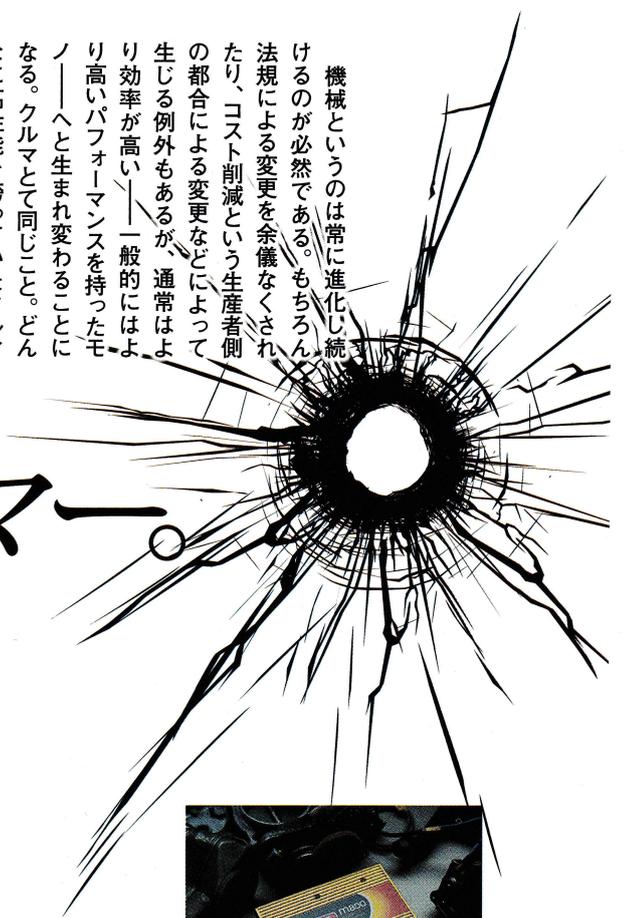


機械というのは常に進化し続けるのが必然である。もちろん法規による変更を余儀なくされたり、コスト削減という生産者側の都合による変更などによって生じる例外もあるが、通常はより効率が高い——一般的にはより高いパフォーマンスを持ったモノ——へと生まれ変わることになる。クルマとて同じこと。どんなに高性能を誇っていたクルマであっても、必ずそれを凌ぐモデルの登場によって王座から引きずり降ろされ、やがては人々の記憶の彼方へと消えてゆくことになるのだ。

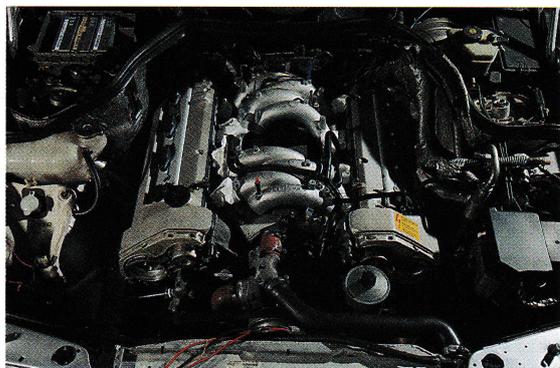
当然のことながら、高性能車を所有する者にとつて、ライバルの性能向上によって自分のクルマの持つパフォーマンスが相対的に低くなるということは由々しき事態である。たとえ体感的な気持ち良さ、走りの質のようなものが数値上の速さと等価ではないことを理解していたとしても……。そしてそのような事態に遭遇したとき、一般的なユーザーが選ぶ道はふたつしかない。気に入らない部分には目を瞑って、より高きパフォーマンスを求めて別のクルマに乗り替えるか、逆に自らの価値判断の基準を、パフォーマンス以外の評価軸へシフトさせることにより、心の平安を得るという道だ。しかし、なかに



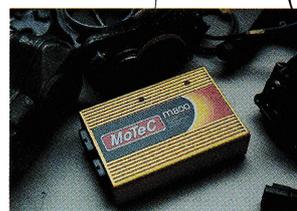
## ベンツ500Eでドラッグストリップを攻める 過激ヤング・タイマー

メルセデス・ベンツ往年のスポーティ・ミディアムセダン、500Eでドラッグレースを楽しむカーゲイが目指すところは一体どこなのか？ そんな過激なヤング・タイマーの行く末を、本誌では追いつけてみたい。

