

# 500E

Welcome to 500E CLUB



# 俱楽部

熱血的W124愛好家の広場

デジタルならチョコイの調整も、アナロゴなアーノグでは経験と知識、集中力が必要になるカーオーディオの世界。今回は理想のために既存のシステムを一新! MES2008で試聴者を魅了した感動のサウンドの裏側を公開する。後半では注目のアジア製タイヤについて考えてみたい。

今月のメニュー  
■ MES2008出展  
■ アジア製タイヤの実力を試す

文・撮影=500E俱楽部制作委員会  
協力=ミュージックボックス/エムズライン/  
株式会社ハンコックタイヤジャパン  
エスファクトリー/スピードジャパン



## オールドメルセデス オーディオはアナロゴがいい

昨年2回にわたって紹介したW124/500Eへのオーディオのインストール。当時のメルセデスは、アウトバーンでの交通情報を聞く手段としてしか「ラジオ」を捕えておらず、車内で音楽を楽しむという用途としてはいささか貧弱であった。これはW124のスピーカーを見れば自明なことで、紙でできたダッシュボードにはめ込み式のお粗末なスピーカーが鎮座している。これではどんなに良いスピーカーを奢って、ヘッドユニットを交換しても結果は予想で

きる。今でこそメーカーも、車内で音楽を楽しむということを設計段階から考えているが、80年代当時の認識としてはこの程度であった。さすがに90年代になるとこの考え方を改め、途中でアンプを足したり、低音用スピーカーを加えているが、元の設計が悪い。そのため、W124に関してはラジオとしての機能は十分であるが、それ以上の結果は望めないものであった。そのため、多くのユーザーがオーディオモディファイに勤しみ、音響メーカーも技術力を尽くしたラインナップを提供してきた。

現在の自動車は設計当初から音響を考えてあるが、CAN接続など理由でヘッドユニット交換すら自由にできない。そのため、オーディオを楽しむユーザーにはオールドメルセデスユーザーが多いのもまた、逆からの事実である。さて筆者の独断で言えば、オールドメルセデスのオーディオにこだわるなら、アナロゴであるべきだと考

える。これはヘッドユニットのデザインがデジタルだと現代的過ぎるといった外観上の理由もあるが、音の柔らかさや「ゆらぎ」がW124には似合っていると思うからだ。ただし、アナロゴ機にはデジタルで慣れた機械任せのセッティングはできない。

例えば、ボーカルの位置をガラスの真ん中にすることは、そのたびにスピーカーの角度調整、つまりは分解製作が必要になるし、高音用と低音用のスピーカーの「つなぎ」を変えにはネットワークを製作したり、コンデンサー容量を変更する「半田ごて作業」が必要になる。

蓄積されている専門店であれば、すでにデータはそれぞれが持つており、あとは個人の趣味、オーナーの趣味に合わせたアレンジだけだ。

完成形に近いオーディオをさらに進化させる

前回に引き続きセッティングをお願いするミュージックボックスの石川氏は、自分でもW124を運転するアナロゴ&アナロゴ派。インポーターで勤務していた経験もあり、豊富なノウハウと人脉を頼って日本全国からW124乗りが集まる数少ない専門店だ。そんな石川氏が前回制作したヘアライン号は、アナログ2チャンネルをドアマウントのコアキシャルスピーカー2個で駆動するシンプルな方法。アンプやデッキ内部をチューニングした完成の域に限りなく近い「作品」を、ショーに展示するためと云はれ、新しくイギリスには正直腰が引けた。

