コレクターの羨望の的になっているメルセデス・ベンツ540Kは、実を言うとそれほど値打ちのあるクルマではない、という専門家もいる。それは肥大した自動車というもののパロディであり、スピードが出ないばかりか重く退屈で、要するに大枚を叩いてあのクルマを手に入れるような奴はどうかしている、というのだ。

このような意見も、500／540Kシリーズを、その前身である強力なS、SS、SSKといったスポーツ・カーと比較してのことなら正しいとも言えるだろう。しかし一面で間違った考えでもある。540Kはもともとスポーツ・カーではない。たまたま豪華な2シーター・ボディを与えられることになったが、その本質は長距離巡航を目的としたクルーザーなのだ。

540Kと比較するなら、その相手にはアルヴィス4.3、ドライエ135MS、ベントレー4 1/4、ホーク853を選ぶべきであって、ブガッティのタイプ57Cやアルファ・ロメオ8C-2900Bなどと比べるのはフェアではないと思うのだがいかがだろうか。

今ここに完璧なコンディションの540Kがある。オリジナル・ボディを架装した1938年型のカブリオレAだ。これならイギリスやドイツ、スランス製のグランド・ツアラーと比較するのに持って来いだろう。しつこいようだが、これをミラノやモルスハイム生まれのスーパー・スポーツ・カーと比較してはならないのだ。

これほど完全な状態の540Kはちょっと見つからないだろう。メルセデス・ベンツ300SLからペブルビーチ賞をもらったラルフ・ローレンのブガッティ・アトランティック・タイプ57SCに至るまで、ありとあらゆる名車を手がけてきたポール・ラッセル&Coのワーク・ショップで、3年もの歳月を過ごしたばかりの逸品だ。工場へ持ち込まれた時のこの540Kは、ややくたびれてはいたものの欠品はなかった。ラッセルの仕事は、それを'38年当時の状態へ戻してやることだった。いや、それ以上のものに仕上がったと言えるかもしれない。'30年代の塗装技術でアメリカン賞を取ることは出来ないからだ。

ドイツで部分的なレストアが施されていたにも関わらず、リビルドには実働で5000時間以上が必要だった。ラッセルのティームはフレームの木材の40パーセントをオリジナルのまま生かし、パネルもほとんどそのまま使っている。しかしドアの下にあたる金属部分は腐食が激しく、新たに作り直したほうが安く上がるという結論が出た。ボンネットの側面とフェンダーはスティール、ボンネット上部のアルミ製パーツは、そのまま使うすることが出来た。

部分的に作り直したパーツもある。例えば、ホイール・ナットはオリジナルだが、ホイール・センターとスリー・ポインテッド・スターが刻印されている銅のエンブレムは新品、という具合だ。革の内装は張替えられ、フードの骨組みも新たにウッドで製作した。モスリンと馬の毛のパッドを入れ、ウールの詰め物までしなければならないため、この張替え作業だけで120時間を要したという。また燃料タンクも新しく作り直している。タンク

THE POLISHED PERFORMER

MERCEDES-BENZ 540K

メルセデス・ベンツ540Kをスポーツ・カーと判断して低い評価を与える人がいる。
だがその評価は本当に正しいのだろうか。
540Kは本来豪華なクルーザーとして生み出されたクルマであるはずだ。
素晴らしいレストレーションが施された1台の540Kを連れ出し、
その美しく優雅なボディに身をゆだね、もう一度このクルマを評価しなおしてみよう。

report:MARK GILLIES photo:MARTYN GODDARD

3年もの歳月をかけてレストアされた540K。新車以上の輝きを放つ1台に乗る。

408335

については、簡単に鋼板をスポット溶接して組み立てる方法もあったが、ラッセルはわざわざリベットを使って製作した。〝もともとそういうふうに出来ていたからだ〟とはラッセルの弁である。

このような工程を経た完成品は息を呑むような仕上がりで、これから実際にこのクルマでドライヴするとなると、その思いは一層強くなる。輝くような藤色と青の塗装には染みひとつなく、クローム・メッキが柔らかく完璧な光を放っている。磨き上げられたガラスやパネル類は、メルセデスの工場から出て来た時以上のクオリティでぴったりと嵌め込まれている。中に入っても木や革やカーペットの表面に難点を見つけることは出来ず、細部に至るまで入念に仕上げられている。どうしてアメリカ人が世界中でも最も見事にレストア作業をやってのけるのか知りたければ、彼らの作業ぶりに触れることだ。そのプライドや注意深さの点でアメリカの職人に優るものはない。確かに費用は高いが、最高のフィニッシュが保証されている。

