

速報ですよ~

ドイツから新品AMG
6.0エンジンが到着!



先月号からお知らせしていた通り、ドイツから最後の新品6リッターAMGコンプリートエンジンが無事到着。さてこれをどうするか、今後の展開をお楽しみに!

「クルマにわごと「ドスン!」と座ってみても、シート越しに感じるバネの硬さは変わらない。当然、ポジションも同じ。エンジンをかけて、オイル漏れの再点検をして発進。ハンドルの切り込みが早い! 多分5~10ミリの初期のロールが減っているからだろうか。レベライザーのポンプも兼ねているパワステポンプを、パワステ専用のSL用に換えたクルマの雰囲気。

さ以後肢を踏み込んで身体を前に伸ばす、地面を蹴るキャロップのよう! 帰路、深夜の中央道から首都高速4号線へ。「うーん、シルキー!!」西新宿から代々木の、右左の連続カーブも、トンネルを抜けてニューオータニ二前の高速S字もスムーズとクリア。祝日の深夜のガラ空きの首都高。あまりに嬉しくて、三宅坂を抜けて外回りへ! 竹橋から銀座方面へのカーブも、浜崎橋のアウト側から東京タワーを右に見つづ一気に入るに入るカーブにも、2トンの車体を素直に従えて付いてきてくれる。大昔に首都高でタイムアタックしていたころを思い出してしまった。一周回って出口の信号で停止したら、ブレーキから煙が出ているのに驚き、そろそろとクールダウン。亀島橋の脇、街灯と水面の明かりに照らされた路肩にクルマを止めて、キンキン言う排気管の音と焼けたパッドのにおいを感じながら、しばらくクルマを眺めていた。

はつきり言って、新車時の500Eの足より、今の方がいい。「クルマに乗っていて良かったな、幸せだな」と、久しぶりに実感した瞬間だった。四十路になっても、ヤンチャなガキの頃と変わらない気分がさせてもらった一時だった。



■作業手順ダイジェスト■

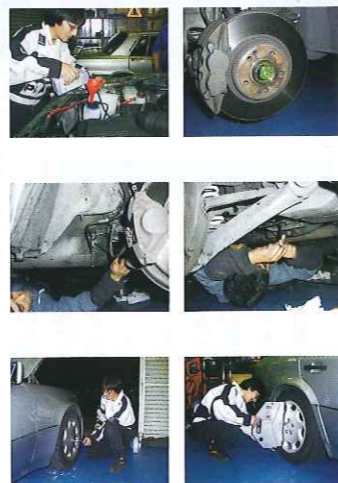
- 今回は、未交換のリアのショックアブソーバー、アキュムレーター、ホース、そしてオイルタンクを同時に交換した。
- 1Gの状態(接地している状態)で空気圧、アライメント、ホイールベース、車高を測定。
 - ジャッキアップ。
 - ホイールのガタの点検。500Eはホイールベアリングにガタが出やすいので、アンフィニではジャッキアップの度に点検調整を行なっている。ちなみに今回も右前輪に許容範囲以上のガタを発見。
 - ホイールを外してスプリングコンプレッサーでスプリングを前から縮める。
 - フロントショックアブソーバーの付け根を外す。
 - 純正スプリングを取り出して、オリジナルスプリングを組み込む。
 - フルパンプ時のストロークを見て、シム、車高、パンブラバーを調整。
 - ショックアブソーバーを取り付けてフロントはひとまず終了。
 - リアのロアアームボルトとスタビライザーリンク、ショックアブソーバーの下側を外す。
 - レベライザーのオイルラインを緩める。琥珀色のオイルのはずが、なぜか真っ白に! これはショックが抜けていると泡が発生してオイルが乳白色に見えるためである。
 - トランクを開けてショックアブソーバーの上側の固定ボルトを緩める。アキュムレーターを取り外す。
 - ジャッキを使ってロアアームを押さえ、スプリングを取り外す。
 - リアも同じく、フルパンプ時のストロークを見てシム、車高、パンブラバーを調整。
 - バネを組み込んで組み付ける。
 - 今回はフロントのオイルリザーバータンクも交換するため、タンク内のオイルを抜く。
 - 真っ黒なオイル。固定ボルトを緩めてタンクを取り外し、ホースも新品に交換。
 - 熱で変色した鉛色のタンクが、まっ白な新品になってエンジンルームの好感度アップ。
 - オイルを入れて、エンジンをかけてエア抜き。
 - 1Gの状態で規程トルクで締め付けて、アライメントデータの計測

