

## AMG 560SEL 6.0-4V

圧倒的な存在感と豪快な走りを  
身上とする快速サルーン



AMG 560SEL 6.0-4Vのベースとなったメルセデス・ベンツ560SEL (V126型)は、13年という長きに亘り生産された。ボディ・サイズ、装備等がメルセデス・ベンツのトップレンジに相応しいものだったため、AMG版の完成度も非常に高かった。



ボディカラーがブルーブラックの現車は1990年式で、走行距離は14万6000kmだった。ちなみに、価格は応談とのこと。撮影場所へ移動する際にM117型ユニットのトルクが恐ろしく強大であることを実感できた。ボディ剛性の高さも特筆モノで、筆者が乗っている1999年式W210型Eクラスよりもガツリしているような気がした（これには本当に驚いた）。まだまだ現役なので、以前から欲しかった方は店頭でチェックしてみるといいだろう。撮影協力：CRED（クレド）<http://www.cred.co.jp/>

### ロング・ボディ（V126型）Sクラスの究極形

今こそメルセデス・ベンツがリリースする最上級スポーツモデルのブランド名という位置づけになっているAMG(1967年創業)だが、かつては至極凄猛なモンスターマシンの製造を得意とする名チューナーだった。

しかし、時は流れ、1988年にAMGはダイムラー・ベンツの商標として登録され、さらに1990年にはAMGの株式の51%をメルセデス側が取得し、メルセデスAMG社として改組されることになった。今回ピックアップしたAMG 560SEL 6.0-4Vは、そのような変革期に製造されたモデルで、名チューナーだった時代のAMGが特長としていた荒々しさやクオリティの高さを身上とするメルセデス・ベンツらしさが威風堂々としたスタイル(ボディ)の中で適度に融合していた。

とはいえ、どちらかという、AMGが創業以来一貫して掲げてきた「最高のクルマをベースとし、その時点で考えられる最高のクルマを製作する」という社是に則って豪快に味つけられた部分のほうがメルセデス・ベンツらしさを凌駕しており、驚くほどアグレッシブな走行フィーリングを楽しめた。

日本においてはバブル経済が興隆を極めた時期と新車が販売されたタイミングが見事にシンクロしたため、ベース車となったメルセデス・ベンツ560SEL (V126型)と共に一躍人気車となったが、AMG 560SEL 6.0-4Vならではのそのオリジナリティ溢れる本質を探るために、ここでV126型Sクラスについて簡単に説明しておくことにする。

名車探訪記のvol.03で紹介した108シリーズは1972年に後継車で

ある116シリーズにバトンタッチし、それまで以上に安全へのこだわりがボディ各所に反映された。なお、この116シリーズから、メルセデス・ベンツの社内でも正式に“Sクラス”という呼称が使われるようになったと言われている。

116シリーズは1979年に実施されたフルモデルチェンジによって126シリーズへと進化し、ショート・ボディ仕様のW126(SE)、ロング・ボディ仕様のV126(SEL)、クーペ・ボディ仕様のC126(SEC)という3種によってラインナップが構成された。

日本ではSE、SEL、SECのすべてをW126と言ってしまいがちだが、実は同じセダンでもSEとSELでは型式が異なったのだ。そういったこともあり、ロング・ボディ仕様のV126型Sクラスは別格だといえたが、それがAMGによって快速エグゼクティブ・サルーンへと料理されたのだから、ユーザーは圧倒的な存在感と豪快な走りを思う存分満喫できた。

さて、話の本筋をAMG 560SEL 6.0-4Vに戻すと、1990年までのAMGに搭載されていた6リッターエンジンは、当時のメルセデス・ベンツの看板V8エンジンだったM117型ユニットをベースとしたものだった。これはSOHCエンジンにAMG製4バルブヘッドを組み合わせたもので、ハンマーヘッド・エンジンというニックネームで親しまれた痛快なユニットだった。

1991年以降のAMGに搭載された6リッターエンジンは、マイルドというか、いかにもメルセデス・ベンツらしい優等生的なマナーを特徴とするM119型ユニットがベースになったので、やはり、AMG 560SEL 6.0-4Vを本分を楽しみたいならば、迫力ある排気音、軽快な吹け上がり、そして、猛烈な加速感を堪能させてくれるハンマーヘッド搭載の前期モデルをチョイスするのがベスト、ということになるだろう。