

CLS CLASS

C219

ボディサイズ

全長 4915mm
全幅 1875mm
全高 1430mm
車重 1740~1820kg
トランク容量 495ℓ

発売 2005.2

「CLS 350」「CLS 500」

限定車 2005.11

「CLS500デジノ」限定200台

仕様変更&追加 2006.9

アダプティブブレーキ、パークトロニック自動開閉トランクリッド標準装備
「CLS350」本草シート標準装備
「CLS550」追加

限定車 2006.9

「CLS350 AMGスポーツエディション」
限定350台

限定車 2007.10

「CLS350 ダイヤモンドホワイトエディション」
限定150台



スタイリッシュなパーソナルセダン

CLSクラスは2003年のフランクフルトショーで発表されたコンセプトカー“Vision CLS”のプロダクション・モデルで、ほぼそのままのスタイリングを保ちつつ2004年のジュネーヴショーで正式にデビューした。メルセデス・ベンツ・ブランドの中では異端のシリーズといえる、これまでの他シリーズとは一線を画すそのデザインは、一

際エレガントで流麗、ダイナミックなエクステリアと、クラシックとモダンが融合したラグジュリーなインテリアを持つ。“4ドア・クーペ”を当初から標榜し、新しいセグメントを確立したスタイリッシュなモデルである。プラットフォームを共有するEクラスよりレザーやウッドをふんだんに使用、他のクラスに比べてよりパーソナルな位置付けとなっている。ボディサイズもEクラスとSクラスの間に位置する大きさで、セグメントとしてもそれに準じ、各



種装備類などはEクラスより上級の設定となっている。フロントから連なるセンターコンソールによって完全に2人とされたリアシートの居住性や、トランク・スペースの大きさも十分なサイズが確保されている。CLSクラスは新しいメルセデス・ベンツのユーザーを生み出した画期的なモデルだ。

CLS350 895万円

V6 DOHC 3497cc 272ps/35.7mkg
10・15モード燃費 8.5km/ℓ

7段AT 右/左ハンドル 革シート サンルーフ NAVI キセノンヘッドライト パークトロニック

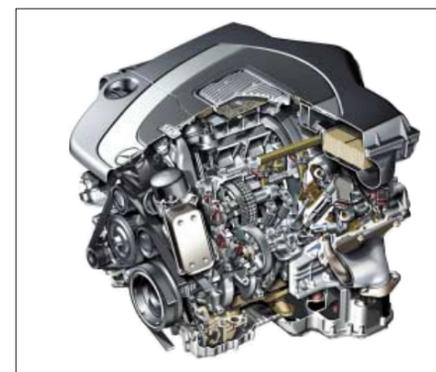
CLS550 1068万円

V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg
10・15モード燃費 7.4km/ℓ

7段AT 右/左ハンドル 革シート サンルーフ NAVI キセノンヘッドライト パークトロニック

☆☆☆☆ CLS350

CLS550のパワフルな動力性能も魅力だが、CLS350でも充分以上のパワーがあり印象としてはスポーティ。都市生活が似合うモデルなので軽快感を重視。



(上)他のクラスよりも断然多く用いられているウッドとレザー。写真のローレルウッドの他にもう少し明るいウォールナットウッドが用意され、レザーも4色が揃えられている。
(中)最もCLSクラスの美しさが解りやすいリアクォータービュー。これまでメルセデス・ユーザーではなかった顧客に層を広げることになった。
(下左)新世代3.5リッターDOHCのV型6気筒エンジン。平成17年排出ガス基準75%低減レベル(☆☆☆☆低排出ガス車認定)を達成している。
(下右)センターコンソールで完全に左右が独立しているリアシート。ゆったりとした空間を持つ。