レストア作業の素晴らしさを別にしても、このクルマの外観は非常に印象的で、特にフードを立てた際の姿が素晴らしい。同時代の多くのドイツ車と同じように、畳んだフードは醜くシートの後部に盛り上がり、全体のフォルムを乱してしまう。

反対にフードを立てると'30年代らしい優美さが前面に押し出される。雄大なボンネット、小粋なウインド・スクリーンのライン、よく纏まったテールとフード、量感のあるフェンダーなどが相まって、エレガントな印象を醸し出している。流れるようなウエスト・ラインと2トーンに塗り分けられたカラーリングが、全体の印象を決定づけている。フロントに偏ったバランスまでが見る者を惹きつける。

鈑金工泣かせのディテールにも共通のコンセプトが息づいている。ボッシュのヘッドランプは大きく豪華で、湾曲したラジエーターも同様だ。フロント・グリルはハニカム状に仕上げられている。ウインド・スクリーンにつく可愛いスポット・ライトの裏側はミラーになっている。フードの内側は美しさよりも実用性を追求したスティール製だが、ノックオフ・ホイールのセンター・ボルトやエグゾースト・パイプは見事に光輝いている。細部でほかに眼をひくのは鍵のかかるフューエル・キャップ、クローム・メッキを施したボンネット・リッド、スペア・ホイールの取りつけ金具などだ。このスペア用取り付け金具にもスリー・ポインテッド・スターのマークが刻まれているが、それは後から追加されたレザー製のカヴァを外したときしか見えない。トランクの中には、革の物入れがあるが、これは美しいラッセルズのオリジナルで、とても外す気にならないだろう。

堂々として優雅な外観の下には、巨大かつベーシックなメカニズムが隠されている。シャシーは6本のクロス・メンバーを持つ梯子型フレーム。サスペンションは、フロントがダブル・ウィッシュボーンとコイル・スプリングにレヴァ・アーム・ダンパーを組み合わせたもの、リアはスウィング・アクスルに2本のコイル・スプリング、そしてレヴァ・アクスル・ダンパーという構成だ。そしてフロントはボール・ジョイント式のキング・ピンでジオメトリーを調整できる。

エンジンも他の部分と同じように巨大だ。5401ccの直列8気筒ユニットは後部がエンジン・ベイに固定され、そのデザインは驚くほどすっきりしている。115bhpの最高出力を180bhpまで押し上げるスーパーチャージャーは、シリンダー・ブロック右前方の低い位置に取り付けられ、9個のメイン・ベアリングで支えられたクランクシャフト前方のギアで駆動される。1気筒あたり2本のオーヴァ・ヘッド・バルブはプッシュ・ロッドを介して開閉し、点火方式はコイル・ディストリビューターによりおこなわれ、プラグは各気筒に1本ずつ配置される。

このエンジンで技術的に最も興味深いのはスーパーチャージャーの作動方法だろう。普通のスーパーチャージャーは常に動いているものだが、540Kではスロットル・ペダルを一杯に踏みつけた場合だけクランクシャフトの前端にあるクラッチが繋がる仕組みだ。同時にキャブレターの混合比を高めるレヴァがバタフライ・バルブを作動させて、吸気内の高い圧力を燃料タンクへ送り込んで燃料の供給量を増やし、過給気をシリンダー内に供給する。ツイン・チョーク・キャブレターそのものはメルセデス製のアップ・ドラフトで、スーパーチャージャーと吸気マニフォールドの中間に装着される。一般的にはスーパーチャージャーが混合気を吸う形になるのだが、このクルマの場合は逆に吹き出す訳だ。

このエンジンには4段+リヴァースのギアボックスが組み合わせられる。3速にはシンクロ・メッシュ、そして4速はドッグ・クラッチを備え、クラッチ・ペダルを踏むことなく4速へのシフト・アップが可能だ。5ℓエンジンを積んでいた前身の500Kの場合は、レシオの低いファイナルとオーヴァ・ドライヴの4速を組み合わせていたが、540Kでは最終減速比が3.08に高められ、4速のレシオは1.00となっている。時速100km／hでの回転数は2170r.p.mと低い。

