

「これはまぎれもなくスポーツカーである」

Mercedes-Benz SL550

Text: 吉田 匠 Photo: 五條伴好



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ムでありながら、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ペのプロトタイプ的車重が、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ガルウィングクーペ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クーペは、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ルー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7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 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はメルセデス・ベンツ日本の広報車で、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トロニックと呼ばれる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



AT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。



06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。

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。5.5ℓ V8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1.9トン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快なレベルにある。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、爽快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、プレ

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。

快適だけれど、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。

