

# MERCEDES BENZ SL550

TEXT:  
TAKUMI  
YOSHIDA  
[吉田匠]

PHOTO:  
BANKO  
GOJO  
[五條伴好]

ベテランの  
ドライバーの  
評価。



僕ら団塊の世代のクルマ好きは、メルセデス・ベンツSLというつつい1950~60年代の300SLを思い出してしまう。特に50年代における300SLは猛烈偉大なスポーツカーで、当時としては極めて稀な200km/hクルージングも可能な快適な高性能グラントウリズモでありながら、スポーツカーレースのGT部門で優勝できる実力をも備えていたのだった。

車名の「SL」は英語のSuper Light=超軽量を意味するが、それはコンペティション用に開発されて52年のレースで大活躍したガルウィングクーベのプロトタイプが、驚くべきことに860kgしかなかったことに由来している。今日では排気量3ℓのクルマが900kgを切るなど考えられないが、鋼管スペースフレームにアルミボディを被せた300SLプロトタイプは、それを実現していたのである。

ただし54年になって市販に移された生産型300SLガルウィングクーベはレース用とは別物で、車重は1295kgに達した。だからこの時点で

早くもSLの2文字は本来の意味を失ったといえるのだが、それでも冒頭に書いたように市販型300SLクーベは、GTとして公道を快適に高速移動する一方で、ドライバー次第ではレースに勝てる実力を備えていたわけである。

## 血統を受け継ぐ最新版の実力は?

さて、それからおよそ半世紀、つまり50年あまりの時間が流れたわけだが、現代のメルセデスSLはスポーツカーとしてどのようなポジションにあるのか。それを確認するべく現行SLの中間的モデル、SL550のステアリングをあらためて箱根を舞台に握ってみた。

SLクラスがソフトトップではなくメタルのバリオールフを備える現行モデルに変

わったのは精々3、4年前かと思っていたが、実は2001年、なんと6年も前のことである。だからSLの現行型はフェイスリフト済みの最新モデルで、日本では06年11月に発売されたものだ。

その現行SLクラス、日本でのラインナップはV6のSL350、V8のSL550、V12ツインターボのSL600、それにV8スーパーチャージャーのSL55



ルーフを閉じると完全にクーベにしか見えないボディは、全長4540×全幅1830×全高1295mmというサイズ。クローズ状態では静粛性も剛性感も多くのサルーンと遜色ないレベルをキープする“バリオールフ”の開閉に要する時間は、僅か16秒ほど。  
車両協力:ダイムラー・クライスラー日本株式会社 K 0120-190-610





セレクターまわりに、ミラーやABCのモード切り替えスイッチ等を効率よく収めている。その後方に設置された大きなシルバーのスイッチはルーフ用。緊急時に立ち上がるロールバーを任意に操作できるスイッチも隠されている。

透過式の照明を使用することで、夜間時の視認性と上質感を両立しているメーターパネル。ステアリングホイール背面には“7G-TRONIC Sport”変速用パドル（左：シフトダウン／右：シフトアップ）を配置。



昨年11月に行なわれたマイナーチェンジから加わった自然吸気の5.5ℓユニットは、国土交通省による「平成17年排出ガス基準50%低減レベル」認定を取得している。10・15モード燃費は7.1km/ℓ

1870kg（前軸荷重：960kg／後軸荷重：910kg）を支えるタイヤは、前：255／40ZR18 後：285／35ZR18。このAMGマルチスポークアルミホイールと、同スタイリングパッケージは、SL550の標準装備。

AMG、およびV12ツインターボのSL65 AMGと、驚いたことにヨーロッパと同じ5モデルがすべて発売されている。

試乗したSL550はダイムラー・クライスラー日本の広報車で、DOHC4バルブV8は5461ccの排気量から387ps／6000rpmのパワーと54.0mkg／2800～4800rpmのトルクを生み出し、7Gトロン尼克と呼ばれる7段ATで1870kgの車重を走らせる。比べても意味がないのは承知しているが、SL550の車重は50年前の300SL

プロトタイプのおよそ2.2倍、市販型300SLクーペの1.5倍近くに達するわけだ。

その日の箱根は爽やかに晴れわたっていたから、僕は迷わずオープンのコクピットに飛び乗った。ややブルーがかったシルバーのボディに組み合わせられたベージュ系のレザーインテリアが、初夏の陽光に眩しい。コクピットの空間はスポーツカーとしては広く、タイト感より開放感を強く実感するが、シートが見た目以上に身体をしっかりホールドしてくれるのが

心強い。5.5ℓV8を目覚めさせ、7Gトロン尼克をDレンジに送ってスロットルを踏み込むと、SL550は車重が1.9t近くあるヘヴィ級とは思えぬほど軽快にダッシュした。ステアリング裏に備わるにシフトパドルの作動も歯切れがいい。

