

新車価格の10分の1で高級車に乗る方法 愚者は経験に学び、賢者は歴史に学ぶ アクティブサスに運命を託した大博打!



スピードジャパン 小澤一彰

「誰だ? こんなナンパなべ
ンツに乗ってきたのは。ナ
ンバーがいいオンナだよ」
とカメラマン森口の第一声。

去年の3月、連載企画ピ

ンビーの取材開始前の会話

だ。ライター半谷、カメラ

マン森口、編集古Q、あと

の取材同行スタッフという

と…。まさか、スピード

ジャパンの小澤さん?

「いやあ、どうも。おはよう

ございます。買っちゃいま

した。前から欲しかったん

ですよCL55AMG、カッ

ト…。まさか、スピード

ジャパンの小澤さん?

「いやあ、どうも。おはよう

ございます。買っちゃいま

した。前から欲しかったん

ですよCL55AMG、カッ

コいいでしょ?」

ピンビーのメンテを担当するBIS
の山崎親子も唖然だ。半谷、森口、古

Qは呆然だ。小澤さん、どうしたの?
「それにしても1107、いいオナ
はないでしょ小澤さん」と森口。

「え? あれホントだ。知らなかつた。
希望ナンバーじゃないんですけどね。

ま、このクルマには合つてゐるかな」
フェラーリ、ベンツ、ポルシェ、B

MW、VWなどのパーツを海外から格
安で取り寄せてくれるスペシャル

ショップ、スピードジャパン(SJ)。

その代表が今回の主役、小澤一彰さん
だ。

エフロードではSJと組んで、これ

までにテスタロッサ、ボルボV70のメ

ンテ企画、ポルシェ996を997
ルックにするモディファイ企画などを

やつてきた。今は次なるターゲットを
決める間のツナギとして、VWのビー

トルを草レース仕様にする企画を行
中。そんな最中に小澤さんが愛車を替
えた。

元々クルマが好きでこの業界に参入
してきた人。車歴を見てもそのマニア

言わずと知れたパーツ屋さん。オーナーのために海外から格安

の優良パーツを輸入してくれる。一般オーナーだけじゃなく業者さん

も御用達のスペシャルショップだ。

http://www.speedjapan.co.jp/
部品問い合わせTEL:03-3555-8865(代表)
FAX(通話料無料):0088-22-5551(24時間受付)
mail = shuchu@speedjapan.co.jp

SPEED JAPAN

小澤一彰

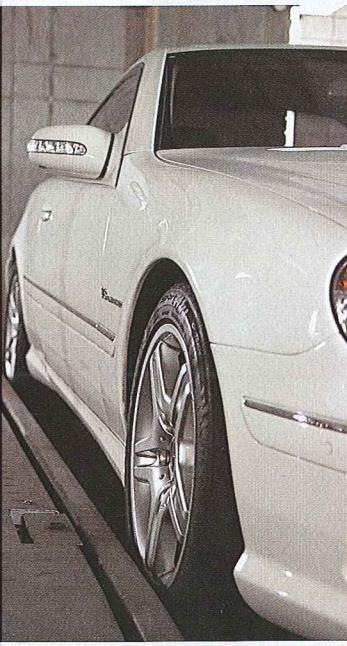


2004 MERCEDES-BENZ CL55 AMG

ふつ飛べば軽く200万円コース。恐怖のアクティブサス搭載車。

スピードジャパン小澤がマイカーとして選んだクルマは
そんな爆弾を抱えた2004年モデルのCL55AMG。
リスクがあるから相場は安値安定。知恵を絞って対処して、
問題がクリアできたら明るいクルマ生活が待っている。
格安で高級車を狙うなら、このくらいのリスクは覚悟せよ!

文●エフロード編集部古Q 撮影●村上 豊



東京23区内のとある高級マンションの地下駐車場。小澤CL55AMGはここに待機している。1855mmの全幅でギリ。リアタイヤと駐車枠の間隔はほんの少し。

ぶりに驚く。個人的所持の他、会社のテスト車両の意味合い込み車両も多数。ちなみに完全個人所有は510ブルーバードに始まり、マスタング・マツハ1、S130の280Z、RX7、R32のGT-R、初代セルシオ、BMWからはE32の750iL、アルピナB10ビターボ、ボルボのV70、ベンツはW124の3.4AMGに190Eの2.5-16V、CLKカブリオレ、そして去年手に入れたCL55AMGと続く。

これに加えてテスト車両としてはW202 C36のAMG、W124 26

0E、ポルシェ930ターボルック、ジャガーハード、テスタロッサ、その他に996ポルシェを2台に986ボクスターを2台。ふーつ。

仕事とはいえ、ここまで多種多様なクルマに乗ってきた人も珍しい。そんな小澤さんが今回選んだクルマがCL55AMG。まさにミニアド。普通は買わないですよ。だって全長5m以上のあんなにデカいクルマで2枚ドア。新車価格1800万円超のメルセデスの最高級ラグジュアリークーペだ。エンジンは500ps/71.4kgmを発生するV8の5.5literスーパーチャー

