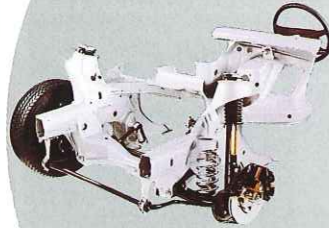


W124の足回りはこうなっている!!

交換作業をレポートする前に、まずはW124のサスペンションについて、予習しておきましょう。見れば見るほど、知れば知るほど、素晴らしい作りだと分かるはず。

Front

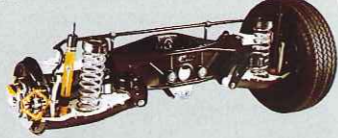
リアサスペンション



構造自体はシンプルなストラット式ながら、ロアアームがサブフレームを介さずボディに直接取り付けられているところがポイント。つまり、一つずつ組み付けられている証拠。ハンドメイド時代の仕事ならではのということ。

Rear

リアサスペンション



サブフレームに組み込まれるリアサスペンションは、合計5本のリンクで支持されるマルチリンク式。複雑な動きで路面への追従性を向上して、W123よりもシャープで確実なコントロール性能を身に着けた。今なお主流どころか、現行Eクラスではリンクの数が1本減っていたりもする。写真はセダンのもので、ワゴンにはレベライザーが追加される。

注目メカ.その1
コイル独立式ストラット!



ストラット式の理想を追求した

「支点をなるべく外側にする」という設計の理想に基づいて、コイルとは別に取り付けられているフロントストラット。通常は、コイルの中心を貫通する。

注目メカ.その2
これが元祖マルチリンク式!



現在のブームはここから始まる

1983年にメルセデスが発表したマルチリンク式サスペンションの原形。現在ではFFモデルまで採用するが、簡易型も多く、名ばかりのものも……。

注目メカ.その3
ハンドリック式レベライザー!



何とも贅沢な油圧式の使い方

姿勢制御のためにメルセデスが選んだのが、シトロエンのハンドリックシステム。贅沢にも、こちらは金属パネと併用して、ほんの少しだけ姿勢をコントロール。

今月のOEMパーツ入手先



http://www.speedjapan.co.jp/
FAX:0088-22-5551
TEL:03-5548-4211

SPEED JAPAN

スピードジャパン

今回のパーツを取り寄せたのは、メルセデスとボルシェの部品を取り扱う、本誌お馴染みのスピードジャパン。そもそもが、インターネット上のオーナーズクラブの呼びかけで結成された部品商社なので、あくまでもユーザーサイドに立った姿勢。品質面でも実用に耐えないような品物は徹底的に排除しているので、価格は安くても利益追求の格安パーツショップとは一線を画する。販売先が個人でも業者でも、価格は均一というのも特徴的だ。今回のようなOEM供給品のほか、純正部品でも国内ディーラーより30%近く、安く入手することが可能。在庫にない場合も、ドイツから週に1回の航空便で定期的な仕入れを行なっているため、本国にオーダーすることもできる。需要の多い特定のパーツを数量限定で特売する「マンスリーバーゲン」も実施しているので、こちらも要注目。

Shop Information

- 取り扱いモデル:メルセデス・ベンツ/ボルシェ
- 注文方法:メール/FAXフリーコール
- 支払い方法:代引き/振り込み/カード(VISA, MASTER)
- 発送方法:佐川急便
- 標準到着時間:翌日(部を除く本州内)
- 営業時間:10:00~19:00(土曜日は午前中のみ)
- 定休日:日曜・祝日

OEMパーツをフル活用すればワゴンのショックも一括交換可能!!



	純正定価	スピードジャパン価格	差額
※税込み価格			
1.フロントショック×2本	¥52,600	¥23,100	¥29,500
2.リアショック×2本	¥196,200	¥63,000	¥133,200
3.フロントアッパーマウント×2個	¥22,800	¥10,500	¥12,300
4.パンプストップラバー×2個	¥4,520	¥2,990	¥1,530
5.ストラットプロテクター×2個	¥2,900	¥1,919	¥981
6.リアアクスルブレーキ×2個	¥49,200	¥21,000	¥28,200
(レベライザーオイル)	¥2,280	¥1,197	¥1,083
合計	¥330,500	¥123,706	¥206,794

ザックス製ならば何の心配もナシ!

ワゴンモデルや500Eのように、リアにレベライザー機能を持つモデルの場合、純正部品だと1本10万円もするリアショックが足回りメンテナンスのネックになってしまう。そこでぜひとも活用したいのが、OEMパーツだ。純正外とは言っても、このような特殊な部品の場合は純正品を作っているメーカーしか生産していないのが普通で、今回のショックも「ザックス」製。純正品と何の違いも感じないオリティの高さだった。無理して純正品にこだわるより、関連する部分を一気に交換する方がよっぽど賢いと思うのは、担当者だけだろうか。

※純正定価はスピードジャパン調べによるものです。為替レートなどにより変更されている場合があります。カード払い手数料が必要になります。メール、FAXでのオーダー専用キャンペーン価格になります。

Mercedes-Benz W124

サスペンション形式だけでは理解できない深いこだわり

取材車両は94年式E280ステーションワゴン



E280 Station Wagon

テストカーとなるのは、本誌で1年ほど前から長期レポート中の94年式E280ステーションワゴン。16万kmという走行距離だけに、エンジンルームの中は色々手入れしてきたが、足回りまでは手が回らず新車時から全くの手付かず状態。日頃乗っている感想としては、足回りのヤレを感じるものの、早急に換えないと危険を感じるほどでもないのかな? といったところ。どれだけ変化するのか、担当者も楽しみ。



走行16万km
オーバー
E280ステーションワゴンの
サスペンションを甦えらす



今回の交換部品リスト

- ストラットアッパーマウント
- ショックアブソーバー
- パンプストップラバー
- ストラットプロテクター
- ショックアブソーバー
- アクスルブレーキ
- レベライザーオイル

ワゴンモデルのショックアブソーバー交換としては、フルコースメニューと言える内容。足回りのリンク、ブッシュ類にも手を入れるならば同時に交換する方が工賃の節約になるが、今回はあくまでもショックのみでどこまで変わるかをテストする。

ドイツ車 噂の真相。 Part.02

足回りのリフレッシュで新車の乗り味に戻るか!?

「消耗部品を交換すれば新車の味わいに戻る」と言われるメルセデス。そこで実際、16万km以上を走破したW124型ワゴンのショックアブソーバーを交換すること、どの程度乗り味の変化を体感できるのか、テストしてみることにした。OEMパーツでコストを抑えつつの交換作業の流れと共に、レポートしたいと思う。

とかく後回しにされがちな足回り整備の効果进行测试

ボディがタフだからこそ、手を入ればいつまでも新車の味わいを保つと噂されるメルセデス。そこでその噂の真偽を確かめるため、16万キロの間、足回りに全く手を入れていない先々代型EクラスとW124のワゴンモデルで、ショックアブソーバー交換などのメンテナンスを試みることにした。エンジンや駆動系などのように、手入れをしないと走行不能になるトラブルに直結することはあまりない足回り。特にワゴンモデルの場合は、独自の油圧式レベライザーが備わる複雑な構造もあって、とかく先送りにされがちなポイントだ。それだけに今回、メンテナンスをすることでどの程度効果があるかを検証してみたい。「一生もの」と思っただけでW124を維持しているユーザーへ、メンテナンス計画の参考にしてもらえたら何よりだと思う。

station wagon