Words | 半谷範一 Photos | 雨田芳明



本来、500E/E500にはR129の500SLに搭載されていたものをベースにした5ℓのV8、DOHC32バルブエンジンが搭載されていたが、この車両に搭載されているのはAMGに残っていたというE60用6ℓエンジンをベースにしたもの。今回、次のステップとして、MoTeCの採用と合わせてダイレクト・イグニッション化も行なうということで、ヘッドにはワンオフの美しい削り出しのマウントが取り付けられていた。



今回のモディファイの肝になる部分がこれから作業を開始するMoTeCの組み込み、いわゆるフルコン化だろう。エンジン本来の資質を引き出せることはもちろん、最新の補機類との組合せることも可能となる。今回使用するのはM800と呼ばれるハイエンドモデル。



クルマの動力性能を向上させようとする、それに見合った制動力も必要不可欠となる。このクルマにもR230のSL用やポルシェ用などを組合せたブレーキ・システムが組み合わされていた。



ドラッグレースに出ているといっても、決して純レース用ではないので、快適なインテリアはそのまま残されている。もちろんエアコンもちゃんと生きている。





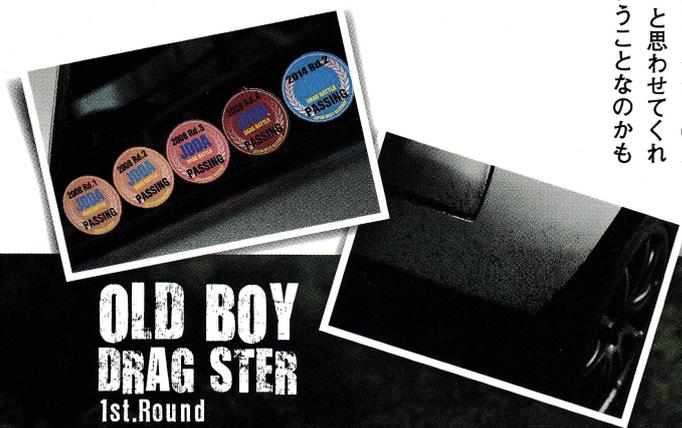
メルセデス・ベンツ500Eは、W124のEクラスのボディにSL(R129)用5.0 V8エンジンを搭載することで生み出されたハイパフォーマンス・セダン。発表は1990年で91年モデルより販売が開始されている。最高出力は330PS(後期モデルは325PS)で、当時の量産セダンとしては屈指の高性能車であった。本来、直6を上限に想定していたW124にV8を搭載するため、ボディ自体にも大きな手が入られている。日本への正規輸入は92~94年。本国でも95年にスペシャル・モデルであるリミテッドを最後に生産を終了している。実際の開発や初期モデルの一部製造工程のをボルシェに委託していたこともあり、そういう点でこのクルマを評価する向きも少なくない。

はそのどちらとも異なる道を選ぶ人達もいる。ここに登場している500Eのオーナーのように。

この500Eのオーナーは、メルセデスやBMW、ボルシェといった輸入車のOEM部品の輸入／販売を手懸けているスピードジャパンの発起人メンバーのN氏。すでに他誌の連載に登場していたクルマなので、見覚えがあるという方もいることだろう。そのN氏が選んだ道は、部分的に現代の技術を用いてアップグレードするという方法であった。ルーフトのドライカーボン化(！)といった通常あり得ないモディファイも採用されてはいるが、基本的には何でもアリで絶対的なパフォーマンスの向上を目指すというのではなく、500Eが本来持っている基本的な資質を生かしつつ、現代のライバル達に負けないう方向性だ。その成果を単なる主観的な感想による評価に

止めず、JDDAのドラッグレースによって、誰にでも見える形でその結果を証明してきたという点も、この種のクルマのオーナーとしては極めて珍しい例といえるだろう。

流れに身を任せるにはエネルギーは足りない。しかし、流れに抗うには膨大なエネルギーが必要となる。にもかかわらず、500Eのオーナーの中には、500Eをノスタルジーや伝説の世界に埋没させてしまうことを潔しとせず、あえて流れに抗おうという人たちが少なくない。実際にオーナーとなったことのない私にはそこから先を語る資格があるとは思えないが、おそらく500Eというクルマには、それをやりたくなくなってしまような伸びしろが見える、分かりやすいかといえば、「どこまでやれるのか試してみたい」と思わせてくれるクルマだということなのかもしれない。



## OLD BOY DRAG STER 1st.Round

[Source]  
SPEED JAPAN  
www.speedjapan.co.jp

[Thanks]  
©JDDA  
エスコート Tel.048-421-9443