メルセデスに乗り込みシートに着くことは、それ自体が滅多にない悦びだ。量感のあるドアを開け、ステップに付いた小振りなマットで靴の汚れを拭い、いよいよ座席に腰を下ろす。当時のクルマには珍しくシートは前後に動き、バックレストは角度も変えられ、ベニア製のアジャスターにはメルセデスが540Kに注いだ細心の注意と職人気質が現れている。また、リア・シートへの乗り降りを助けるために、バックレストを前へ倒すことも出

来るが、大柄なボディに似合わずリアには横向きの補助席がひとつあるだけで、これに座って長距離を移動するのは楽ではないだろう。シートは見事ななめし革でタンの地と藤色のトリムがよく調和しているし、ドアの内張りも同じ配色のレザーだ。ドア・ノブやダッシュ・ボードはウォールナット製で、床には藤色のウィルトン・カーペットが敷き詰めてある。

インテリアにはアールデコ調の趣きがあり、ハンド・ブレーキやシフトのノブ、ウインドー・オープナー、ステアリングのリムなどは象牙色、マザー・オブ・ペアリ製の計器盤に嵌め込まれたメーター類は象牙地にブラックという組み合わせだ。文字だけを読むとけばけばしく思えるかもしれないが、とにかく印象的なインテリアであったことは間違いない。メーター類の視認性は非常に優れており、レヴ・カウンターには4000r.p.mまで刻まれている。因みにレヴ・リミットは3700r.p.mだ。そして200km／hまでのスピード・メーター、時計、水温計、そして燃料と油圧のコンビ・メーターが整然と配置され、これらは全て暗いところでは不気味なイエローに発光することになる。

高い着座位置に腕と脚を曲げて座るドライヴィング・ポジションは、スポーツ・カーに乗っているというより、田舎の別荘にでも居るようなくつろいだ感じだ。ただひとつ不満だったのは、フロアから奇妙な具合に生えたペダルの角度が立ち過ぎていることだろうか。視線を前へ向けると雄大な光景が広がる。長いボンネットの先にはスリー・ポインテッド・スターのマスコットが輝き、その前方には優雅な曲線を描くフェンダーとボッシュのヘッドランプが見える。これに対して後方視界は、特にフードを立てている場合には、ほとんど何も見えないと言ってもいいほど劣悪だった。

スタートの手順は簡単だ。ダッシュ・ボードの左側に見えるスイッチをオンの位置へまわし、スターター・ボタンを押すとスロットル・ペダルにさえ足を乗せていなければ、たちどころにエンジンがかかる。アイドリング時のエンジンは静かで、大型のエグゾースト・パイプから圧し殺したような排気音が聞こえてくるだけだ。回転は怠惰なアメリカ車のように低いから、メカニカル・ノイズも気になるほどではない。ただし3000r.p.m以上まで回転を上げるか、過給がかかった場合には、高速の唸りが聞こえてくる。スロットル・ペダルを一杯に踏み込めば、スーパーチャージャーが働き始める訳だが、これが効き始めてからも、540Kは爆発的に加速するといった感覚は示さない。

4300kgという過大な重量にも関わらず走りの実力はかなりのものだ。5.4ℓエンジンの強力なトルクにモノをいわせてスムーズな加速が可能で、1000r.p.mでトップに入れても、540Kは力強くスピードを上げて行く。いったん活動を開始すると、室内での会話はもとより、あらゆる音を圧倒してしまうスーパーチャージャーを働かさない限り、エグゾースト・パイプからは心地好い低音が聞こえて来る。人間的な弱みをさらけ出すか、もしくは必要なスピードに達して、少しスロットルを緩めると、たちどころにスーパーチャージャーのクラッチがカットされ、この静けさが戻って来る。実際に走ってみるまで、私は540Kをこれほど速いクルマとは思っていなかった。このクルマは抜群の安定性を持っているのだ。私の感触では、1日中110km／h以上のスピードを維持することも可能ではないかと思われる。'30年代のクルマとしては例外的に優れたパフォーマンスの持ち主であることは曲げようがない事実だ。

加速力そのものは驚くほど強烈なものではない。メル

両サイドに積まれるスペア・タイヤのカヴァを始め、ボディの各部にはスリー・ポインテッド・スターが誇らしげにちりばめられている。完璧なレストレーションを受けた取材車は、新車当時以上のクオリティを取り戻している。

