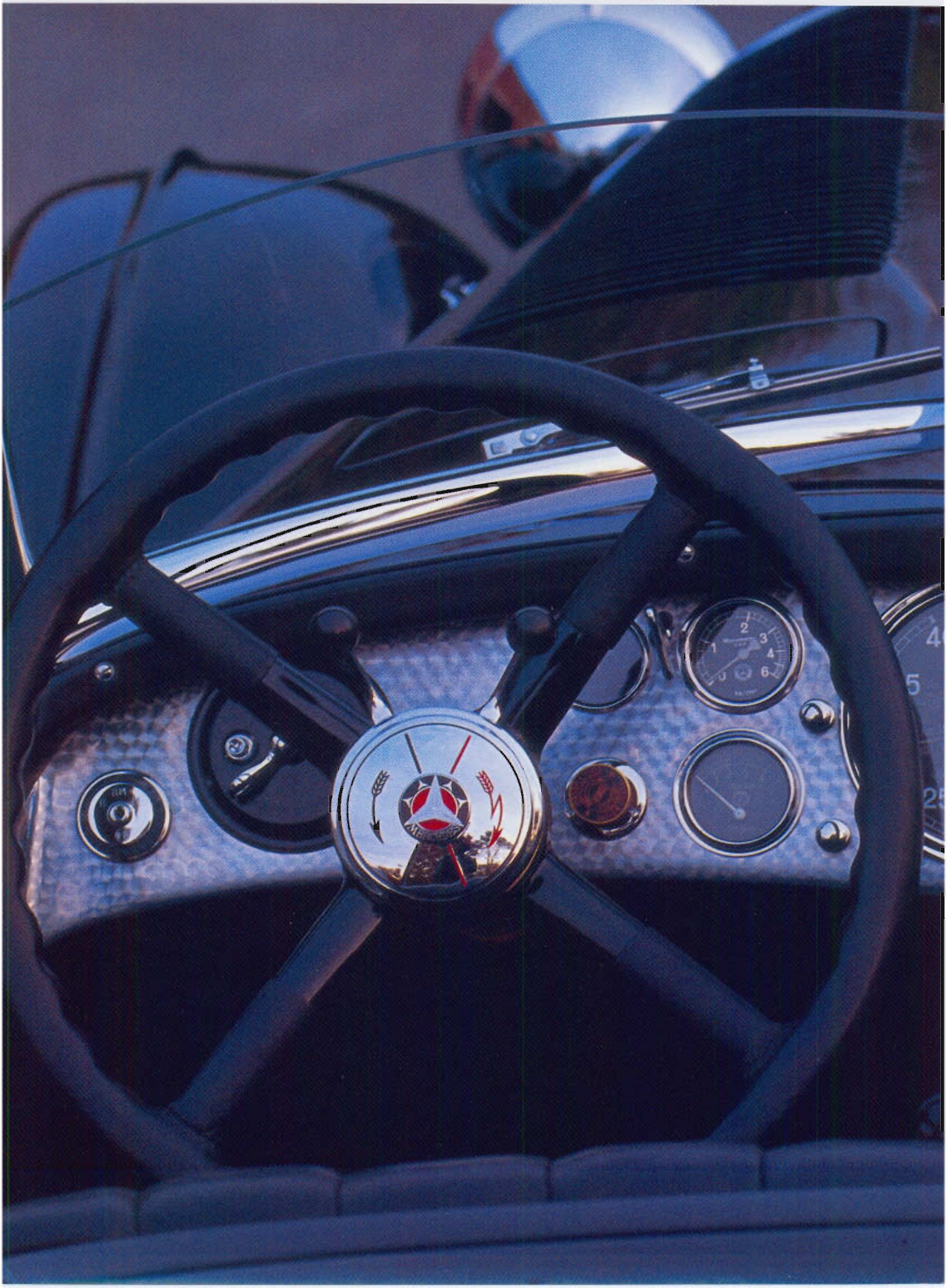
眺めることも喜び……
それはまるで芸術品を思わせる。

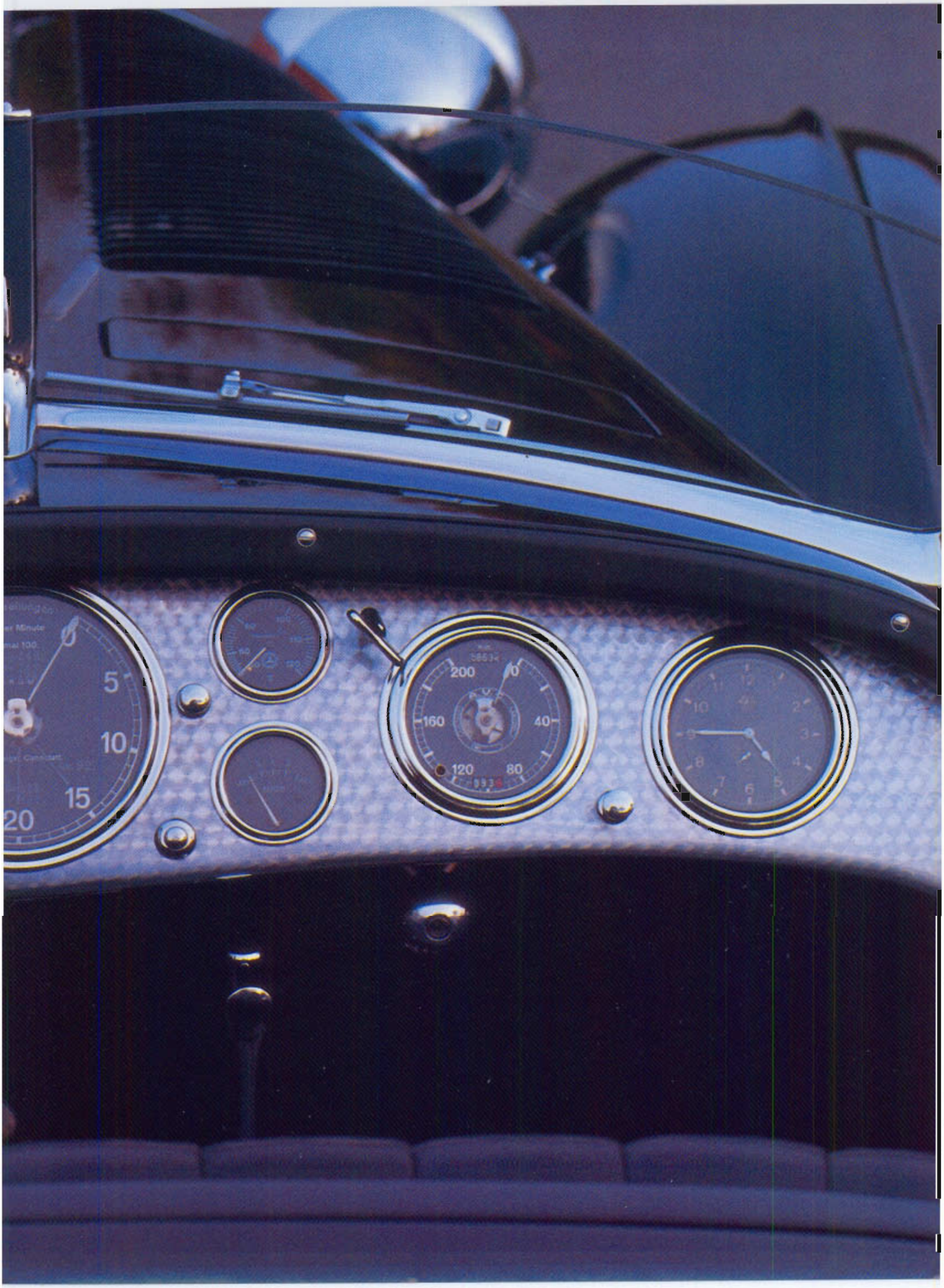
BLACK BEAUTY

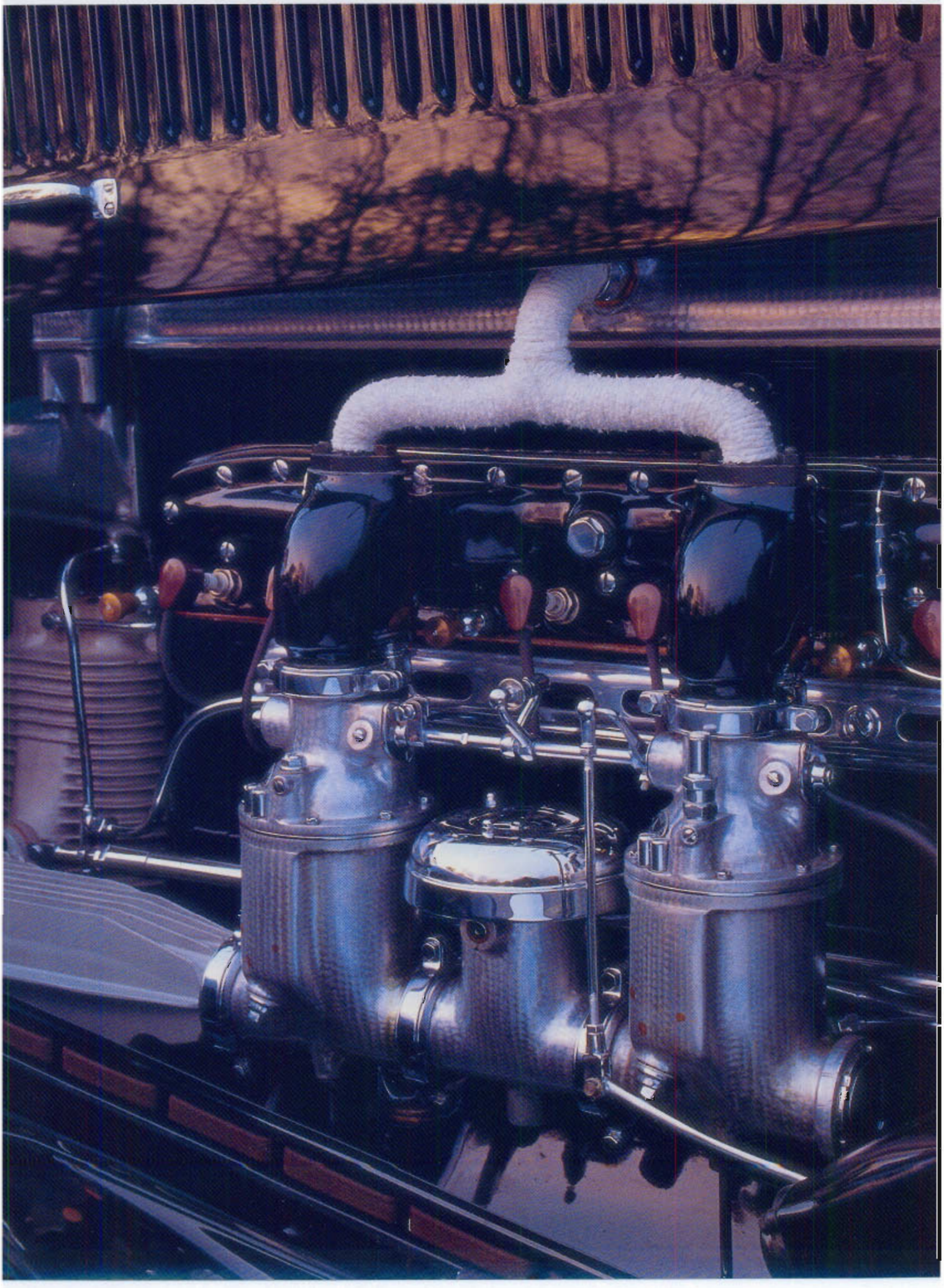
MERCEDES-BENZ SSK

**権威あるコンクール・デレガンスで、
ベスト・オブ・ショーを獲得したメルセデス・ベンツSSK。
1920年代後半のドイツを代表する
優美なスポーツ・カーのステアリングを握るときがやってきた。**

report:MARK GILLIES photo:MARTYN GODDARD




5
10
15
20
200
