

愛車に長く乗り続けるために



メルセデスベンツ・メンテナンス・ガイド MAINTENANCE GUIDE

>>> SL500

R230 [Engine Type:M113]
'01y~'07y

>>> USED CAR information



次代を担う新型量産エンジンの開発／投入にともなって現行型もマイナーチェンジが図られているものの、内外装ともにさほど大きな変更を受けておらず、初期型でも非常に高い人気を誇る。その分、ユーズドカー相場も高値安定気味なのだが、驚くほど激しい個体差などは現れていないようなので、比較的、安心して購入できる。

■SL500 (R230) ユーズドカー相場
'01~'07y

¥500,000~1,000,000

※オンラインメルセデス編集部調べ 上記価格は'07年5月現在

登場して6年目になるが 鮮度十分のロードスター

その押し出しの強いワイド＆ローフォルムでバブル期を彩った、先代型SLクラスからバトンタッチを受けて登場した現行R230型SLクラス。新世代のメルセデス像を強く印象づけるその流

麗なフォルム、ボタンひとつでオープ

V型SOHC8気筒ユニット、M113型エンジン。オイル漏れなどは少なく、大きなトラブルを起こしたとのハナシも聞かない。また、電子制御5速ATもマニュアルにATF交換不要と記載されるほど（実態は不明）であり、走行距離が多少伸びたところで滑りや変速ショックを覚えることもないはずだ。

このSL500の場合、ウイークポイントは高度化された電子制御システムにあるという。例えば、初期によく発生していたコンピュータ誤作動による頻繁なエラーの発令。聞けば、原因追求するも分からず、コンピュータなどのアッセンブリ交換を余儀なくされ多大なコストがかかったケースもあったとか。現状ではそのような状況は改善されているようだが、電子機器の横着な装着が生む過通電によるアラート発令。それに伴う突発的なアクセサリー電源OFFなどの症状を訴えるユーザーは意外と多い。もちろん、それらのトラブルは後付け装置が招いたものではあるが、ノウハウがないと予想外の電子トラブルに見舞われる世代なのだ

新世代に移行した現在にまで続くメルセデスはメカニズムといい快適装備といい、ずいぶんと洗練されており、基本的にトラブルは少ないようだ。が、メルセデスケア期間を遠く過ぎ、そろそろ10万キロを超える個体が現れつつある今、それなりにウイークポイントが浮かび上がりつつある。ここで紹介するSL500のパワーソースは定評ある