当初はケーブルをクオリティの高いオーディオライン社の製品に換えることを考えていたが、石川氏は「コン

## 人生楽しむためのツールだから我慢なんかしたくない



スピーカーをドアに固定するビスは、磁力に影響がない特製のノンマグネットのステンレス製。「小さな点の積み重ねがチューニング」と語る石川氏。

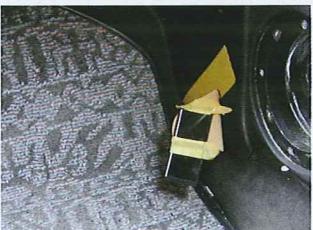
## W124とオーディオを知り尽くした職人による究極のインストール



成型済みのベースに内装に合わせた表皮を張って完成。違和感のない純正装着と見まがうばかりの出来。



左はフットレストとサイドブレーキを逃げてマウント。振動に強い重量のある成型剤を用いて製作。



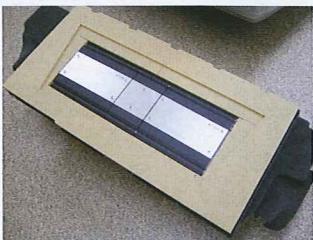
位置角度を決めて台座を作成。運転席のドライバーの耳を狙って、右は約60度左は約90度の角度をつける。



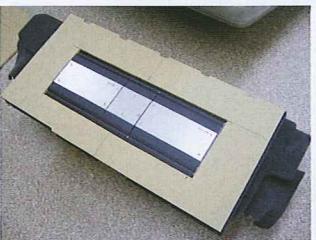
今回のポイントのツイーター設置位置を決めるためにレーザーポインターと鏡を用いて角度を測る。



完成したアンプボードに化粧用のファブリックを張って完成。トランクを開けた時のアピールもGood!



ボリュームの大小に関係なく大電流を消費するA級アンプは熱を多く発生させるため、ボードを2段にして隙間を確保。



アンプボードにアンプと電源部をセット。中央のプリッジで左にあるアンプと右の電源をつなぐ。



今回採用したアンプはマクロムのExtremeシリーズ。電源を別にしたA級駆動でまさに究極の仕様。



チューニングを施したナカミチのCD700 IIにマクロムのアンプ+電源、自家製バッジネットワークで同じくエクストリームのスピーカーを採用するHiFiの2チャンネル。

これぞ真のカスタムインストール  
最高の機器とチューニングで  
ユーザーに合わせた音響セッティング



完成形であったEijū/2007モデルをマクロムの2way-Extreme仕様に発展させた。MES2008では高い音像と定位、怒濤の情報量はマニアから高い評価を得た。



「色気」の要の高音用のツイーター。シルクドームが特徴で、柔らかい、耳元でささやくような音を再生。本体は削り出しのアルミニウム。



ミッドスピーカーには片側8個の強力ネオジウムコイルが贅沢にも搭載する。スピード感と迫力のあるレスポンスを実現する。

幸せなのが不幸せなのが、子供の頃からJB-1だkt 88だけで育った筆者だと、聴けばね、分かるんですよね、その良さが。そうなるとね、欲しくなっちゃう。

少し悩んだが「所詮クルマは人生を楽しむための道具」「趣味や道楽で我慢しちゃいけない」との哲学でルビコン川を渡る。さいが投げられればあとは一気呵成。培ったノウハウ

テストで視聴されることが多い女性ボーカルに合わせてツイーター位置を変更し、ガラスの真ん中、ボンネット上で歌うようにしたい」との提案。理由を聞いてみると、良いスピーカーとアンプができるので使ってみたいということらしい。同氏が勧めるイヤホンの時代からスピーカーを作つていうことらしい。マクロムは、19世紀蓄音機の時代からスピーカーを作つていて、ハイエンドメーカーである。

タリア製のマクロムは、19世紀蓄音機の時代からスピーカーを作つていて、ハイエンドメーカーである。

幸せなのが不幸せなのが、子供の頃からJB-1だkt 88だけで育った筆者だと、聴けばね、分かるんですよね、その良さが。そうなるとね、欲しくなっちゃう。

少し悩んだが「所詮クルマは人生を楽しむための道具」「趣味や道楽で我慢しちゃいけない」との哲学でルビコン川を渡る。さいが投げられればあとは一気呵成。培ったノウハウ

ウでインストールを進めツイーターを移動。マウントするための造作をしてアンプボードを作成した。スピーカー配線は、Ageingのシルバー（純銀線を使用し、ラインは同社のプラチナ線や金線を惜しげもなく採用。シンプルな2チャンネルで部品点数を抑え、素材の良さと腕、「お見立て」で勝負する。結果は車外でドアを開けた音を聞くだけでも、以前との差が分かかる圧倒的な情報量。座つて聴けば、頭が熱くなるといふか、背筋に電気が走るような感動。