サーティファイドカー・インフォメーション

620万円~950万円

最新のCLS550や限定モデルなどはまだ市場では少ないようだ。全体的なタマ数も多くないが、在庫は圧倒的に首都圏および近郊に集中している。旧V8モデルのCLS500なら2万キロ前後の走行距離で600万円台の後半、最終のもので走行距離が出ていないものであれば850万円を切るぐらいで出ている。CLS350にすると昨年の登録車でも800万円を切っている。しかし、初期のものでも低走行距離、程度が良く認定保証が付くと750万円を超えるから、メルセデスのラインナップの中でも人気の高さが伺えるリセールバリューの高いモデルといえるだろう。

S CLASS

W221 V221

ボディサイズ

全長_5075mm~5205mm
全幅_1870mm
全高_1485mm
車重_1900~2190kg
トランク容量_524ℓ

発売_2005.10

「S 350」「S 500」「S 500ロング」

追加_2006.6

「S 600ロング」

限定車_2006.8

「S350 AMGスポーツエディション」
「S500ロング AMGスポーツエディション」
限定 各350台

追加_2006.11

「S 550 4MATIC」「S550」「S550ロング」

限定車_2006.11

「S550ロング AMGスポーツエディション」
限定250台

限定車_2007.6

「S 550ロング カスタムオーダープログラム」1ヵ月期間限定受注車

一部改良_2007.10

「S 600ロング」内外装意匠変更



進化したラグジュリーのスタンダード

2005年10月から販売されているSクラスの現行モデルは、先代から大きな進化を遂げた。メルセデス・ベンツ・ブランドのセダンとしてはフラッグシップモデルとなるだけに、先進技術を惜しみなく投入。安全性、快適性で他の追随を許さず、常に世界で高級セダンのスタンダードとして君臨している。独立したフェンダーアーチ、エッジの効いた立体的な造形など、新世代メルセデス・ベンツのデザインを代表してそのスタイルをプレゼンテーションする。インテリアでも煩雑なコントロール類を集約したCOMANDシステムやステアリングから手を離さずにシフトを操作できるダイレクトセレクトをいち早く導入、インテリアデザインをシンプルかつ解りやすいものとした。また、新しい安全コンセプト“プロセーフ”など、安全装

備だけではなく、乗員を快適にするための装備も完璧に揃えられている。エンジンはV型6気筒の3.5リッター(S350)、V型8気筒5.5リッター(S550)、V型12気筒5.5リッターにツインターボチャージャーを装備したもの(S600)の3種類で、この内S550にはフルタイム4WDの4MATICと、S600ロング同様のロングホイールベース版が用意される。



S350_1010万円	V6 DOHC 3497cc 272ps/35.7mkg 10・15モード燃費 8.4km/ℓ	7段AT	右/左 ハンドル	革 シート	サン ルーフ	NAVI	キセノン ヘッドライト	パーク トロニック
S550_1292万円	V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg 10・15モード燃費 6.7km/ℓ	7段AT	右/左 ハンドル	革 シート	サン ルーフ	NAVI	キセノン ヘッドライト	パーク トロニック
S550 4MATIC_1352万円	V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg 10・15モード燃費 6.6km/ℓ	7段AT	左 ハンドル	革 シート	サン ルーフ	NAVI	キセノン ヘッドライト	パーク トロニック
S550 ロング_1432万円	V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg 10・15モード燃費 6.7km/ℓ	7段AT	右/左 ハンドル	革 シート	サン ルーフ	NAVI	キセノン ヘッドライト	パーク トロニック
S600 ロング_1980万円	V12 SOHC 5513cc ツインターボ 517ps/84.6mkg 10・15モード燃費 5.9km/ℓ	5段AT	左 ハンドル	革 シート	サン ルーフ	NAVI	キセノン ヘッドライト	パーク トロニック

☆☆☆☆ S550 S350でも動力性能に不満はないが、他のクラスほどスポーティさも感じられないので、S550のバランスに軍配。予算に余裕があればロングのパッケージオプションが魅力。