TEXT BY SATOSHI HORIGUCHI PHOTOGRAPHS BY HIDEAKI KOMATSU

上質なスポーツを体現する 最高峰ロードスター、SL500



ショップ

テクノプロ

兵庫県神戸市

東灘区御影本町4-1-3

☎078-843-8113

営業時間／9:00~18:00

定休日／日曜日、第一土曜日

<http://www.technopro.jp>

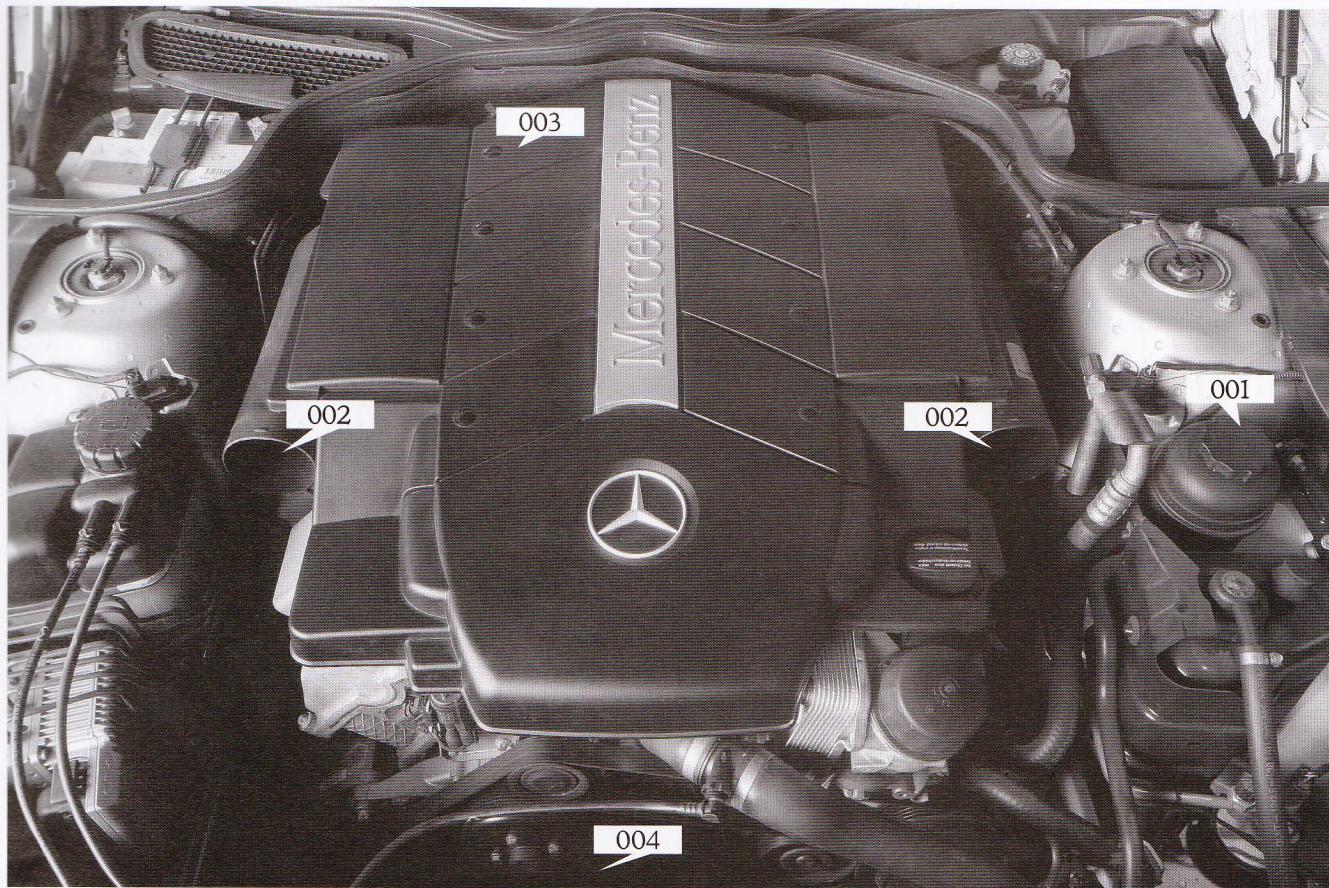


阪神間では正規ディーラーにも名前の通ったボディショップ。重整備や車検、ドレスアップなども別拠点にて手掛けており、輸入車の総合病院を標榜する

アドバイザー

山本裕之氏

テクノプロのファクトリー部門を管轄する男前、山本サン。メルセデス各車に対する造詣も深く、チューニングから重整備までを幅広く引き受けている



ホース部分からのオイルにじみ

軟弱なバンドを変更すればOK!

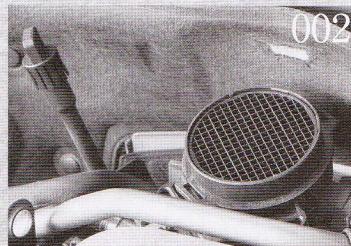


基本的にパワステポンプなどからのオイル漏れではなく、ホースとタンクを接続する締めつけバンドの不良によるケースが圧倒的。テクニカルでは純正のクリップ式バンドからボルト式のモノへと変更しており、交換後はオイルにじみが発生することもないから。さほど高いパーツでもないだけに、できればすべてのバンドをボルト式へとあらためておきたいところ。週末を利用してのDIYも可能