*この前に、抜けたショックを使ってサスペンションのストロークの確認とバネが密着する位置、パンブラバーが接触する位置とパンブラバーの高さ調整があるのですが、これはマル秘ノウハウなので写真撮影させてもらえませんでした。

■後記



アンフィニのゴミ捨て場に行くとAMGのバネが捨ててありました。ご自慢のAMGバネを装着して行ってお客さんが、いらないうちで捨てて行ってしまおうです。「取り付け後3年以内に、ヘタリや破損はもろん、気に入らないといったクレームがあった場合は返金する」という強気の発言の一端を見る思いである。



クルマに乗って久しぶりに
幸せを感じた瞬間が、そこにあった

アンフィニオリジナルのバネを組んでも車高を下げないようにしたかったため、フロントのシムを一本↓2本に、リアは2本↓3本にとアップした。このため、データでは車高が約5ミリ下がっているのだが、見た目にはほとんど分からない。この車高、純正のホイールといい感じのマッチングだ。

シートにわざと「ドスン!」と座ってみても、シート越しに感じるバネの硬さは変わらない。当然、ポジションも同じ。エンジンをかけて、オイル漏れの再点検をして発進。ハンドルの切り込みが早い! 多分5~10ミリの初期のロールが減っているからだろうか。レベライザーのポンプも兼ねているパワステポンプを、パワステ専用のSL用に換えたクルマの雰囲気。



Welcome to 500E CLUB

第二回

500E
倶楽部



熱血的W124愛好家の広場

本誌レポートカーである23万キロ走行の94年式E500はフロント足回りの最低限の整備(本誌2005年10月号で紹介)で元気を取り戻し、先月号のリアサブフレームブッシュ・デフブッシュ交換で「骨格」の健全さを取り戻した。今回は、まだ新車時から一度も交換されていない「10年モノ」のリアのショックアブソーバーなどを交換することによって、どこまで新車の乗り心地を取り戻せるかに挑んでみたい!

撮影/文:新部 敏
協力/スピードスター/ジャン/アラユミ

今月のメニュー

- 1. リアレベライザーショック交換
- 2. アキュムレーター交換
- 3. オイルライン系パーツ交換
- 4. オリジナルスプリング装着
- 5. AMG6リッターエンジン到着

W124をはじめ、190Eのエンジンにも採用され

「お客さんからは不満の声が強いもの。」
セッティングとしては、AMGのショックアブソーバーの減衰力とレベライザーに合わせて、プリロードをかけて初期のストローク時のしなやかさとレスポンスを向上させるよう、バネの金属素材と製法から追い込んで試作を重ねて決めました。500Eユーザーの中では、リアのレベライザーをカットして前後のアブソーバーを社外品に換えるという人は少数派で、やっぱり純正のレベライザー付きショックを生かして、安心して踏める足が欲しいという声が強かったです。

もし、レベライザーを外してというのであれば、他のショックやメーカーさんから色々な製品も出ていますし、うちの耐久レース用の500Eも、車高調整用の直巻スプリングとコニのダブルアジャストの倒立式のダンパーを使っていますよ。シャシーのセッティングとしては、まず車重やサスペンションのロアアームのレバ比から、ある程度大まかなスプリングレートを出して、それに合わせてバネの振動を熱エネルギーに変えるショックアブソーバーを詰めるんですが、今回はショックアブソーバーが先に決まっています、それに合わせてバネレートを詰めて、プリロード、レート曲線、パンブラバー等を突き詰めたんですよ」
では、なぜ、ショックが先なのであるのか?

走るたびに「キコキコ」と異音を出して、悲鳴を上げていた23万キロ走行の94年式E500の足回りも健全な状態に近づいてきた。



■今回のパーツプライス

	ディーラー定価	スピードジャパン 価格
アンフィニ500E用SPLスプリング	-	¥124,000
リアレベライザーショック	¥95,900×2	¥58,000×2
リベアキット	¥3,630×2	¥3,086×2
アキュムレーター	¥24,600×2	¥9,000×2
アキュムレーターゴム	¥190×2	¥162×2
右レベライザーオイルライン	¥20,500	¥17,425
左レベライザーオイルライン	¥17,300	¥14,705
レベライザーオイルラインシール	¥532	¥452
レベライザーオイルタンク	¥9,200	¥6,440
レベライザーオイル(1リッター)	¥2,280	¥1,140
合計	¥298,452	¥180,658

ている車高調整用レベライザーのショックは、ザックス/ボーゲ社の特許で、他のメーカーからは流用できるものは出ていない。そのため、純正採用のノーマルの減衰力のもの、AMG等の減衰力が高められたものの2種類のみである。つまり、そのハード版のAMGに合わせて、バネレートをセッットしたということ。そ