「ジャ。そんなにパワー無くてもいいんじゃない? なんで、今、CL55AMGなんでしょうか。
「アクティブサスに興味があったのと、壊れまくるという噂があつたので部品屋としての興味からですかね」

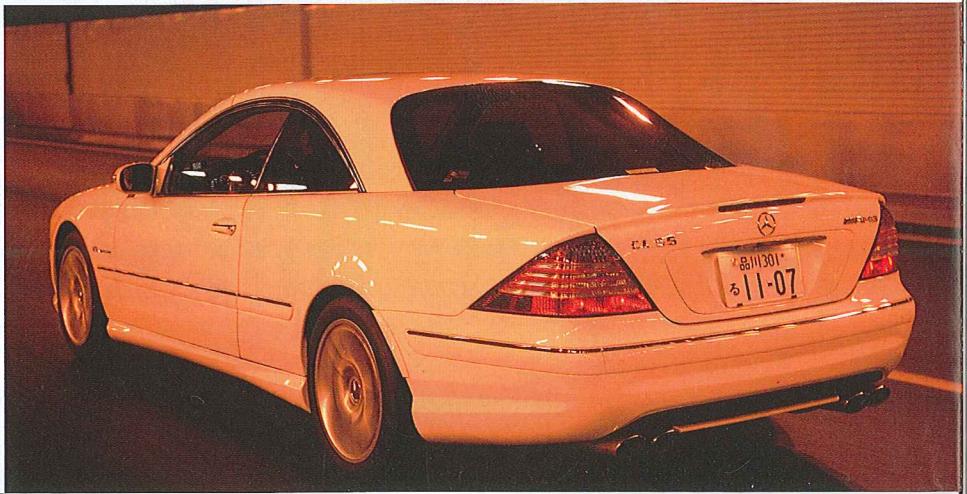
ちなみにおいくら万円?

「新車価格1800万超で乗り出し2000万のクルマが業者オーフショウで2000万しない。乗り出しで200くらいだったかな。走行は9万5,000kmくらい。買って1年ちょいで1万5,000kmほど走ったから今は11万2,300kmになつてますね」

小澤さんが興味津々のアクティブサ



社長!いつも
何乗ってるんですか?
スペシャルショップの
社長のクルマ



社長! いつも
何乗ってるんですか?

スペシャルショップの 社長のクルマ

2004 MERCEDES-BENZ CL55 AMG

全長×全幅×全高・5015×1855×1400mm

ホイールベース・2885mm

トレード前/後・1580/1580mm

ドア数・2ドア

乗員定員・4名

車両重量・010kg

エンジン・V型8気筒SOHCスーパーチャージャー

総排気量・5438cc

ボア×ストローク・97mm×92mm

圧縮比・9

最高出力・500ps(368kW)/6100rpm

最大トルク・71.4kgm(700Nm)/2750~4000rpm

燃料タンク容量・88l 無鉛プレミアム

10・15モード燃費・6.2km/l

ステアリング・ラック&ピニオン

サスペンション前・4リンク式

サスペンション後・マルチリンク式

ブレーキ前後・ベンチレーテッドディスク

タイヤサイズ前・245/45R18

タイヤサイズ後・265/40R18

最小回転半径・5.3m

駆動方式・FR



メルセデス・ベンツの最高級ラグジュアリーカーがCLクラス。小澤さんのCL55AMGは2004年モデル。全長5mという立派なボディにドアは2枚。なんとも贅沢なクルマだ。グレードはCL500、CL600、CL55AMG、CL65AMGの4タイプ。ちなみにCL500は5.1lV8から306ps/46.9kgm、CL600は5.5lV12から500ps/81.6kgm、CL55AMGは5.5lV8スーパーチャージャーで500ps/71.4kgm、CL65AMGは6.0lV12ツインターボから612ps/102.0kgmを発生するエンジンを搭載する。AMGのハンドル位置は全て左。

ス、これは加減速時などに発生するボディの揺れを感じて、サスペンション制御を行うアクティブ・ボディ・コントロールシステム（ABC）のこと。これがブツ飛ぶと運が良くて30万運が悪いと軽く200万円コース。ネットなどではこの情報が飛び交い、みんなこのアクティブサスのトラブルが恐いから手を出さない。元々実用的じゃない趣味グルマに加え、こんな爆弾抱えてたら相場は下がり傾向。そこをあえて突く。

「部屋だから興味があるって…」「部屋じゃないと手は出さなかつた」と本人は言うが、いやいや100パーセントの趣味です。私分かつてますから。で、部屋という隠れ蓑を上手く利用し、クルマ購入最大の難所、奥さんの機嫌つかがいをする。