ちょっと深めにスロットル

を踏み込むと、V8が軽い唸りを上げてSLボディを引っ張り上げるが、その加速感はかなり爽やかなレベルにある。ヨーロッパ仕様の動力性能は、最高速がリミッター制御の250km/h、0-100km/h加速が5.4秒というもので、MTで全開加速するボルシェ911タルガ4の5.3秒に迫るのだから、爽やかに感じるのも当然だろう。僕自身はこれだけ加速すれば取り敢えず充分だから、速さのためにSL600やAMGバージョンは必要ないと思った。

### 常に余裕を見せるスポーツカー

だが、パフォーマンス以上に印象的なのはシャシーの感触だった。SLのサスペンションはフロントが4リンク、リアがマルチリンクの4輪独立だが、V6のSL350を除くすべてのモデルにABC＝アクティブ・ボディ・コントロールが標準で備わっている。これは、電子制御された特殊ストラットによってボディのローリング、ピッチング、車高、ダンピングをコントロールするシステ

ムで、Sクラスでも最上級のS600だけに標準装着されている逸品である。

その効果はまさに絶大で、かなりコーナーを攻めてもボディのロールは小さく抑えられ、ブレーキング時のダイブや加速時のスクワットも制御されている。しかもABCが素晴らしいのは、そういった制御が極めてナチュラルに行なわれてドライバーに違和感を覚えさせないことと、乗り心地が信じられないほどスムーズかつフラットで快適なことだ。例えば直線ではまず後者を実感するから乗り心地のためのデバイスかと勘違いするほどだが、実はそれはハンドリングにも大いに効いているのである。

ステアフィールをよりダイレクトで俊敏なものにするために、SLクラスのステアリングには特別なファインチューンが施されているというが、SL550のステアリングはそのとおり、適度な手応えを感じさせながら、流麗な巨体を軽快にワ

インディングに舞わせていく。身体を確実にホールドしてくれるシートの恩恵もあって、SL550で駆けるワインディングロードは存外に小気味よく、よくコントロールされた軽いアンダーステアを実感しながら、ESPが作動する領域まで攻め込んでしまった。つまりSLは単なるラグジュリーなオープンカーではなく、見事にスポーツカーしているのである。

僕の場合、ボルシェ911だと大半のモデルはMTで乗りたと思うが、SLはそういうスポーツカーではない。けれども久しぶりにSL550を走らせてみて、それがまぎれもなくスポーツカーであるのを再認識した。僕は今年60歳になったが、もっと歳をとってクラッチペダルを踏むのが億劫になったとき、SLのようなスポーツカーに乗っていられたら幸せだろうと思う。

快適だけど、決して退屈ではない。それがメルセデス・ベンツの真骨頂なのである。



## MERCEDES-BENZ SL-Class CERTIFIED CARS MARKET INFORMATION

取材協力：メルセデス・ベンツ品川 Tel.03-5479-1700

ラインナップの中で、代々スポーツカーとして位置付けられているSL。R230というコードネームを与えられた5世代目は、歴代モデルが採用していたソフトトップに代えて、ルーフに電動開閉式ハードトップ「バリオルーフ」を採用しているのが最大のトピックである。

2002年初頭にデリバリーが開始された当初は5ℓV8を搭載するSL500のみの設定であったが、同年7月にはインタークーラー付きスーパーチャージャーを装備した5.5ℓユニットのSL55 AMGを追加。そして翌年6月には3.7ℓV6のSL350、ツインターボで武装した5.5ℓ12気筒のSL600が登場し、さらに2004年7月には、

SL600のユニットを6ℓに拡大したV12を持つSL65 AMGが発売されている。そして昨年11月に内外装の変更を伴う大幅なマイナーチェンジが行なわれ、SL350には3.5ℓのDOHCエンジンが、SL500の後継機種としてDOHCの5.5ℓを与えられたSL550が導入されている。

さて、バリエーションを整理したところで、市況に話を移そう。取材に協力してくれた「メルセデス・ベンツ品川」のサーティファイドカー担当者によれば、流通の中心は2004年式で、SL500のタマ数が多く、どのグレードも「オプションブラック」と「アラバスターホワイト」いずれかの外装色を持つ車両が支持されてい

るという。相場の目安（流通の多い2004～2006年式）は、SL350が700～850万円、SL500が760～960万円、SL600が900～1100万円、SL55 AMGが1250～1400万円、SL65 AMGは1600～1800万円程度である。

嬉しいことに、デビューから5年以上が経過したこと、昨年マイナーチェンジが行なわれたことで、下取り車両が増えてサーティファイドカーの数も増加傾向にある。つまりSL党にまたとないチャンスがやってきたということだ。それでは、最後に同店で見つけた同モデルのストックを紹介しよう。Text：佐藤貴昭／Photo：丸山博人



2004年式 SL55 AMG 走行距離：1万km 価格：1278万円



2004年式 SL55 AMG 走行距離：1.4万km 価格：1178万円



2002年式 SL500 走行距離：1.7万km 価格：758万円