0
160
40
120
80



待ちに待った約束をようやく取りつけることができた。何年もの間、スーパーチャージャーの唸りや迫力ある排気音を聞き、圧倒的な量感とすばらしく軽快なラインに魅せられながら、その真価についてはただ想像をめぐらせるしかなかった。

今、私の眼の前にあるのは、1920年代後半のドイツを代表する見事なスポーツ・カーだ。しかもそれは外観からして見る者を唸らせる迫力に満ち、おそらくもっとも正統なコンディションを維持している。36038というシャシー・ナンバーを持つメルセデス・ベンツSSKは、イタリアのレーシング・ドライバー、フェリーチェ・トロッシ伯爵と深く関わったマシーンだ。そして今、マサチューセッツ州エセックスのポール・ラッセル&Coの手で見事にレストレーションが施され、ヒストリック・カーの世界でもっとも権威のある、ペブル・ビーチのコンクール・デレガンスに参加して1993年のベスト・オブ・ショーを受賞している。

想像通り、それは眺めているだけでうっとりさせられる、希有なクルマだった。ほとんどのSSK（あるいは38/250）が貧弱なボディとサイクル・フェンダーとリア・デッキに取り付けたスペア・ホイールという姿で工場を出たのに対し、このSSKはツーリングあるいはザガートの腕の冴えを思わせる、滑らかに湾曲したフェンダーとテール、そして挑みかかるようなボディのラインを身に纏っていた。不自然に並列された巨大な曲面のフロント・フェンダーと誇らしげなV字型のラジエターを持ちながらも、この形状が巨大なサイズを抑制し、美しさに磨きをかけている。