「ふーん、そう。まあ、仕事が絡むなら仕方ないわね」という予想通りの返答を得て、堂々の購入となつたわけだ。

アクトイブサスに興味がある。だから調べた。クルマのこと、部品のこと、もちろん購入時には可能な限りの履歴を調べた。1オーナーのヤナセ物。ど

うやら70万円ほどかけてABCに一度手を入れている。アクトイブサスが壊れたってのは、つまりはオイルが漏れること。ホースから、ポンプから、バルブからか、それともサス自体からか。その場所によって費用はピンキリ。しかも、1本ダメになれば、時期的に他の3本も疑わなければならない。ベンツ用で1本27万くらい。AMG用になれば1本37万円という高額商品。そりや買うとき慎重にならざるを得ない。というか、買わない。みんな敬遠する。だから中古になれば新車の10分の1の値段で乗れる。

部屋だからではない。一人の純粹なクルマ好きだからこそCL55AMGを買うことが出来たのだ。小澤さんはそういう人だ。

ではさてそんなCL55AMG、乗つて走つたらどんなクルマだ? 「今まで乗つた中ではテスタロッサが楽しかった。足回りをすべてリフレッシュした後は、こんなに楽しいクルマだったのかと感激した。このCLもその時と同じくらい楽しい。単にアクトイブサスに興味があつたという低い



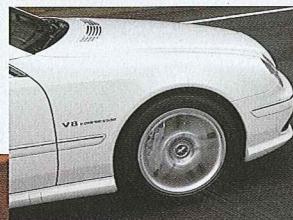
さすがに新車価格1800万超のベンツ最高級ラグジュアリーカー。シートやダッシュパネルなど随所にレザーが使用され、各種情報を表示するマルチファンクションディスプレイをもつメーターパネルやマルチファンクションコントローラー（VICS/ETC対応DVDナビ+6.5インチモニター付）なども備わる。ステアリング裏のパドルボタンの使い勝手が悪く、小澤さんはパドルシフトに変更。マイクエン後にパドルになったが、この年式まではボタンだったのだ。でもメルセデスらしくポン付けは不可能。現行モデルのパドルを取り寄せ、配線から引き直しボタンからパドルへとモディファイした。購入時9万kmだったが、前オーナーは高速道路メインの使い方だった。リアシートはおろか、インテリア全てがグッドコンディション。

ハードルからの乗り出しつてこともあ
るでしようけど、期待以上の走りです
ね。特に高速コーナーリングが最高に気
持ちいい。瞬時にロールを制御してく
れて、とにかくボディが安定している。
今までのクルマと全く違う動き。だか
らタイヤがこんなに減っちゃうのかね
え

アクティブサスは最高。次のクルマ
もアクティブサス搭載車を狙うという。
興味があつたらとにかく飛び付く。
無闇にではない。用意周到、万全の体
制を整えてリスクを最小限に抑えるた
めに知恵を絞る。本当に欲しいクルマ
ならそのくらい当然だ。すると希望は
叶う。期待以上の楽しみが待っている。
新車価格の10分の1。しかもいままだト
ラブル知らず。愚者は経験に学び、賢
者は歴史に学ぶ。

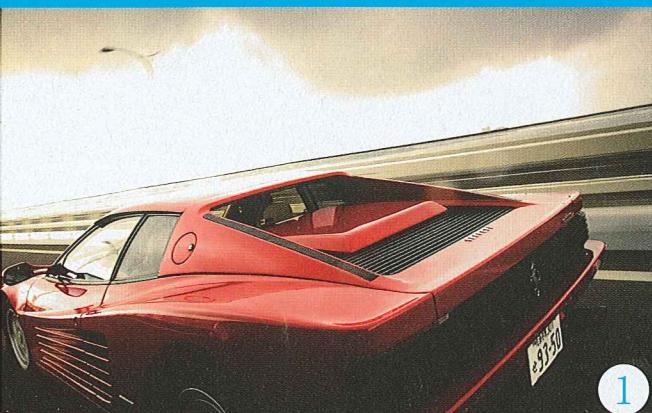
最後に聞いた。今まで所有したクル
マで一番つまらなかつたのは?

「初代セルシオです。静かすぎてフワ
フワして気持ち悪かった。接地感が
なくて真っ直ぐ走ってても酔うような
感覚。それまでハードなクルマに乗つ
てきたからってのもあるでしょうし、
トヨタの最高級車はこうあるべきって
のもあつたんでしょう。でも、あの乗
り心地はダメでした」



SPEED JAPAN 小澤一彰

SPEED JAPAN 小澤一彰が愛したクルマたち



完全プライベートの他、兼テ스트車両としても色々なクルマに乗ってきた。
①テスタロッサは足回り完全リフレッシュした後の乗り味が忘れないといふ。
②ボルボV70は限界までのロムチューン。
③996ポルシェでは997仕様にするためヘッドライト周りの型とりをし、ついに製品化にまでこぎ着けた。
④ボクスターのヘッドライトもご覧の通り。
⑤190E 2.5-16Vではクルマ好きの血が騒ぎ、自らステアリングを握ってツインリンクもてぎでのアイドーラーズ12時間耐久レースにも参戦。
⑥ボクスターはお気に入りだったのか、都合2台を乗り継いだ。