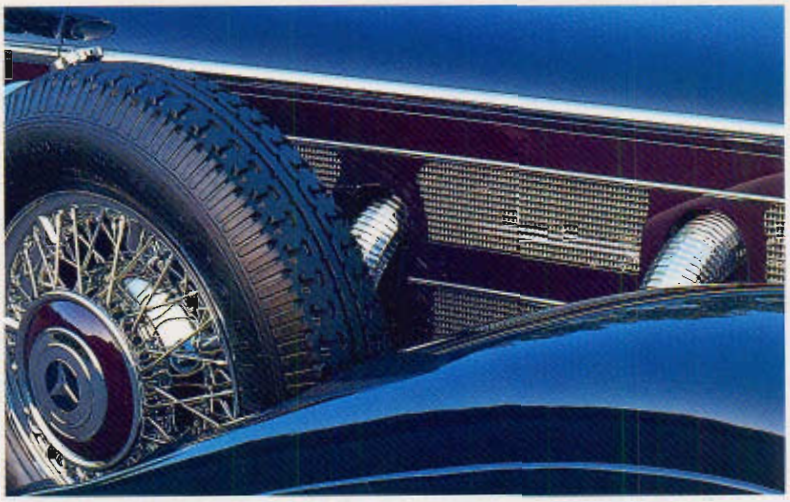
セデスの公称値で0-70km／h加速が10秒、0-100km／hが20秒という数字は、'38年にイギリスの雑誌〝THE AUTOCAR〟が独自にテストした結果から見ると、僅かに控え目なものであることが分かった。同じくイギリスの〝THE MOTOR〟誌はカブリオレの最高速を170km／hと発表している。一般的なファミリー・カーで100km／hを出すのが精一杯だった当時の水準からすると、傑出した数値であることは間違いない。アルファ・ロメオやブガッティは既に200km／hを上回るスーパー・スポーツを製作していたが、ツーリング・カーで160km／h以上の例は稀で、大型で重いボディを持つクルマの場合は特にそうだろう。他にはブガッティのスーパーチャージャー付きタイプ57C、アルヴィス4.3、デューセンバーグSJ、イスパノ・スイザJ12、マイバッハDS8ツェッペリン、ラゴンダV12などが数えられるだけだ。こうしてみると540Kがスポーツ・カーではない、と主張する批判は、ある意味では検討し直す価値がありそうだ。

だが、確かに注目すべきトップ・スピードを持つ540Kだが、やはりスポーツ・カーと呼ぶことには慎重になる必要がありそうだ。レスポンスにも不満が残るし、何といってもサイズが大き過ぎる。ギア・レシオ比は低く直進性も不足しているが、それでも低速でのステアリング操作には腹が捩れるほどの力を要する。スピードを上げるとやや軽くなりダイレクトな感覚がいくらか出て来るものの、ステアリングから手を放すのは禁物だ。車体のロールが大きく、ステアリングも重いので低速コーナーを素早く抜けて行くのは至難の技だ。反面、高速コーナーでは穏やかなアンダーステアが保たれ姿勢も安定している。

変速もスポーツ・カーの感触からはほど遠い。奇妙なパターンのシフト・レヴァとギアボックスの間には、長いリンケージが介在している。このクルマは左ハンドルだが1速はドライヴァ側の手前にあり、2速と3速へ入れる時はごく普通に1速からゲートに沿ってレヴァを動かせば良いが、4速は3速のすぐ前にあるがレヴァを横へずらさないと入れることが出来ない。また、4速にはもうひとつ変わった特徴がある。スロットルを踏み込んだままギアをゲートに入れ、右足を放したときに初めてエンゲージされるのだ。

シフト・レヴァはゆっくり操作しなければならず、その動きも大きいが、ダブル・クラッチを必要とするシフトそのものの感触は悪くない。4速から3速へシフト・ダウンするときに戸惑うことが数回あったのだが、これはギアが抜ける位置がはっきりせず、ニュートラルが見つけにくいからだ。クラッチは適度な踏み応えがあり、ミート・ポイントがやや手前過ぎることを除けば、充分に扱い易いものだった。