この注目すべき形態を生み出したのは、トロッシと無名だったイギリスのコーチ・ビルダー、ウィリー・ホワイトだった。ホワイトの鈑金技術が、トロッシの描いたビジョンを金属でそのまま具現化して見せた。ホワイトは賢明にもボンネットの両端を延長して、V型のウインド・シールドと同じ幅に成形し、ラジエーターとともにその高さを抑えてよりエレガントな外観を生み出した。鋼板製のフロント・フェンダーは大きく左右に迫り出し、真上から見ても、横から眺めたときと同じように優美な線を描いている。ホワイトは無名の職人とは思えない見事な腕前を細部の処理にも窺わせている。リア・フェンダーとテールの処理、メルセデスの象徴である三芒星のエンブレムをあしらったリア・フェンダーの側板、そして彫刻を施したパネルなどだ。

ラッセルのファクトリーでレストアされたこのクルマのコンディションは、言うまでもなく卓越したものだ。黒い塗装は光輝き、チャコール・グレーの皮革類には皺ひとつない。クローム・メッキをほどこした部品の仕上がりも完璧だ。6.00/6.50というサイズのミシュラン・タイヤと、スタンダードのSSKよりも小さい、黒塗りの

スーパーチャージャーを備えた巨大なエンジンは、恐ろしいほどの性能を発揮する。

18インチ・ホイールを通して見える、耐熱性に優れた銅製のブレーキ・ドラムも磨きこまれている。それはまるで芸術作品のようで、走らせるのを躊躇してしまうほどだが、もちろん実際に試乗することが今日の目的だ。

現在のメルセデス・ベンツ500SELとほぼ同じ車体の大きさを持ちながら、SSKのキャビンには2人の人間が乗り込むのがやっとの空間しかない。ドアがなく、しかもリア・フェンダーがコクピットの後部まで迫り出しているため、乗り降りも楽ではない。有効な足場がないので、コクピットに入るには器械体操なみの努力が必要だ。室内に入ると、着座位置は車体に対して高く、ウインド・スクリーンとボンネットを通して前方を見渡す感覚は、大きなボートにも共通するものだった。

それでも、キャビンの居心地は悪くない。巨大なステアリング・ホイール、コクピットの内装、そしてシートはすべて好ましいレザー張りで、床はあっさりした黒いゴムで覆われている。機械的な印象の計器板には大型のメーター類が並んでいる。ほとんどは旧いメルセデスに共通する白地に黒の文字盤だった。ただし、イエガー製の電流計だけは、特別に追加されたものに違いない。各メーターの機能は、どれもひと目で分かった。ただし、エンジンを始動するときに手動のポンプを使用することから、見慣れない燃圧計が追加されている。ポンプのハンドルは助手席側のダッシュボードから突き出ている。

スーパーチャージャーはワークス・マシーンにも用いられていた"エレファント"と呼ばれる強化型、7069ccの6気筒エンジンは300bhpという強烈なパワーを叩き出し、1500kgを越える大柄なボディを200km/h以上まで引っ張ることが可能だ。

ステアリング・コラムの隣に、アトモ（空気）という表示のついた小さなノブがあり、エンジンが冷えているときの始動には、これを用いる。大型のレブ・カウンター一杯に記された手書きの表示は、トロッシが各ギア毎の回転とスピードの関係を知るために付け加えたものだ。トップ・ギアで4000r.p.mまで引っ張ると、248km／hを記録するということだが、100km／hの速度制限が敷かれている国で、実際にそのスピードを確認することは不可能だろう。