豪華だがシンプルなインテリア。ドアトリムからダッシュボードに連なるウッド部分の下側にアンビエントライトが埋め込まれていて、その迎え入れてくれるような演出が温かい。リアのエアコン吹き出し口は左右別に温度、風量とも調節可能。



(左) S600のV型12気筒は二つのターボチャージャーを備え強大な出力を持つので、他のグレードで標準となる電子制御7段ATを必要とせず5段のATとなる。(右) ショーファー・ドリヴンではオーナーが至福の時を過ごすリアシート。ロングバージョンではマッサージ機能やシートベンチレーターも選ぶことができる。

サーティファイドカー・インフォメーション

720万円~1900万円 相対的に流通量の多いSクラスといえども、S600に関しては市場に売り物がほとんどない。V6のS350は700万円台からあるが、走行距離が少なめの高年式認定保証付きとなると上は1000万円近くまでと幅が広い。需要が多いため全体的に高値安定の傾向が強い。V8モデルの初期型であるS500、そしてS550は市場に出回っているものにロングが多く、ショート・ホイールベースの950万円から1050万円に比べておよそ100万円から150万円高となっている。ラグジュリーパッケージ、ナイトビューアシストなどオプションによっても大きな価格差が出る。先代のW220も流通量はまだまだ多く、S320の最終モデルが400万円前後からある。そのほかS350からS600Lまで、400万円から800万円前後となっている。

歴代モデル



W220

1998~2005年

Sクラスの歴史上、最もコンパクトに見えるモデル。先代のW140が重厚長大であったことから、軽快さをその特徴とした。



W140

1991~1998年

最も開発に金が掛かっていたといわれたモデル。二重のウィンドーガラスなど、大きく重いが、その良いモデルでもあった。この世代からV型12気筒搭載車が始まる。



W126

1979~1991年

ちょうど世界的なバブルの時期と重なり、メルセデスの躍進を支えたモデル。世界中の自動車メーカーが開発のスタンダードとした。



W116

1972~1979年

「Sクラス」というクラスを公式にセグメントした最初のモデル。メルセデス・ベンツの重厚なイメージはこの世代で確立した。450SEL 6.9というスーパーモデルも存在していた。

CL CLASS

C216

ボディサイズ

全長_5075mm
全幅_1870mm
全高_1420mm
車重_2000~2120kg
トランク容量_440ℓ

発売_2006.11
「CL550」「CL600」



ラグジュリークーペの頂点

Sクラスをベースとするクーペで、そのカテゴリーの最高峰に位置する。エクステリアデザインは新しいSクラスの意匠をさらに伸びやかに、そして彫りを深くダイナミックにまとめ上げ、パーソナルカーとしての流麗で格調高いエレガントなラインに昇華させている。装備なども基本的にSクラスに準じておりCOMANDシステムやダイレクトセレクトを共有、さらに第二世代のABC（アクティブ・ボディ・コントロール）が加えられ、最新の電子制御により姿勢をコントロール。操縦性と乗り心地を高い次元で融合している。SクラスではS600を除きパッケージオプションとなるシートベンチレーターやマッサージ機能なども標準で装備され、快適性も高レベルで実現。インテリアもSクラスと同様に優雅なアンビエントライトを装備、CL550にはセミアニリンレ



ザーとダークウォールナットの組み合わせ、CL600にはボブラウドにルーフライナーがアルカンタラとなるフルレザー仕様を用意するなど、よりゴージャスで上質な仕立てとなる。パワートレインは、このモデルの性格からV型8気筒とV型12気筒の大排気量マルチシリンダーしか用意されていない。個性的でこれ以上の快適さなど思い浮かばないフルサイズ・クーペ。

