

# Mercedes-Benz 300TDT

## 末永く付き合いたいメルセデスの底力

1976年のジュネーブショーで発表されたメルセデス・ベンツのW123は、デビュー当時からエンジンラインナップこそ充実していたものの(ガソリンエンジン×5モデル、ディーゼルエンジン×4モデル!)、意外なことに4ドアセダンのみの発売だった。メルセデス・ベンツ史上初のステーションワゴン、翌年の秋になってようやくフリートに加わることになったのだ。

だが、文字通り“満を持して”発売されたTシリーズはセダン同様に豊富なエンジンラインナップが形成されただけでなく、リアサスペンションにセルフレベルリング機構を与えるなど、メルセデスならではの高性能かつ高品質なワゴンに仕立てられていたのである。

この時代のライバルといえば、ボルボや、アメリカ製フルサイズワゴンという状況だったので、Tシリーズはまさに市場を席卷する勢いで売れまくった。中でも、経済性、耐久性に優れた300TDTはモデル末期に加えられた(80年にラインナップ)にも関わらず、大人気を博し、初代

にしてメルセデス製ワゴンの名声を磐石なものとしたのである。

### マーケット概況

300TDTはすでに発売から30年近く経ったクルマだけあって(国内には82~85年に輸入された)、中古車マーケットは国内に数軒ある専門店の在庫による小規模なものだと思って間違いない。そのうえ、正規ディーラーによって輸入されたのは僅かに250台程度という希少車でもあるのだ。

今回訪れた「ゲストギャラリー」では、ディーラー車で、かつ最終モデルに近い84、85年式を中心に取り揃えているという。もちろん、タマ数豊富というわけにはいかないが、選択肢が少ない分、ビギナーでも失敗の少ない買物ができるはずだ。価格としては、全国的に見ればピンキリだが、きちんとプリペアしてあるものなら200~250万円あたり。また、300TDT以外に並行輸入された280TEや、300TDなども見つかる場合





もあり、総じて300TDTよりもいくらか安い価格帯に収まるようだ。

## インプレッション

古いディーゼル車というと、一筋縄ではいかない印象を抱きがちだろうが、ゲストギャラリーから借り出した84年式300TDTはグローランプが点くか点かないかの間に、エンジンがあっけなく目覚めてくれた。また、エンジンマウント(後のW126と同じタイプ)がきちんと機能していたため、予想された振動もほとんど感じられなかった。もちろん、室内にディーゼル臭が侵入するようなことも一切ない。

ただし、動力性能だけは年齢相応といったところで、発進時はお世辞にも機敏とは言いがたい。もっとも、過給の始まる1500rpmあたりからは、現代的な走りというか、感性に逆らわない優しげな加速を披露してくれた。今となっては得がたい魅力のひとつとあっていいだろう。ユーティリティに至っては現代のレベルに匹敵し、ラゲッジルーム、セカンド/サードシートの使い勝手などにメルセデスの底力を感じさせられた。

試乗して、300TDTの呼吸というか、リズムが気に入るのなら、現代のワゴンと同じように、もしくはそれ以上の道具になること請け合いだ。

## 中古車選びのコツ

前述したように、300TDTはいまや専門店ですぐに手に入れるのが定説になりつつある。よって、そうした店でタマを探せば、ハズレを買ってしまうことは少ないだろう。ゲストギャラリーでは、ボディのコンディションを見極めるのが先決だという。大きなキズや錆びがある売り物には手を出さないほうが良さそう。裏を返せば、エンジンやトランスミッションなどは、整備やオーバーホールでなんとでもなる、ということ。

古いクルマゆえ、パーツのストックなども気になるかもしれないが、エンジンそのものはいたって丈夫なうえに、W123セダンから移植可能なパーツも多数あるため、ごく一部のパーツを除けばほとんど心配ないようだ。

その一部にあたる、ダッシュボードやシート、またその表皮などについても、ゲストギャラリーのような専門店であれば確実にストックしている(同社のストック量には驚かされた)はずだから、事実上、欠品で困ることは皆無に等しいといえるだろう。Text:石橋 幸樹/Photo:丸山博人

# Inspection Mercedes-Benz 300TDT

取材車両

1984年式 16万km ディーラー車 240万円

車両協力

ゲストギャラリー Tel.047-392-0777

http://www.guest-g.co.jp

■300TDT	新車時価格:700万円
全長×全幅×全高	4725×1785×1425mm
ホイールベース	2795mm
車両重量	1640kg
エンジン	直5 SOHCターボディーゼル
排気量	2998cc
最高出力/最大トルク	125ps/25.5mkg
トランスミッション	4段AT



無骨そうなヘッドまわりがいかにも頑健な印象。多数のラインが接続されているのがディーゼル独特のインジェクションデバイス。また、この時代のメルセデスから空気圧によるシフト制御などを積極的に行っており、そこかしこにエアパイプが巡らされている。乗り出しのメインテナンスとして、こうしたパイプ類を一新するのがお勧めだそう。



W123は、先代モデルに比べボディは大型化しているものの、パッシブセーフティを優先したパッケージゆえ、室内のサイズは逆に狭くなっている。そのため、シート自体のサイズも若干コンパクトになったが、仕立ての良さはなら変わらない。なお、シートのレストアは可能だが、購入時には張りや傷みを念入りにチェックすべき。



アメリカ製ワゴンなどでお馴染みのフォールディング式サードシートを装備。ワンタッチとまではいかないが、使い勝手は悪くない。基本的に子供向けのサイズながら、短時間であれば大人の使用にも充分耐え得る座り心地で、このあたりが大雑把なアメリカ製ワゴンとの違いだろう。ただし、長く使用していない場合にはカビ臭くなることがあるので注意。



ルーフグリップ前方にあるのは、カーゴスペースから伸びるロール式ネットのキャッチ。すなわち、セカンドシートが完全にフラットになるため、広大なラゲッジスペースをカバーする仕切りネットをここまで伸ばすことができるというわけだ。この機構は後のW124以降にも引き継がれただけでなく、他社の追従車を数多く生んだ。



試乗車には手動式サンルーフが備わっていたが、非常に珍しいオプションである。構造も凝っていて、レバーを引き下げるとルーフ後端がせり上がってベンチレーションの一助となり、さらに回して後ろへ引くとルーフが開けられるというもの。驚くべきはその剛性感と精密性で、いまだ開閉にあたっては一切ガタビシすることがない!



セダンと全長/ホイールベースを同じくするW123ワゴンゆえ、延長されたルーフの下の容積が実質的に増加したカーゴスペースとなる。とはいえ、その容量はワゴンの名に恥じないもので、バンパーレベルからフラットになる床面といい、これまたフルフラットになるセカンドシートといい、使い勝手は四半世紀前にしてすでに完成された領域に到達していたといっていこう。