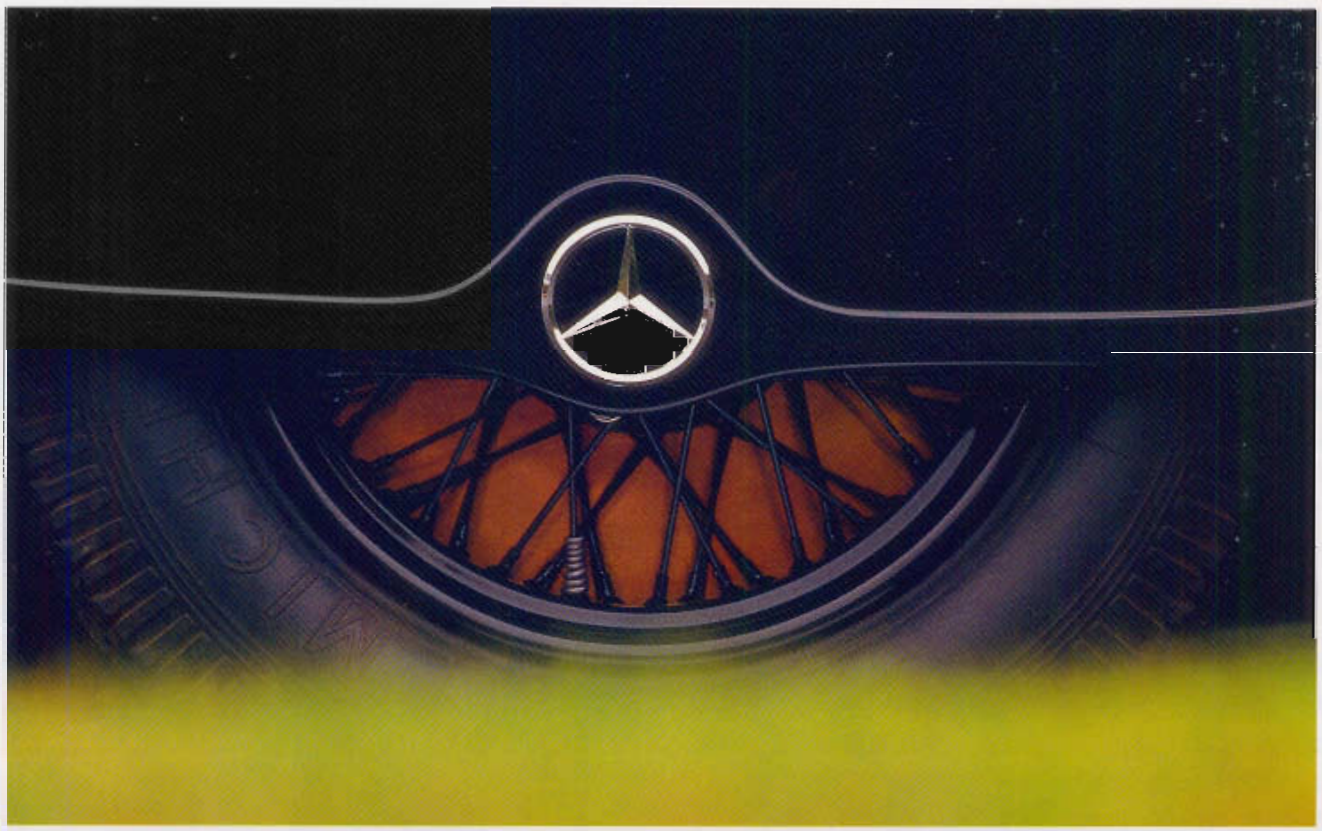
このクルマのドライビング・ポジションは些か奇妙だ。並外れて大きなステアリング・ホイールは、上体を直立させた胸のすぐ前にある。そして、ペダルを操作するために、脚は折り曲げなければならない。中世の騎士が持っていた剣を思わせる巨大なシフト・レバーは、クローム・メッキを施したハンド・ブレーキと並んでドライバーの右側にある。その根元には一般的なH型のゲートが切られており、1速は左手前に位置しており、リバース・ギアに入れるときは、レバーを引き上げながら、さらに左へ動かす。そのストロークは前後左右ともに大きかった。シフト・レバーの右側にはクローム・メッキを施した小さなノブがあり、これを操作するとエグゾースト・パイプをカットすることができる。左側の低い位置にあり、ダッシュボードの影に隠れているのは、ヘッドランプの上下を切り換えるスイッチだ。

始動の手順はビンテージ・カーの中でも極めて複雑な部類に属する。したがって、現在の一般的なドライバーは、おそらくこの素晴らしいマシーンを、ガレージから引き出すことさえできないだろう。まず、ステアリング・ホイール左側のクローム・パネル上にあるレバーをBM（バッテリー／マグネット）の位置に合わせ、イグニション・キーを捻ってオンにする。それから、ステアリング・ホイールの中心から左右に伸びたレバーを操作する。次にダッシュボードの下にあるレバーを何度か動かし、燃圧計の針が上昇したことを確認。スロットル・ペダルには触らず、スターター・ボタンを押す。すべての手順に間違いがなければ、次の瞬間エンジンは轟音とともに目覚めるだろう。同時にスーパーチャージーの高周波音が聞こえ、エグゾースト・パイプからは燃料の濃さを示す真っ黒な排気が吐き出される。

SSKのパワー・ユニットは、とんでもないエンジンだ。巨大なボンネットの内側を隙間なく満たすサイズが、まず驚嘆に値する。優雅な黒い塗装を施されたエンジンに、高性能のパラス製キャブレターとカム・カバー、そしてスーパーチャージャーのケースと、インレット・マニフォールドに用いられたマグネシウム合金の鈍い光がアク

黒塗りの18インチ・ワイヤー・スポーク・ホイールの奥には、耐熱性に優れた鋳鉄のブレーキ・ドラムが覗いている。

操作系はすべてが重いが、ハンドリングは予想を越えるものだった。



セントをつけている。総排気量7069ccというこのエンジンは6気筒で、それぞれのシリンダーが100㎜のボアと150㎜のストロークを持っている。長大なクランク・シャフトは4つのメイン・ベアリングによって支えられ、クランク後端から垂直のシャフトと傘歯車で駆動力を取ったシングル・オーバーヘッド・カムシャフトが、気筒あたり2本のバルブを動かす。2分割、2バルブのルーツ製スーパーチャージャーは、クランクの前端に置かれ、キャブレターに空気を送り込むもので、混合気を吸い上げる一般的なスーパー・チャージャーとは異なる方式だ。点火プラグは気筒あたり2本で、合計12本あるプラグのうち半数はマグネットから、そして残る6本はコイルとディストリビューターから電力を得ている。