540Kの最も優れた点は乗り心地だ。急激なものを除けばほとんどのギャップを悠々と乗り越えることが出来、路面の荒れたマサチューセッツ州の田舎路を堂々と走って行く。スイング・アクスルを持つ独立懸架は、ハンドリング面からは間違っても理想的とは言えないが、'39年以前の水準に照らすと例外的なこのクルマの乗り心地の良さに貢献していることは確かだ。ブレーキもかなり強力だったが、苛酷な使用条件では油圧式の巨大なドラム・ブレーキがフェード現象の餌食になることは確実と思われる。要するにボディが重過ぎるのだ。



ともかく私は540Kのドライヴを大いに楽しんだ。これはスポーツ・カーではないし、元来そういう意図で造られたクルマでもなかった。緩やかにうねるような路面では、安定性とスピードと優れた乗り心地が際立ち、こんなシチュエーションにこそ真価を発揮するグランド・ツーリングなのだと実感する。このクルマでアルプスの険しい峠を越えようとは、誰も思わないだろう。そうした用途には大きすぎるし重すぎる。ヘアピン・カーブが連続するようなワインディング・ロードでは、ステアリング操作だけでドライヴァが疲れ果ててしまう。スポーツ・カー・マニアは、540Kをデリケートな感覚や敏捷性を欠くものとして低く評価するかもしれない。しかし、少なくともイギリスやフランス、ドイツで造られた他の高級車と、ほとんど全ての点で互角の性能を示すはずだ。乗り心地や全体の仕上がりなどむしろ優っている面もあり、メルセデス540Kは、同時代の高級車のそれと同等の評価に耐えるものと言えるだろう。

完成まで5000時間を要したというのことはあり、ペブルビーチなど、権威あるコンクール・デレガンスでも、充分高いポイントを得ることができる仕上りを見せている。

HISTORY

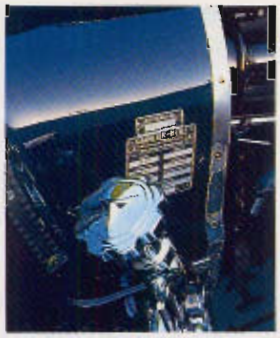
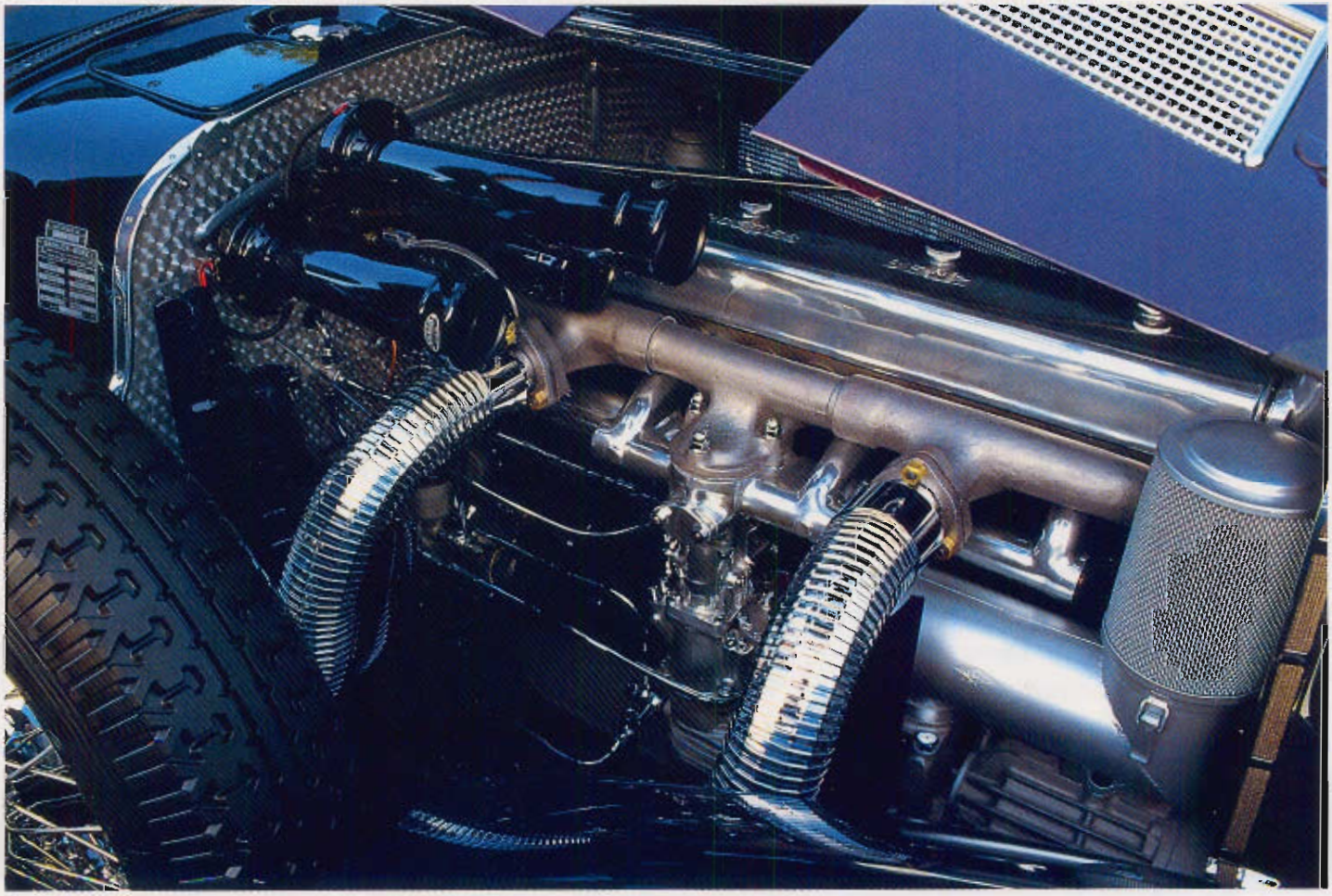
540Kは、ベンツがダイムラーと合併してダイムラー・ベンツとなる'26年以前から技術部門の責任者だったハンス・ニーベルが中心になって造り上げたシリーズの最終モデルにあたる。合併後、ニーベルはフェルディナント・ポルシェとチーフ・エンジニアの座を分け合ったが、'28年にはポルシェが辞職したために再び単独でその座を守ることとなった。