80年代に、初めてナカミチのデモカーでハイファイのカーオーディオを聴いた瞬間がよみがえった。その頃から比べると性能も格段に上がり、値段も半分以下。これは技術の進歩のほかに、多くのインストーラー達の努力と汗の結果であることは間違いない。

# 500E俱楽部 特別編 注目タイヤレポート

最速を目指すこれまでの500E俱楽部と少し路線を変え、今回の特別編ではアジア製タイヤについて考えてみたい。日本のタイヤ市場において、アジア製タイヤのマーケットはまだ小さく、性能評価についても未知数な部分が多いのが現状だ。そこで今回は、国産車メーカーもライン装着する信頼性の高い韓国製ハンコックをチョイスし、その実力を試してみた。



現在500Eに乗っているオーナーの中で、財布を気にしない保有的なユーチューバーであれば、恐らく高級タイヤ、そうでなければお手頃なタイヤを選ぶようである。その意味でこれまでと路線を変えて、アジア製のタイヤを試してみると、いうのは理由がある。実は、別の雑誌のテストで他のアジア製タイヤをポルシェに装着して走行した経験があり、その時は正直閉口した。バランスが十分に取れない、超高速走行すれば音が変わるように有様。これならポルシェになんか乗らないで、タクシーに乗っていた方が良いというのが、正直な感想だった。そこのポルシェよりは圧倒的に超高速走行が多いYタイヤのヘアライン号には、ドラッグスリックを履くことはあっても、ほかはないと思つていた。

しかし、知人のレーシングドライバーや回りからは、「ハンコックのタイヤは良い」という評判を耳にする。まあ、スポンサーに付いて貰つてることを差し引いて聞いても、どうも本当にそう感じているらしい。ライン装着する国産車メーカーが出てきたのも事実である。

GT300でポルシェをドライブする木下みひろ氏は、プライベートでもハンコックだ。

「価格はマーケットが決める」。MBA留学時代のボストンで学んだシカゴ学派の先生が書いた教科書には、確かにそう書いてあった。需要と供給、時間といった古典経済学的な観点のほかに、買い手の賢さ、情報の差、それ以外に現代では、ブランド、商品イメージといったものがある。

メーカーが自社の車両にライン装着するタイヤ以外を補修用タイヤと呼ぶ市販タイヤは、欧州系のブランドタイヤや国産の一流品、そしてアジア製のタイヤに大別できる。レース活動やコマーシャルで培つたブランドイメージを持つ高級品に対して、格安のアジア製タイヤは値段勝負と

## Hankook VENTUS V4 ES

オールシーズンタイヤのコンセプトを取り入れハイパフォーマンスを実現

路面状況がウエットやドライでも、高剛性センターリブの採用によるシャープなステアリングレスポンスを発揮し、ウインター性能も兼ね備える。5ピットランダム配列プロックがパターンノイズの特定周波数を分散させ、快適な乗り心地を実現する。

■問い合わせ: 株式会社ハンコックタイヤジャパン  
URL:<http://www.hankooktire.com/japan/index.asp>



なりやすい。だが実際のマーケットにおいて、多くのユーザーは決して正確な情報を持つてはいないし、ブランドイメージやファン性にも影響されるから、経済学者が言うように高いものが良い、安いものが悪いとは必ずしも限らない。販売店の勧めやクチコミ、インターネット情報、雑誌記事が影響するのもまた事実である。

現在500Eに乗っているオーナーの中で、財布を気にしない保有的なユーチューバーであれば、恐らく高級タイヤ、そうでなければお手頃なタイヤを選ぶようである。その意味でこれまでと路線を変えて、アジア製のタイヤを試してみると、いうのは理由がある。実は、別の雑誌のテストで他のアジア製タイヤをポルシェに装着して走行した経験があり、その時は正直閉口した。バランスが十分に取れない、超高速走行すれば音が変わるように有様。これならポルシェになんか乗らないで、タクシーに乗つていた方が良いというのが、正直な感想だった。そこのポルシェよりは圧倒的に超高速走行が多いYタイヤのヘアライン号には、ドラッグスリックを履くことはあっても、ほかはないと思っていた。