今回試乗したSSKには、主としてメルセデスのレーシング・マシーンに用いられた〝エレファント〟と呼ばれる稀少なブロワー、すなわちスーパーチャージャーが装着されている。スタンダードの283㎜に対して、317㎜の全高があり、吸気ポートも64×107㎜から70×111㎜に拡大され、発生可能な圧力も、通常のSSKが0.69barなのに対して0.83barと強化されていた。圧縮比は7.0:1だ。このクルマのエンジンには、レース仕様のツイン・オイル・ポンプが装着され、ピストンもヘッドが緩やかなドーム型を描くレース用に変更されている。これによって、300bhp／3400r.p.mの最高出力と、2000r.p.mで70.1kg-m近い最大トルクを発生した。ブロワーは常に作動しているわけではなく、スロットル・ペダルを深く踏み込んだときだけ接続される仕組みになっている。

エンジンはワーグナーの楽劇のような不協和音を伴う独特のサウンドと、怖るべき性能を生み出す。アイドリングではスーパーチャージャーの唸りが素晴らしい排気音を覆っているが、回転を上げて行くにつれて印象的なエグゾースト・ノートが高まり、前方からは金属的なギアの音が聞こえてくる。そして右足で強くペダルを踏みつけると、ブロワー・エンジンならではの強烈なパワーが発揮されるのだ。早めに4速までシフト・アップするのはいたって簡単だし、強大なトルクにモノを言わせると1000r.p.m以下でも充分に走り続けることができてしまう。ただし、高い回転を維持したほうが、耳から得られる快感は比較にならないほど大きいものになるようだ。その他にも、魅力的な音源がある。高速でスロットルを閉じると、ガトリング砲を思わせる轟音を響かせることが可能なのだ。

音だけが強烈というわけではなく、1500kg前後という重量のハンディキャップを負いながら、SSKは戦前のスポーツ・カーの水準を超えたスピードを秘めている。静止状態からの加速こそ重さのために鈍っているが、3速で150km／hまで加速するのに、それほど長い時間はかからない。私も2度ほど、レブ・カウンターに記された数字で160km／hを超えるところまでスピードを上げてみた。SSKは一旦走り出してしまえば非常に速いクルマであり、チューニングの低いSSKが1920年代のテストでマークしたという200km／hを超えることはまず間違いないだろう。前半が比較的スポンジーで、ある程度の踏力を必要とするスロットル・ペダルを全開にすると、一瞬遅れてスーパーチャージャーが効きはじめ、さらに力強く加速して行く。ブロワーをフル稼働させたSSKは、スクリーンを越えて眼に突き刺さる風圧やエンジンとエグゾースト・パイプからの轟音もあって、まさに脅威のマシーンに変身する。

その群を抜くスピードと並んで意外だったのは、ギアボックスだ。素晴らしい感触を得るにはタイミングを計った的確な操作が必要だが、それでもライバルと目されるベントレーよりも遙かに気持ちの良い変速が可能だった。1速から2速へシフト・アップするときはダブル・クラッチを使わなければならないが、2→3速へ素早くシフトするのに、そんな悠長なことはしていられない。ごく普通の要領で、迅速にレバーを動せば大丈夫で、3→4速へ入れるときは、極めて速いダブル・クラッチが効果的だった。一方、シフト・ダウンを行う場合は、必ずダブル・クラッチを用い、ニュートラルで回転を的確に合わせてやらなければならない。クラッチ操作を誤るとニュートラルを通過するところでギアが異音を発し、使い物にならなくなってしまう。こうなると、一旦クルマを止めてスタートからやり直すことになるだろう。クラッチの繋がり自体は予想外にスムーズで、坂道発進も苦痛ではなかった。

操作類はどれも軽くはないが、とりわけブレーキ・ペダルを踏むのには途方もない力が必要で、このドラム・ブレーキが非常に速く、そして重いクルマを減速させているのだということを実感させてくれるものだ。これは間違いなくSSKが抱える最大の弱点であり、その酷さは旧いベントレーのブレーキに匹敵する。ギア・シフトもかなり力を入れて行う必要があり、デリケートな操作とは無縁だった。ウォーム・アンド・ナット式のステアリングは、ギア比が高く正確ではあるが、やはり重い。とりわけ低速で方向を変えるには、アーノルド・シュワルツェネッガーのような腕力が求められるし、速度を上げても重さはそれほど変わらなかった。