- パワステホース1…¥5,850～
- パワステホース2…¥2,590～
- パワステタンク…¥5,880～
- 工賃…¥8,000～

ホットワイヤーへのゴミ付着による異状

イグニッションコイルの可能性も



エンジンのばらつきや加速不良、2速から3速へ変速する際の微妙な引っ掛かりなどを覚えたら、まず疑ってみたいのがエアマスセンサー。よく水などにドブ漬けして清浄を図る症例などを見掛けるが、その際には壊す覚悟でチャレンジを。基本的にはアッセンブリ交換なのだが、実はイグニッションコイル不良でも同じ症状を起こしがち。できるなら交換前にDASチェックを

- エアマス(アッセンブリ)…¥94,900～
- 工賃…¥8,000～

どのモデルも消耗品、クランク角センサー

ゴトゴトと変な動きをするなら疑わしい

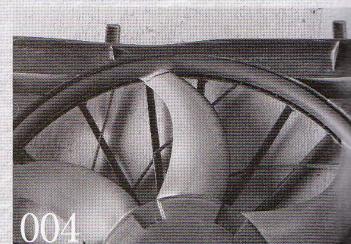


さっきまで調子良く走っていたのに、突如エンジンが掛からない。クランクkingはするが始動不能。そんな症状に見舞われたなら、まずこのクランク角センサーが疑わしい。経年劣化による場合がほとんど。部品代もさほど高価ではないので、ぜひとも一新を。が、エンジントミッシュンの間、奥深くに設置されているので素人が交換するのは無理。信頼できるお店へ直行を

- クランク角センサー…¥16,800～
- 工賃…¥10,000～

意外と弱点、ファンの曲がりと亀裂

水温上昇=致命傷なので定期点検を



エア口装着時にシェラウドやアンダーカバーを取り外してしまっているならば注意。エンジンルーム内にこもった熱や走行時のなにかしらのヒートなどから、ファンやシェラウドに亀裂や破損、変形が起きてしまう症状が多発中なのだ。ヘタすればブロード、軽くてオーバーヒート。部品自体はどうでも比較的リーズナブルだが、トラブル発生後は驚くほど高額となり得る!

