

みなさん、愛車のメンテしっかりできてますか？  
ここでは、輸入車生活での「もしも!」のために  
編集部が太鼓判を押すショップを紹介していきます

今回は……



# 足まわりのメンテナンスで カッチリした乗り味を取り戻す

**足まわりといってもその世界は深い  
しかし、得られる効果は絶大**

「フワンフワン」、「ガツンガツン」、車種によって感じ方はさまざまだが、乗れば乗るほど、クルマの乗り心地は悪化していく。編集部が長期レポート車として導入した190E・2.6は、早くも6万kmをオーバー。購入時は新車かと思えるくらいカッチリした乗り味を持っていたが、今ではその面影もなく、その乗り味はフワンフワン。目隠しをして乗ったら、アメ車かと思つくらいだった。

そんな状態が数カ月も続いていたのだが、ついそこにメスを入れることに！しかし、そこにはディーブな世界が待っていたのだ……。ということで、今回は前後ショックアブソーバーの交換を行った。というのも、ショックの交換は足まわりのリフレッシュとしては定番で、

かつ得られる効果は大きいからだ。さて、その効果の程はというと、まさに絶大。フワンフワンな乗り味はなくなり、乗り心地は激変。しかし、購入時の乗り味に戻ったかというところ、そこまでは至らず、それを求めるとなるとブッシュ類などの交換も行わなくては行けないだろう。ここで「ブッシュ」という言葉が出てきたが、ここからが足まわりの複雑な世界に入っていく。

サスペンションを構成している部品はショックアブソーバーだけではない。ロアアームやスタビライザーなど、その構成部品は数多く、それらをつないでいるのがゴム製のジョイントやブッシュなのだ。ゴム製と聞いてピンときた読者は鋭い。そう、劣化が進むとゴムが固くなりスムーズな動きをしなくなるばかりか、吸収するべき力を吸収しなくなる。だから、より乗り心地を改善したいのならブッシュも交換するべきだ。今回作業をお願いしたスリーポイントの出野さんも、「ブッシュを交換するだけでも乗り心地は激変するはずですよ」と言っていた。もう少し広く「乗り心地」ということを捉えると、ステアリング関係にも目を向ける必要がある。ここにも数多くのブッシュが使われている。ここが劣化すると、ハンドルが取られやすくなったりと、悪影響が多い。5万km以上走行している中古車を購入した場合、初めて乗った感覚が基準になる。しかし、本来の乗り心地はもっと上のレベルにあると思つていい。その程度走行しているクルマは、必ずどこかに無理な負担がかかっている。クルマを長持ちさせるためにも、足まわりに手を入れるのは無駄ではない。



## 今月の駆け込みショップ

### THREE POINT

有限会社ユニックス

東京都東村山市本町1-6-76 ☎042-391-0022  
営業時間●10:00～19:00 定休日●祝日(工場は火曜)  
ホームページ http://www.threepoint.co.jp/

●メルセデス・ベンツを専門に独自のルートで部品を輸入・販売する。整備や修理を行うファクトリーも隣接。そのファクトリーは、工具などがきちんと整理され、隅々までじつにキレイにしている。どれだけ信用できるかが、こういうところに現れる。スタッフも親切・丁寧に対応してくれる太鼓判ショップだ。



●ブッシュといってもロアアームやタイロッドなどさまざま。さらにボールジョイントなどポイントは多い。

## こんな症状が出たらココを疑え!!

### 乗り心地の変化を敏感に感じとる

ショックアブソーバーのヘタリ具合を見る方法としては、フェンダーあたりに体重をかけて、揺れの納まり具合を見るのが効果的。また、走行中に軸にハンドルが取られやすくなったらブッシュ類に疑いがかかる。しかし、ブッシュといってもさまざまなので、どこが悪いのかの判断が難しい。目安として8万kmを超えたらリヤのブッシュも交換時期だ。日ごろから乗り心地の変化を敏感に感じとることが、いちばんの判断材料となる。



●サスペンションの構造はモデルによってさまざまだが、その構成はショックやロアアームなど、基本的な部分は同じ。

# ショックアブソーバー交換はこんな感じ

## 効率的な足まわり リフレッシュプラン



### 無駄なくリフレッシュする基本は フロントからリヤへ

足まわりのリフレッシュの基本は、前から後ろへ。サスペンションの形式や車種によって交換部品は異なるが、その基本は変わらない。それはなぜか……理由は簡単。フロントにエンジンを搭載するため、より負荷が大きいからだ。下のプランは無駄な作業、無駄なコストを極力省いけるようにスリーポイントの出野さんが作ったもの。予算もあるだろうから、それぞれのステップ内で分けて行うことも可能だ。