SSKのシャシーは当時の基準から言っても保守的なレイアウトだった。深いコの字型鋼管をサイド・メンバーとする梯子型のフレームで、ホイールベースは2949.6㎜の値を持つ。サスペンションは前後とも半楕円リーフ・スプリングとビーム・アクスルを組み合わせたもので、フロントにはホウデイトル社の油圧ダンパー、リアにはコクピットから調節できるシアタ製ユニットが採用されている。試乗したクルマのフロントには後期モデルのト

ルク・リアクション・アームが取りつけられていた。

シャシーの性能も想像を越えるものだった。野蛮でデリカシーを欠くハンドリングが当たり前なので、個人的に戦前の大柄なクルマは好きな方ではない。例外は、ヨーロッパ大陸で造られたブガッティとアルファ・ロメオ、イギリスではライレー、アストン・マーティンくらいだろう。しかしながら、このSSKのハンドリングは極めて良好だった。

低速コーナーへ飛び込んで行くと、はじめはアンダーステアを示すが、アクセル・ペダルを踏み込むことによって、リアのグリップを失うこともなく、ニュートラルな特性へ変化してゆくのだ。高速コーナーでは、戦前のクルマとは思えないほどのグリップ力を発揮し、前後のバランスも良いため、わずかな操作でラインを変えることができる。思った方向へひとりでに曲がってゆくと言うと大袈裟かもしれないが、ともかく高速でのコーナリング性能は群を抜いており、ギャップの吸収力もこの年代のクルマとしては例外的に優れている。溝を越えるとリアが跳ね、荒れた路面ではスカットルが振動するが、基本的にほとんどの不整がきれいに処理される。

ラルフ・ローレンが所有するこのクルマはいうまでもなく高価なものだが、その気になれば後輪を滑らせることも可能だ。しかもその場合、スライドをコントロールするのは容易だろうと感じられた。高速ではステアリングの感触が曖昧になるが、それでも狙ったラインをきれいにトレースすることができる。SSKを走らせる楽しさはほとんど言葉で表せないもので、あらゆる感覚が快く刺激される。これが最も歴史的に貴重で豪華なスポーツ・カーである、ということを意識すると、ドライビングの喜びはさらに深まるだろう。

SSKは1924年にフェルディナンド・ポルシェが手がけた最初のモデルを、公道走行用として開発熟成していったものの究極形だ。ポルシェ博士はその後、アウトウニオンのGPマシーンやフォルクスワーゲン・ビートル、素晴らしいポルシェ356などを次々と世に送り出した。ポルシェが設計した15/70/100と呼ばれるメルセデスは、スーパーチャージャー付きの4.0ℓ6気筒エンジンを搭載したツーリング・カーで、そこからまず6.3ℓの24/100/140、さらによりスポーティな33/180K、最終的に1927年型6.8ℓの36/220S(スポーツ)へと発展して行った。7.1ℓエンジンと背の高いラジエーターを装着することにより、1928年にはそれが38/250SS(スーパー・スポーツ)へと形を変え、やがてホイールベースを3400から2949.6㎜に短縮するとともに、パワーを220bhp前後から225bhpへと強化したSSK(スーパー・スポーツ・クルツ)となった。最も稀少でコレクターが熱望する38/250は、最後に付けられたL(ライヒトの略)という文字が示すとおり、軽量(と言ってもあくまでも比較の話だが)な車体に300bhpの強力なエンジンを積み込んだSSKLだ。

SS、SSK、SSKLといった38/250系メルセデス・ベンツは、1920年代後半に生まれたスポーツ・カーの中で性能的に傑出していただけではなく、コンペティションにおいても輝かしい戦歴を残した。ベントレー、アルファ・ロメオなど生粋のスポーツ・カーや、ブガッティ、アルファ・ロメオなどのグランプリ・マシーンをも敵に回

して互角以上の戦いを繰り広げていたのだ。たとえばスポーツ・カーを対象としていた1928年のドイツGPでは、SSのワークス・マシーンが1、2、3位を独占した。そしてカラッチョーラはSSKのレース仕様車を駆ってゼンメリング、フライブルクのヒルクライムを制した。1929年にはモンペルガーがSSKに乗り、ドイツとイタリアの両GPで3位入賞を果たしている。同じ年、カラッチョーラはSSでスポーツ・カー・ツーリスト・トロフィに優勝。第1回のモナコGPでも軽快なブガッティ・タイプ35を相手に健闘して3位となった。