- ファン&シェラウド部品代(アッセンブリ)…¥93,900～
- 工賃…¥15,000～

メルセデスベンツ・メンテナンス・ガイド

MAINTENANCE GUIDE

SL500

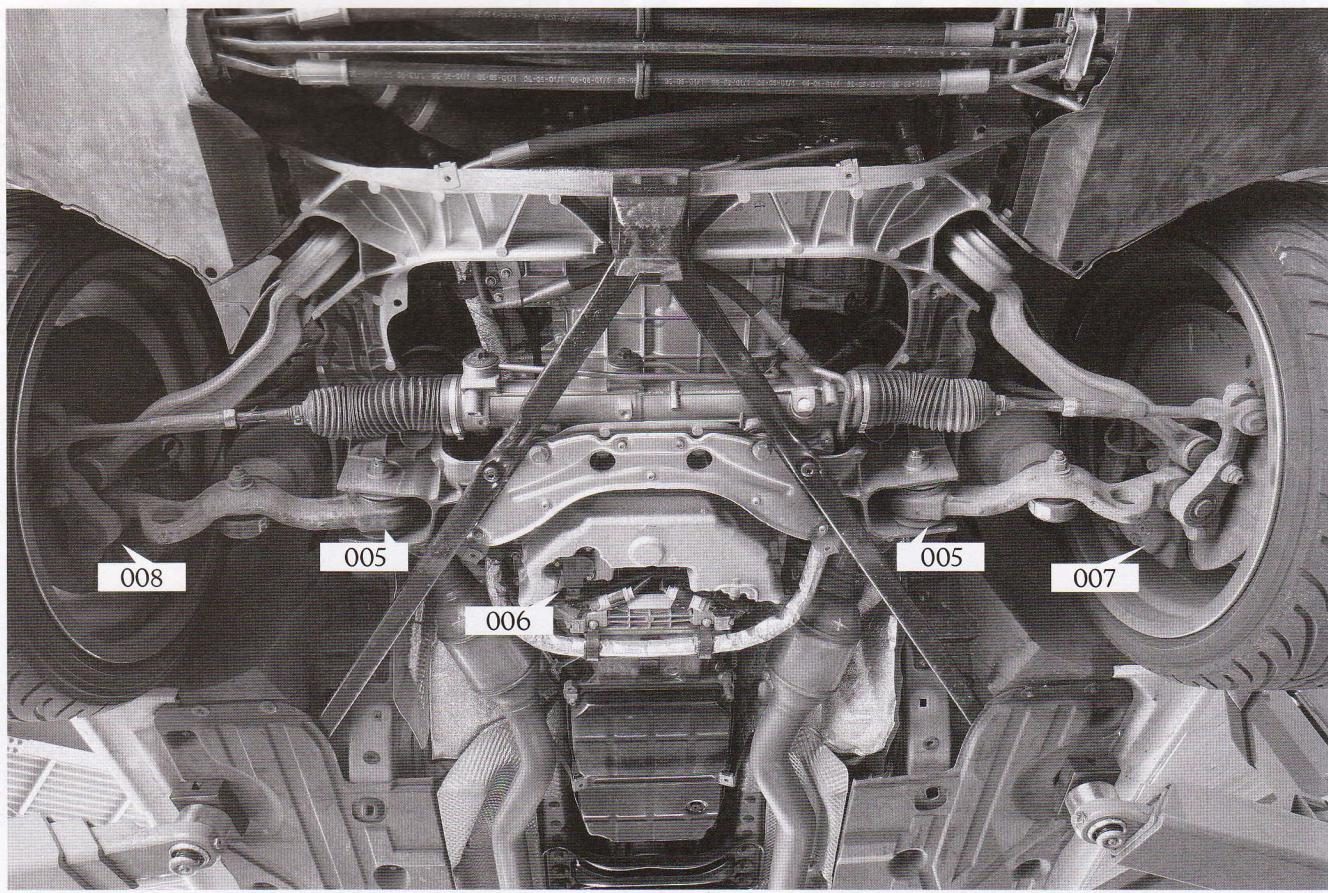


R230 [Engine Type:M113]
'01y～'07y

重量級モデルを忘れるべからず

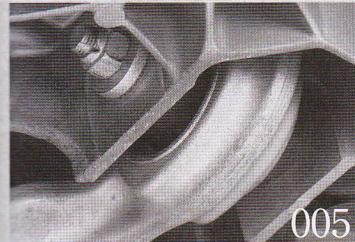
重量級モデルである以上、その負担は足回りにくる。SL500といわずダブルウィッシュボーン構造を持つメルセデス各車の場合は、10万キロ前後でロワームブッシュが極端にガタつくケースが多い。とはいえ、それらパートは消耗部品の単なる劣化作用であり、トラブルには当たらない。また、スタ

イリッシュな肢体を持つ一台だけに、ドレスアップが図られたモノが比較的多いようだが、選んだエアロブランドのフロントバンパーの構造如何によっては、熱放出性能が落ち、ファンの破損やシェラウドの変形などが生じる場合も。オーバーヒートはもちろん、飛び散った破片などが悪影響を及ぼし最悪の場合はエンジンブローに繋がる可能性もあるので注意。ちなみに、シェ



ロワームブッシュの潰れとグラつき

接地感がないなら、最初に疑う部位



ダブルウィッシュボーン車の場合、このパートは宿命みたいなもの。普段の乗り方や大口径ホイールへの変更有無、定期的なアライメント調整の有無など、消耗度合は使用条件に大きく左右されるので、一概に距離を自安にする事はできない。ハンドルのガタツキ、上記に挙げた接地感のなさなどを覚えたならまず点検。交換を決めたならばハブアーリングも同時変更を