しかし、知人のレーシングドライバーや回りからは、「ハンコックのタイヤは良い」という評判を耳にする。まあ、スポンサーに付いて貰つてることを差し引いて聞いても、どうも本当にそう感じているらしい。ライン装着する国産車メーカーが出てきたのも事実である。

GT300でポルシェをドライブする木下みひろ氏は、プライベートでもハンコックだ。

# VENTUS V4 ES の特徴

#### 優れたウェット性能を發揮



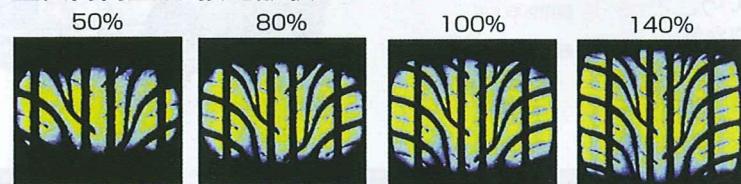
シリカ配合のコンパウンドと排水効率の良い4本のストレート溝、V字形状溝の効果により優れたウェット性能を発揮する。

■摩耗性能の向上で  
ロングライフを実現

トレッドの各ブロックに配置されたサインタイプは、路面から入力を効率良く分散させ偏摩耗の発生を抑制している。また耐久性も向上している。



#### 負荷荷重別 接地形状



優れた性能を発揮する接地形状にするため、コンピュータの解析技術によって最適なタイヤの断面形状とトレッドパターンを実現。負荷荷重領域内で安定感のある接地形状を生み出す。

ココがポイント!

- 接地圧分布の偏りを解消し、偏摩耗を抑制
  - 安定した接地形状から生み出されるシャープなレスポンス
  - 接地圧力のバラツキから生じる不快なパターンノイズの発生を抑制



19、20インチの超扁平ホイールでもマッチングするラインナップを持つ。市街地、高速道路などの走行において不快な印象はなく、普段使いのタイヤとして十分な性能を発揮する。

## **VENTUS V4 ES** タイヤサイズ表

■ 20インチ

タイヤサイズ <sup>a</sup>	外径 m/m	リム幅 インチ	タイヤ幅 m/m
225/30ZR20	644	8.0	230
275/30ZR20	675	9.5	272
225/35ZR20	667	8.0	227
245/35ZR20	680	8.5	244
255/35ZR20	686	9.0	260
275/35ZR20	700	9.5	271
245/40ZR20	706	8.5	246

■価格:オープン

■ 19 インチ

タイヤサイズ	外径 m/m	リム幅 インチ	タイヤ幅 m/m
265/30ZR19	642	9.5	266
275/30ZR19	648	9.5	268
215/35ZR19	633	7.5	217
225/35ZR19	641	8.0	226
235/35ZR19	647	8.5	240
245/35ZR19	656	8.5	244

■ 17インチ

タイヤサイズ	外径 m/m	リム幅 インチ	タイヤ幅 m/m
215/55ZR17	668	7.0	226
225/55ZR17	679	7.0	233

そんなわけで試してみたハンコック  
ク[VENTUS V4 ES]。  
装着時にビードが極端に柔らかい  
というわけでもないし、バランスも  
きちんと取れる。装着後、街中を走つ  
てみると、ノイズやアンバランスな  
感じはない。高速道路で普通に走つ  
てみると、ハンドリングがおかしい  
とか、音が気になる、乗り心地が悪  
いなどといふこともない。ハーフウェット  
でもウエットでも、変な癖は感じら  
れなかった。超扁平と呼ばれる19イン  
チ超のホイールで装着率が高いの  
もよく分かる。

と性能のバランスが良いというのが実感である。  
いずれにせよ、幅広いレンジで選択肢が増えるのは良いことだ。まだ慣らし中なので全開走行ができないのが残念だが、今後も経過を見ていくたい。

ウエットでも変な癖は  
感じられなかつた

特筆すべきはその価格。市場価格を調べてみると歐州系や国産高級タイヤが4本で20数万、高いものだと