翌年、SSKはヨーロッパ・ヒルクライムのタイトルを勝ち取った。カラッチョーラはアイルランドのスポーツ・カーGPを制覇し、ミッレ・ミリアでも6位に入賞している。そして1931年に、1000マイルの距離で争われる同じイタリアのロードレースへSSKLで出場したカラッチョーラは、数多くの敏捷なアルファ・ロメオを下し、見事な勝利を手中に収めた。その時のドライビングは、レース史上に残る偉業として今も語り草になっている。また、彼は再度ヒルクライム選手権の王座に就き、アルファ・ロメオ、マセラティ、ブガッティなどの強敵な相手にアプス、ドイツGP、アイフェル・レンネンなどでも勝ち星を重ねている。その年、SSKはとうとうル・マン24時間にも完走し、シュトゥフェルとイバノワスキイのドライビングで2位という成績を残した。

1932年になると、ライバルの進化もあってSSKLには衰えが目立ったが、それでもマンフレート・ブラウンヒッチが251km／hの最高速を誇る特異な流線型ボディのマシーンでアプスを制した。その時の平均時速は195.6km／hと200km／hに迫っている。それ以上に重要なのは、ハンス・シュトゥックがなおもヨーロッパ大陸におけるヒル・クライム競技の頂点に君臨し、アルペン・チャンピオンの称号を得たことだろう。

こうした輝かしい戦歴も、SSKがこれほど尊ばれる理由のひとつだ。試乗した1929年モデルのSSKは、シャシーの形で1930年に東京へ送られ、同じ年の末にはイタリアへ戻ってきた。ミラノで代理店を経営していたカルロ・サポリーティは自ら2年間に亙ってこれを所有した後、後年アルファ・ロメオとマセラティのGPティームにワークス・ドライバーとして迎えられるイタリアのスポーツマン、フェリーチェ・トロッシ卿に売却した。

トロッシが新しいボディを架装するためにこれをイギリスへ送った理由は判っていない。1934年にホイットニー・ストレートからデューセンバーグのレーシング・マシーンを借り受けたという事実以前に、トロッシがイギリスとビジネス上の関係を持っていたという証拠はついに見つからなかった。そしてトロッシと契約を結んだマシーンのオーナーが、なんらかの要請をしたかどうかも不明だ。1932年に初めて登録してから癌で亡くなる1949年までの間に、トロッシは3度このSSKを所有している。その間に2人、このクルマを手元に置いた別のオーナーがいたことになるわけだ。

その後、リカルド・ポレドが故国アルゼンチンへこのクルマを輸出しようと企てたが、結果は失敗に終わった。計画実現の希望を失った彼は、1954年にSSKをニューヨークの代理店経営者、チャーリー・スティッチに売り渡している。スティッチからこれを譲り受けた蒐集家、カーター・ショウブが1962年までのオーナーだ。そしてこのSSKはクラシック・カーの世界に濃い影を落とす人物、レイ・ジョーンズの手に渡った。ジョーンズは世界中の誰よりも数多く、ブガッティやメルセデス38／250を複製した問題の人物だ。ジョーンズが2台のトロッシSSKを複製する計画を持っていたことは、レプリカ用のボディ・パーツをいくつか作らせていたことからも明らかだ。しかし幸なことに計画はそこまでで中断された。ジョーンズの手からこのクルマはイギリスの蒐集家、アンソニー・バムフォードへ売却され、ふたたび大西洋を越えてトム・パーキンスに譲り渡された。そして1988年に、ラルフ・ローレンが買い取ることになったのだ。

ローレンの依頼でこのクルマのレストレーションを行ったポール・ラッセルは〝すべての部品番号が一致しており、ジョーンズの手が加えられた形跡はない〟と語っている。そして2年間、延べ2000時間におよぶレストア作業の間に、スティッチが所有していた時期に、ルーフが壊れたために付いたテールの傷など、真正性を証明するいくつかの特徴が発見されたと言う。レストアにあたってはエンジンは新しいライナーを打ち込んで再生され、ミッション用の新しいギアが製作された。そしてリア・フェンダーのインナー・パネルも交換しなければならなかったが、それ以外のパーツについては、ほとんどラッセルのクルーがオリジナルのものを修復するだけで済んだ。マーシャル製ヘッドランプのプレートにいたっては、まったく手を触れる必要がないほど素晴らしいコンディションを保っていた。レストア作業が共感を込めて行われたことは間違いない。従って、アメリカのレストアラーにありがちなクローム・メッキ・パーツの追加などとは無縁だ。そしてもちろん、走行性能は大幅に改善され、SSKは今も力強い走りを見せている。

私はこれまでこのメルセデスほど活気のある旧いクルマに乗ったことは数えるほどしかない。そのこと自体が、予想もしなかった驚きだ。今でもベントレーを〝スピードの出るトラック〟としか見なしていない私だが、今回の試乗で、SSKはスポーツ・カーであると認めざるを得なくなった。確かに巨大だが、それに見合ったパワーと男性的な走行性能を備えた、魅力ある1台だということを思い知らされてしまったのだから……