#### STEP 1

目安コスト  
15万~20万円

- ・フロントショックアブソーバー
- ・リヤショックアブソーバー
- ・フロントアッパーマウント
- ・スプリング
- ・ハブベアリング
- ・フロントロアアームボールジョイント

#### STEP 2

目安コスト  
15万~20万円

- ・フロントロアアームブッシュ
- ・アイドラーアームブッシュ
- ・センターロッド
- ・タイロッド
- ・フロントスタビリティブッシュ
- ・ステアリングダンパー

#### STEP 3

目安コスト  
22万~27万円

- ・リヤマルチリンク
- ・リヤサブフレームブッシュ(リヤ側のみ)
- ・リヤスタビリティブッシュ
- ・リヤロアアームブッシュ
- ・リヤロアアームボールジョイント

※各ステップは今回作業を行ったメルセデス・ベンツ190 E-2.6をサンプルとした内容です。また、目安コストは部品代と工賃を含んだものです。

### 交換に必要なパーツは……

- ・フロントショックアブソーバー
- ・リヤショックアブソーバー
- ・フロントアッパーマウント
- ・ラバーブーツ
- ・パンブラバー



ショックアブソーバーの交換に必要なパーツは左のとおり。ちなみに、ショックはザックス製のノーマルを用意した。このうちラバーブーツとパンブラバーは再利用するという手もあるが、とくにパンブラバーは極力交換したい。「パンブラバーを交換するだけでも、効果はありますよ」とスタッフの方は言う。今回はどちらも再利用することに。しかし、つくづく交換したほうがよかったと思われた。

## リヤ



●リヤの構造はシンプルなもの。アッパーはトランクルームからボルトを外す。下側はボルト一本で固定されている。



●外すのは簡単だが取り付けは難しい。これはどのパーツも同じ。今回はベルトを使って収納させた。人の力で締めるのは無理。



●ボルトを締め付けるときはジャッキなどで持ち上げ、荷重がかかった状態を作ってから締める。アッパー側を固定すれば終了。

## フロント



●フロントもリヤも基本的な作業手順は同じ。上側を外してから下側を外す。フロントのほうが構造が複雑なため、行程が多い。



●コンプレッサーでスプリングを締めおく。こうすることでショックを外したときにアームが落ちることはない。



●右側ラバーブーツはこんな悲惨な状態になっていた。今回は部品を用意していないので、やむなく再利用することに。



●パンブラバーも傷んでいた。再利用も可能だが、ショックアブソーバーの性能を確実に引き出すために交換したい。



●アッパーマウントをきっちり締めて作業は終了。多くの行程は専用工具がないと作業ができないことを再認識。



●スリーポイントでは、装着後にスタッフがテスト走行を行い不具合がないかを確認。これが安心して任せられるショップの理由。

## 専門店だからわかる ベンツの足まわり ウイークポイント

### 乗り味を支える ブッシュに注意

「ベンツだから特別」というウイークポイントは、ほとんどありません。ただし、あえて言うなら、ベンツはほかのメーカーのクルマと違って、より多くのブッシュを使っています。それが独特のしっとりした乗り味につながっているわけです。なので、ブッシュには気を使ってほしいですね。それが長く乗る秘訣でもあります。きっちり整備していけば20万kmはラクに走りますよ。



出野雄氏

ベンツのよさは、手をかけただけの効果実感できる、いつまでも乗っていられることという出野さん。自身もW124に乗る。

## IMPRESSION

### 乗り心地は甦ったのか?

乗り心地の改善。それは言うに及ばず、装着前後では雲泥の差。フワフワとした乗り心地はビシッと締め、コーナーでのロールも抑えられている。その乗り味はまさにメルセデス復活! どしとした安定感が甦っているのだ。

しかし、乗り心地や乗り味よりも、ダンパーがもたらした効果は……操縦安定性の向上。交換前はあいまいで不安のあったハンドリングが、フラフラすることなく安定感が格段にあがっている。さらにステアリングから伝わってくるインフォメーションと手ごたえが、よりダイレクトになったから、安心速度は2割増し。ショック交換の費用対効果は抜群に高い! (森野泰行)