ニーベルはパワフルなS、SSといったスポーツ・レーシングの生みの親でもあるが、メルセデスと自動車業界全体に対する最大の貢献といえば、独立懸架サスペンションを導入したことだろう。'30年代初頭に登場した170と200シリーズの後継車種として、'33年に発表された380は、公道走行用のプロダクション・モデルにダブル・ウィッシュボーンとコイル・スプリングによる前輪の独立懸架を採用したモデルとして、草分け的な存在だと位置付けられている。

ニーベルはまた、'33年からメルセデスが生み出した一連のレーシング・マシーンの開発も手掛け、'34年シーズンを前にW25を完成した。航空機の技術を応用したスーパーチャージャーと洗練されたオーヴァ・ヘッド・カムシャフトのレイアウトを持ち、流麗なボディと4輪独立懸架サスペンションを採用したこのマシーンは、グランプリ・レース界を技術面で一変させたといっても過言ではない。しかしながら、ニーベル自身は'34年にこの世を去り、その変化を自分の目で確かめることは叶わなかった。

ニーベルの死と時を同じくして380は500Kへと発展し、'36年には更にさらに進化した540Kが生まれた。ドイツが戦争に突入する'39年までに約447台の540Kが生産され、さらに数台が'43年まで造り続けられたといわれている。多くのヴァリエーションを持つ540Kのボディは、ほとんどがジンデルフィンゲンにあるメルセデスの本社工場で生産された。中でも見事なのは、ロードスターと素晴らしいスペシャル・スポーツ・ロードスターだろう。また、2種類のクーペも、これに匹敵する美しさと魅力を持っている。カブリオレにも3車種あり、とりわけエレガントなのがこの2ドアのオープン・モデル、カブリオレAだ。職人気質を代表するこのようなクルマは、技術面、スタイル面の両面から考えても、高いプライス・タグをつけていたのは当然で、540KにはV16キャデラックの2倍という正札が下げられていた。

408335というシャシー・ナンバーを持つ今回の取材車は、まず'38年にベルギー・ブリュッセルのルネ・ソイエール社という法人に納入されたが、それから'70年代にアメリカへ運ばれるまでの経緯ははっきりしない。その後ドイツに戻り、コッホ博士の手に渡っている。その際にリビルドされ、'88年にレストア用の540Kを探していた現在のオーナーに引き取られて、再びアメリカへ渡っている。



エンジンはそのボディに似つかわしく、5401ccのキャパシティを持つ直列8気筒を搭載している。本来115bhpの出力はスーパーチャージャーの助けを借りることで180bhpまで高められている。