CL550_1550万円

V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg
10・15モード燃費 6.2km/ℓ

7段AT 右/左ハンドル 革シート サンルーフ NAVI キセノンヘッドライト パークトロンク

CL600_2010万円

V12 SOHC 5513cc ツインターボ 517ps/84.6mkg
10・15モード燃費 5.7km/ℓ

5段AT 左ハンドル 革シート サンルーフ NAVI キセノンヘッドライト パークトロンク

☆☆☆☆ CL600

どうせだったら何もかもが装備された頂点のCL600に。すべての装備が自分のためだけに用意された快適な空間で、豊郁とした時間を過ごす贅沢。



Sクラスよりなお一層パーソナル色を意識したインテリア。写真はCL550のダークウォールナット・ウッドパネル。Sクラスと同じようにウッドパネルの下側がアンビエントライトで彩られ、心穏やかに癒される。



トップクラスのラグジュリークーペであるがゆえ、エンジンも高性能なV型8気筒とV型12気筒のみしか搭載されない。非常に視認性に優れたメーターパネルには、前後の障害物への接近状況が示されるパークトロンクのインジケータや、先行車を認識して車間距離を維持するディストロニックのディスプレイが組み込まれる。

サーティファイドカー・インフォメーション

1300万円~1900万円 現行のC216ではV型8気筒モデルのCL550もV型12気筒モデルのCL600もまだほとんど流通していない。出てきても新車価格にきわめて近い状態。絶対量の少ないモデルなのだ。しかし先代のC215なら出物がある可能性が高い。走行距離があまり進んでいない大切にいられたであろう個体が見つけれられるだろう。相場的には初期型CL500の2000年式であれば400万円程度から出るが、できれば2002年式くらいで600万円前後のものが安心。最終の2006年式でも800万円を切るあたりで入手可能だ。V型12気筒の最終モデルでも900万円を切るものもあるので、数は少ないが探してみるのも手だろう。

歴代モデル



C215

1999~2006年

CLと呼ばれるようになるSクラスのクーペ版はこの世代から。それまでのSECに比べてラクシュリー色をより強く全面に出している。



C140

1991~1999年

この世代までSクラスのクーペ版はSECと呼ばれていた。セダンのW140と同じように見かけはシンプルだったが、高度な内容を持つモデルであった。



C126

1981~1991年

SECの初代。Sクラスのセダンからドアが2つになってパーソナル色が濃くなったが、ダッシュボードやシートなどインテリアに大きな差はなく、単純にSクラスのクーペという位置付け。



C107

1971~1981年

SLCというグレード名でもわかるようにSクラス・セダンからの派生ではなく、ロードスターのSLを4シーター化してハードトップとしたもの。ラリー(!)のための450SLC 5.0というモデルも存在した。

SL CLASS

R230

ボディサイズ

全長 4540mm
全幅 1830mm
全高 1300~1315mm
車重 1780~1980kg
トランク容量 206ℓ

発売 2001.10

「SL500」

追加 2003.6

「SL350」「SL600」

一部改良 2003.11

「7G TRONIC」搭載

限定車 2005.9

「SL350デジノ」「SL550デジノ」
限定200台

一部改良&追加 2006.11

「SL350」を新世代3.5ℓ V6エンジンに変更

「SL500」に5.5ℓ V8を搭載し「SL550」に名称変更

「SL600デジノ V12 エクスクルーシブ」を設定

内外装を一部意匠変更



クーペとしても愉しめるロードスター

1950年代の伝説的な300SL、そして190SL以来、メルセデス・ベンツの歴史の中で常に“至高のロードスター”として君臨するオープンモデル。オープンとはいっても通常のファブリックを主体とするソフトトップとは違い、スチール、あるいはオプションのガラスパネルとの組み合わせによる“バリオルーフ”は優れた遮音性を持っていることが特徴で、ルーフを閉めればクーペと同様の上質な空間が提供される。したがってオープンモデルの爽快感とクーペスタイルの快適性を同時に備えて、それらをスイッチ一つで切り替えることのできる贅沢なロードスターに進化している。またボンネット、フロントフェンダー、ドアパネル、トランクリッドなどにアルミを、ドアの内ナーシェルにマグネシウムを使用するなど軽量化を徹