□コントロールアームブッシュ…¥8,190～

□スラットアーム…¥9,020

□ボールジョイント…¥12,100

□工賃…¥60,000～（両側）

ATカブラーからのオイル漏れ

下回りを覗くついでに必ず確認を



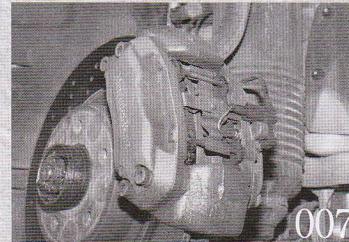
SL500のアンダーカバーはひたすら大きい。にも関わらずフロア中央下からオイルが漏れているようなら、ATカブラーを真っ先に疑うべし。これはオーリングの材質不良が招くトラブルであり、にじみを見発したならば即交換すべし。放置すればアラートが頻発するだけでなくダミー信号化、DASにかけてもおそれとは原因究明にたどり着けなくなる。コスト倍増の恐れも

□ATカブラー…¥1,220～

□工賃…¥5,000～

キャリパーの音鳴り

徐々にズレが生じることがある！



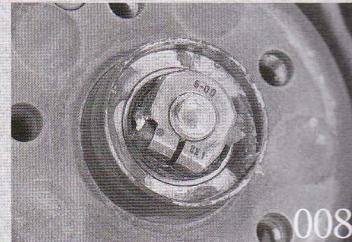
対向ピストンを持つブレーキキャリパー採用車に多い症状であり、制動時に生じるキャリパーのわずかなズレが「カタカタ」という音鳴りとなって現れる。対策としてはシムを挟み込むか、硬めのグリスの塗布が有効。この音鳴りをブッシュ関連の消耗から来るものだと勘違いするといつまでも改善されないジレンマに陥るのですみやかに対処すべし。対策後もダメなら…

□メタルスキー（シム）…¥2,000～

□工賃…¥16,000～（左右）

ハブベアリングの損傷

フラフラする動きの要因のひとつがコレ



およそ7、8万kmで交換必須。不安定なハンドリングやブレーキ鳴きなどはこのパートにも疑いがかかる。また、大口径ホイールを装着している個体は早めに消耗が進みがちなので、これまた小ママな点検を。ちなみにテクノプロの場合、ロワームブッシュ交換時の同時変更を推奨中。整備コストも抑えられるうえに、足回りのフィーリングも一変する。ぜひともご検討を

□ハブベアリング付（アッセンブリ）…¥54,600

□工賃…¥8,000～

ラウドやアンダーカバーが装着できるかどうかが幸不幸を分けるとも。

ドレスアップといえば、ホイールを交換しているユーザーはハブベアリングの細かなチェックが必須。ブレーキ鳴きや走行時の不安定なハンドリング状態などでロワームブッシュを交換したもの、症状があまり改善されない場合はココを疑ってみる価値アリ。できれば、ブッシュと合わせて交換し

たい部品ともいえる。また、足回りでいえばABCシステムの故障からくる車高のばらつきなども挙げられるが、この問題はW220が現役当時だったころから指摘されていたところでもあり、対策品も出回っている。深刻になる必要はない。総じて、SL500はトラブルが少ない。いまなお輝きを失うことのない最高峰ロードスター、キメ細やかな整備で長く愛し続けてほしい。

others...



■CPUのトラブル



パワーシートやテレスコピック機能動作時に、いきなりアクセサリー電源がOFFになった経験はないだろうか。それはコンピュータの電源供給ルートの誤作動が招く恐ろしい予兆。安易にシガーライターの電源から各種機器類の配線を引っ張りまくった揚げ句、ETC通過直後にすべてがダウンしてしまった危ない経験をお持ちの方も…