



ブレードの取り付け角度がセッティングによって変更できるようなっている。UFSの後方約50センチから100センチに負圧が生じ、強力なダウンフォースが得られる構造。



最近、国産チューニングカーや少年漫画でも話題のグラウンドエフェクト、空力パーツ。GTウイングや、カナード、リアデフューザーと並んで21世紀のエアロパーツの白眉である。その中でも、目立たずに空気を見方に付けたいという大人のユーザーに絶大な人気を博しているアンダーフロアスポイラー(UFS)を紹介しよう。



高速道路を爆走中。横風やトラックを追い越すのも怖くないぞ! 500E/E500用は2万1000円(税別)で4月上旬、数量限定で発売予定。

30ミリの整流板が強力なダウンフォースを生み出す

早速試乗してみると、時速50キロを超えれば体感できる。ははは、嘘だと思っしょ?

でも時速50キロで、ハンドルは確実に重くなっている。アクセルを開けていくと、さらにフロア下、お尻の下が押さえ付けられている感じ。ボディが床に引っ張られている感覚が出てくるのだ。大型のフロントスポイラーを付けたような感じである。リアで例えれば、120キロ超の高速でのGTウイングを凌駕する効果である。

いやー、驚いた。びっくりした。興奮冷めやらぬまま話を伺うと「外部のオープンエアでの効果と比較して、フロア下の半密閉された空間でのエアロパーツは、速度域にも

よりですが数倍から10倍の効果があります。床下のエアフローは実験が難しいのですが、近年では自動車メーカーでも、その効果に気がついて同形状のものを採用し始めています」とのこと。

硬質ゴムのわずかに30ミリの程度の整流板によって、フロア下の空気がスムーズに外に排出されることにより、負圧が生じ、それによってその後ろに強力なダウンフォースが生み出されるという仕組みである。

勇んで帰る帰路、一番実感したのは追い越し車線から大型トラックを追い越す時。普段ならクルマがズンと振られる感じがするものが、車速差がなくなってきたか、と感じるくらいに減少している。雨の中の水煙の上がり方や、風切音も変化があるようなので、今後の500E倶楽部でもレポートしていきたい。

次号予告!!

ヘアライン号と国産6リッターマシンとを乗り比べるべく、愛知の「えちごや」を訪問。DIY お手軽キーレス取り付けやメンテ小技等も紹介。「こんな企画をやって欲しい」といった皆さんの声を500E倶楽部にお寄せください。