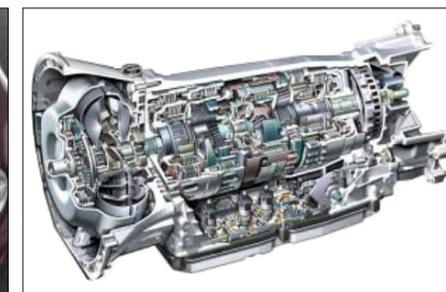


底。オープンモデルの高剛性化による重量増加を極力抑えて、スポーツカーの名に恥じることのない運動性能を持つ。インテリアはSL350ではSLの性格通りにスポーティだが、エンジンがSL550、SL600とパワフルになっていくにしたがって豪華な仕様になる。オープンボディならではの安全装備もオートマチックロールバーやSRSヘッドソラックスサイドバッグなど、高度な乗員保護システムを標準で装備している。

SL350 1153万円	☆☆☆☆
V6 DOHC 3497cc 272ps/35.7mkg 10・15モード燃費 8.5km/ℓ	7段AT 右/左ハンドル 革シート NAVI キセノンヘッドライト パークトローニック
SL550 1523万円	
V8 DOHC 5461cc 387ps/54.0mkg 10・15モード燃費 7.1km/ℓ	7段AT 左ハンドル 革シート NAVI キセノンヘッドライト パークトローニック
SL600 1893万円	
V12 SOHC 5513cc ツインターボ 517ps/84.6mkg 10・15モード燃費 5.8km/ℓ	5段AT 左ハンドル 革シート NAVI キセノンヘッドライト パークトローニック
☆☆☆☆ SL350	SL600の豪華なインテリアも魅力だが、何よりスポーツカーとして2シーターの軽快な取り回しを愉しみたい。バランス的にはSL550も捨てがたい。



標準のインテリアにオプションのコニャックブラウンの組み合わせ。他に4色のレザーを選ぶことができる。またSL600はナッパブルレザー仕様となり、ウッドも3種類から組み合わせることができる。



ルーフを開めるとクーペのようなフォルムになるが、そのサイドウィンドーグラフィックは紛れもなく最新のメルセデス・ベンツ・デザインの意匠を持つ。SL550に組み合わせられる電子制御7段AT(7Gトローニック)は、キックダウンやマニュアルシフト時の反応がとて速い。

サーティファイドカー・インフォメーション

600万円~1500万円 現行型がデビューしてから7年も経っているために流通台数は結構ある。価格的には600万円程度から。SL500の最終モデル、2006年式で950万円以上。約2年遅れて登場したSL350とSL600は、SL350が2003年の登録で500万円台の後半からあり、新世代エンジンを搭載する2006年式でだいたい900万円前後になっているようだ。SL600はさすがに流通量が少なく、850万円から1500万円というあたりに終始する。SL550は安くても1150万円、走行距離の少ない昨年の物件だと1250万円から1350万円程度で推移している。通常のバリオルーフよりパノラミックバリオルーフ装着車の方が当然ながら少し高価。

歴代モデル



R129

1989~2001年

初めて電動のソフトトップを装備したモデル。別に重たいハードトップも用意された。傾斜センサーと加速度センサーで制御する自動ロールオーバーバーを初採用。



R107

1971~1989年

相変わらず重たいハードトップと手動のソフトトップによるオープンモデル。初めてV型8気筒エンジンが搭載され350SLとして登場したモデルでもある。



W113

1963~1971年

手動のソフトトップに、一人では装着が不可能な重量の“バゴダールーフ”と呼ばれるハードトップが付いていた。歴史に残るクリーンでエレガントなデザインが特徴。



W198

1954~1963年

最初のSLはレーシングクーペで、市販された300SLもクーペだったが、北米市場をにらんで1957年から新設計のロードスターが生産されるようになった。