



## Eクラスならではの魅力

Cクラスは自分にとって充分以上のクルマだ  
と思う。街中で乗るにも遠出するにもちょうど  
いサイズと性能を兼ね備えている  
からだ。それもハイパワーモデル  
の必要はなく、C250、いやC200  
でもいい。コンパクトで上質な実  
用セダンのよさを日々感じるこ  
とができる。

けれど、Eクラスに乗れば乗  
ったで、Eクラスが欲しくなる自分  
に気づく。人間はわがままなもので  
ある。動力性能については両者  
にそれほどの大きな違いは感じら  
れないものの、大きめのボディな  
らでは室内空間の広さは、ロングツーリング  
で力を発揮するだけでなく、ゲストを乗せて移動  
することまでを視野に入れるなら、迷うことなくE  
クラスに違いない。それはそうだ、なにしろ価格  
が違う。Cクラスとの価格差は「ゆとり」の違い

として現れる。

もちろん、Eクラスよりさらに上のSクラスなら、  
ゆったりと乗れるという点でより満足感が高い  
のは分かっているが、その大きなサイズでは、街

らまあ頑張れば手に入れられないわけでもないし、  
サーティファイドカーとなればより現実味を帯び  
てくる。だから私にとっては、けっして夢物語に  
終わることのないメルセデスらしいメルセデスが  
Eクラスということだ。



## 注目の ディーゼル・モデル

現行のW211型Eクラスが日本  
で発売されたのは、2002年6月の  
ことである。先代のW210は、コ  
ストダウンの影響なのか、それま  
でのW123あるいはW124ミディア  
ム・メルセデスと異なりメルセデ  
ス・ファンの期待にそぐわぬ細部  
の造りこみの甘さが散見されたも

中を使うことを前提にすると少々持て余してしま  
うのも事実だ。それにSクラスともなると、メル  
セデスのトップレンジの威光が自分には眩し  
すぎる。身の丈という枠から大きくはみ出してしま  
うから、妙に落ち着かない。その点、Eクラスな

のだが、W211は再びミディアム・クラスに恥じ  
ない完成度を誇るのが嬉しい。その後マイナ  
ーチェンジを受け、さらに熟成が進み高品質実用  
セダンとしてのポジションを守った感がある。そ  
のマイナーチェンジを機に、2006年8月、日本に

# 脚光を浴びる新世代ディーゼル

ご存じのように、欧州ではすでに主役となっているディーゼルエンジン乗用車。  
日本では長く不遇の時を過ごしたが、ここ数年は環境適合性に対する認識が改まり、急速に見直されている。  
CG編集局長の阪 和明が、EクラスとE320CDIについて考察する。  
Text: 阪 和明 Photo: 峰 昌宏、小河原 認

# E320 CDI AVANTGARDE



211ps/4000rpmの最高出力と55.1mkg/1600~2400rpmの最大トルクを生み出す2986ccV型6気筒インタークーラー付きディーゼルトターボ・ユニット。ピエゾインジェクターを使った超高压燃料噴射システムを持つメルセデスにとって第三世代のCDIである。パワフルでクリーンだが、現在販売されている“新長期規制”対応車は、さらに窒素酸化物の排出量が少ない。





(上)アバンギャルドなので、ウッドパネルはブラックのバースアイメイブルになり、本革シートが標準になるなど、内装は高級感漂う。日本仕様は右ハンドルのみ、トランスミッションはきわめて繊細かつスムーズに変速する7段ATの7Gトロニック。(左)満を持して登場したE320 CDIアバンギャルド。ガソリン高価格時代、地球温暖化防止が叫ばれる今だからこそ乗る価値が高いともいえるが、なによりシャシーとエンジンのバランスが絶妙の気持ちよく走るクルマである。新車価格はセダンが848万円、ステーションワゴンが886万円。

ようやく投入されたのが、3リッターV6ディーゼルトターボ・エンジンを積んだE320 CDIアバンギャルドだ。

いま注目のディーゼル・モデルである。ガソリン・エンジンに比べて燃費のいいディーゼル・エンジンは、地球温暖化につながるCO2排出量が少ない。これが注目されている理由だ。かつてディーゼルといえば、好燃費であることはともかく、非力でうるさく、そして汚いというのがデメリットとして挙げられていたものだが、もはやそれは過去のものになった。とくにメルセデスのディーゼルトターボはじつに先進的、ガソリンと遜色のない性能を備えながらディーゼル特有の有害

排出物をぐんと抑えているのが特徴だ。

### じつに活発

E320 CDIは、ディーゼル車のネガを極力排したクルマである。冷感時のアイドリングの音と僅かな振動、そしてガソリンスタンドで軽油を入れるという行為を除けば、ディーゼル車を意識させられることはほとんどない。ディーゼル・エンジン開発にかけては長年培ったノウハウのあるメルセデスだけのことはあり、このクルマに搭載された第三世代CDIユニットは、じつに滑らかに回り、ガソリン・モデルより低回転域から太いトルクを生み出す。とくに発進から40km/hあた

りまでの加速は、びっくりするほどの鋭さだし、街中で元気よく走る。昔のディーゼルのもっさりしたところは微塵もないのだ。ちなみにCAR GRAPHICの計測で0-400m加速15.7秒をマークする駿足ぶりだ。かといって、過激すぎるほどのパワーがあるわけではなく、シャシーとエンジンがちょうどよくバランスしている印象が強い。

ステアリングの感触もまずまず、実用セダンとして捉えれば、なんら不満を抱かなくてすむ。乗り心地は、路面によってはやや硬めに感じる場面もあるにはあるものの、とてもフラットで快適な移動空間をもたらしてくれる。これもサスペンションのセッティングの妙味だとは思うが、ワ

インディングロードでのフットワークの確かさも、運転を楽しむドライバーに歓迎されるレベルにある。

しかしE320 CDIの真価は長距離ツーリングで発揮される。全長4850×全幅1820mm、車重1770kgというボディのもたらず、静粛でゆとりある室内空間と重厚な乗り心地は、長時間移動するにはもってこいだ。加えて高速道路ならリッターあたり15kmは走れる好燃費が魅力である。燃料タンクの容量は80リッターだから、うまく走らせれば無給油で1000kmも夢じゃない。むしろ街中だけを動き回る状況でも好燃費に変わりなく、給油時には得した気分になる。

### 密かな満足感に浸る

1970年代の半ば、生まれて初めて運転したディーゼル乗用車が、メルセデス300Dだった。じつにしっかりとしたボディ、長い間走り続けても疲れにくい走りっぷりに、メルセデスの凄さを痛感したものだが、これが力のあるガソリン・エンジンだったらどんなにいいんだろうと思った。

あれから30余年を経て時代は変わり、ディーゼル・エンジンは大きく進化し、環境への考え方が激変することで、パワフルかつクリーンな新世代ディーゼル車が脚光を浴びている。そんな状況のなかでメルセデスE320 CDIは光り輝く

存在である。今回ステアリングホイールを握ったのは2006年モデルだが、現在売られているのは日本の平成17年排ガス規制に対応する、NOxの排出量をさらに低減させたモデルだ。

ディーゼル・モデルはガソリン・モデルに比較してイニシャルコストが高いとはいえ、燃費のよさがカバーしてくれるはず。それだけに長く乗ってこそディーゼル車であり、E320 CDIはそれに相応しい1台だろう。そしてなにより、このクルマを所有することで、環境改善に自分は一役買っているという密かな満足感に浸れるのがいい。E320 CDIアバンギャルドはいまのところEクラスのベストモデルと断言できる。