



Mercedes-Benz 500E / E500 FEUER UND SEIDE



高性能スポーツカーであることをイメージさせる「炎の情熱」と高級サルーンとしての品格も持ちあわせていることを意味する「絹の優美」という2つのキャッチコピー（ドイツ語：FEUER UND SEIDE）を掲げ、500Eは日本デビューを果たした。



他のW124とは異なり、500E/E500のショック・アブソーバーにはリバウンド側にもスプリングが組み込まれていた。大き過ぎず、かといって、小さ過ぎることもないボディ・サイズはスポーティな走りに適しているが、長距離移動の際にもドライバーに並々ならぬ安心感を与えてくれる。今回撮影した500Eは1992年式で、インテリアに対して、イタリアン・エッセンスとドイツ製パーツの融合を試みた個体。アルミホイール等はノンオリジナル。撮影協力：J-AUTO <http://www.jauto.co.jp/>

クルマ好きの理想をすべて満たした最高の実用車

今日でも数多くの自動車趣味人を魅了しているメルセデス・ベンツ500Eが発表されたのは1990年10月のことだった。アンペールが行なわれたのはパリ・サロンの会場で、ミディアム・クラスのボディに、119型と呼ばれる強力な水冷V型8気筒エンジン(総排気量：4973cc／最高出力：330ps)が組み合わされたことなどが話題となった。

初期モデルの生産がボルシェの工場に委託されたことでも脚光を浴び、この“ボルシェ・ファクトリー物”に対して特別な感情を抱き続けている熱心なファンも少なくない。

日本では1991年12月から500Eの販売が開始され、メルセデス・ベンツの正規ディーラーにおいて、ボルシェ・ファクトリーにて生産された1992年モデルを新車で購入できた。

ちなみに、メルセデス・ベンツの工場で組み立てるのではなく、ボルシェのファクトリーに生産が委託された経緯には諸説あるが、一般的には「当時、経営状態が悪かったボルシェを救済するため」に、そのような措置がとられたと言われている。

それはそれで真実なのであろうが、ボルシェ・ファクトリーで生産された500Eだけがブレンボ製キャリパーを採用し、シャープなハンドリングに寄与する薄いブッシュ(サスペンションの緩衝材)が装着されているなど、単なるボルシェへの救済措置だったとは思えないような魅力的なディテールを有している。

また、非常に強固なことで知られるW124用ボディの各部を大幅に補強し、特にリア・セクションの剛性を格段に上げていることなどが

らも、長年、RR(リア・エンジン、リア・ドライブ)レイアウトの理想を追求してきたボルシェのアドバイスが500Eの開発当初からあったであろうことを窺わせてくれる。

メルセデス・ベンツからボルシェのファクトリーに一旦500Eを構成する様々な部品が搬入され、ボルシェ959のそれと同じだったと言われる製造ラインでエンジンや足まわり等がボディに組み付けられ、そして、検品および出荷のために再びメルセデス・ベンツの工場に車体を戻すといった驚くほど手間のかかる工程を経て生産された“ボルシェ・ファクトリー物”にこだわってみるのも一興だろう。

さて、1993年以降、500Eも他のモデルと同じようにメルセデス・ベンツの工場生産されるようになった。このタイミングで、燃費の改善等を目的としてエンジン・マネージメントが変更され、若干のパワーダウンを余儀無くされた。1994年から車名もE500へと変更された。

最高出力が下がったことにより、“ボルシェ・ファクトリー物”と1993年以降のモデルではエンジンの仕様が同一ではないとも言えるが、実際にカムをはじめとする各部に相違点がみられる。とはいえ、それは時代の要求で改善＝結果的にパワーダウンしたとも考えられるので、エンジンに関しては初期物だけを美化し過ぎないほうがいいかもしれない。

現在、日本国内に棲息している500E/E500は約3000台ほどで、そのうちの約1600台がディーラー車だと言われている。ディーラー車の流通数に関しては、1993年式が最も多く、次に1992年式、1994年式が最も少ないことが確認されている。なお、最終モデルとなったE500 Limitedは日本に正規輸入されなかった。

実用的だが運転も楽しめる高級サルーンを探している方は、迷うことなく500E/E500を購入してみるといいだろう。