

## フェラーリ新時代の幕開け、SF90ストラダーレ 新型プロジョー208の実力を徹底検証

フォルクスワーゲンT-Roc／ボルボXC60 B5 AWD／ゴードン・マレーT.50詳報  
BMW 3シリーズ vs メルセデスCクラス・ワゴン比較テスト／ピニンファリーナ最新情報



# 我に返って、ワゴンに返る

## Re-EVALUATION of **WAGON**



果てしない巨大化の目的はなんだったのか。みんなで乗りたい、なんでも積みたい、モアボリューム、モアパワー、モアボリューム、モアパワー、モア……モア……モア。さればひとつ目の思考停止だったのかかもしれない。いま我に返って考え直す。もうひとつ別の答えが見えてくるのではないか。ワゴンに返ってみてはどうだろう。

北高主税・ち魯  
photo: Chikara Kubatake



# Mercedes-Benz

正しいから、今なお新しい。

メルセデス・ベンツ E 320 ステーションワゴン (S124)

振り返れば「ワゴン」という選択肢が今よりも魅力的だった時代があったし、その時代に生まれたモデルの中のいくつかは今でも選ばれて乗られている。たとえば「イチニーヨン」と呼ばれるメルセデス・ベンツのEクラスもその1台だ。

小野光陽一文  
report: Koya Ono  
北島主税一写真  
photo: Chikara Kitabatake

建築家 佐竹永太郎さん

2005年にSTARを設立。帝都からリゾートホテルまで、幅広い建築と空間デザインを手掛けた。自動車関連ではローズス東京の宿泊ショールーム(渋谷区神宮前)がSTARによるデザイン。取材したS124の他に、1986年製のランチア・フルヴィア・クーペの1.2Lシリーズも所有している。

STAR/株会社エヌティ・エイアール [www.stararchitects.info](http://www.stararchitects.info)

# E 320 Stationwagon (S124)

愛嬌で勝負していない

「仕事柄、模型を積んだり材料や工具を積んだりするので、ワゴンがいいよねと、建築模型ってけっこう大きい箱なんですよ」

メルセデス・ベンツの初代Eクラスワゴン、いわゆるS124に乗る建築家の佐竹永太郎さんは、選んだ理由を趣味性ではなく実用としての判断だったのだと言話す。

「S124はあくまで日常のアシで、仕事グマなんです。買うまでには123のワゴンもクラシックでいいなと思っていたんだけど、趣味っぽさが出て過ぎると思って。それならS124はどうかな?と見てたら、用途に対して機能もデザインも成り立つぞ。妻も運転しますし、仕事を使うので安心安全は担保したいところだけれど、それも大丈夫そう。長距離を走っている時のそした感じも好きですね」

じゃあいいだろうということで買いました」

それは2000年のことだったというから、佐竹さんの1995年製S124は製造から14年が経っていたことになるのだけれど、当時も、そして今でも、ワゴンとしての魅力は色褪せていないらしい。

「S124は説明できない、デザインがひとつもないんです。デザイン全てに理由を持たせられるのて本当に凄いことで、雰囲気や愛嬌で勝負していないんですね。しかもきちんと走って、荷物も積めて。ワゴンを理想的に作り込んでいた結果はこうになります、みたいな。ロジカル(論理的)でないラジカル(合理的)。だからS124は「完極のツール」ですね。乗り心地もスムーズですよ。特に速度域が高くなると安定感が増えて、糸で引っ張られるようにスムースルースで走ります。長距離を走っている時のそした感じも好きですね」



## メルセデスは嫌いだった

建築家という仕事をしていて、11年も大切に1台のS124に乗っている。そう聞くとさぞリボンティッドスターにご執心なのだろうと想像するところだが、かつてはその反対だったらしい。

「最初に動めたのがアートを手掛ける設計事務所だったんです。アートの人たちってやっぱり斜に構えているから、反体制ってはどうじないけれど、メルセデスってお金持つの主流みたいなイメージでね(笑)感性の人間しては感性がない人面白くさうさうに乗っているというイメージでした。だから僕はむしろアンチ・メルセデスで。その時に乗っていたのがクラウンゴールドの不思議な色をした(ユーコ)ロードスターでしたしね」

それなのにどうして?と聞かずにはいられません。

「たまたまというか、妻の実家で乗っていたW202を譲り受けたので乗ってみたんです。いかにもメルセデスっぽい渋い青のセダン。



かつては底堅党として良えたグリルとエンブレムも、現代車の巨大化したエンブレムを見慣れるほど見えて結構嫌かる。Eクラスでありながらアンダーステイントでもある。



でいます。ワイヤーも、1本で全面を完壁に拭くにはどうしたらいいかを考えてあんな複雑な機械になっているし、ご存知のようにサイドミラーも左右非対称。そういう馬鹿が直さいとか、完璧主義な感じがこのクルマの“正しさ”で、だから時代が変わつても飽きがこない、デザインの美しさは変わらぬよね」

実用車の傑作が、そのデザインに心打たれたオーナーの元で実用車としても使われている。なんと幸せな光景だろ。

「ウチにとては文字通りアシですから毎日、特に気を使うこともなく乗っているんですけど、何いわむず完璧な状態でいてくれます。本当はアビフエンダーの色が違ってきたりしているので、直すべきなのかもしれませんけどね……」

佐竹さんは少し申し訳なさそうにそう話したが、むしろこの使い込んだ感じが124ワゴンらしいな、僕は思っている。©

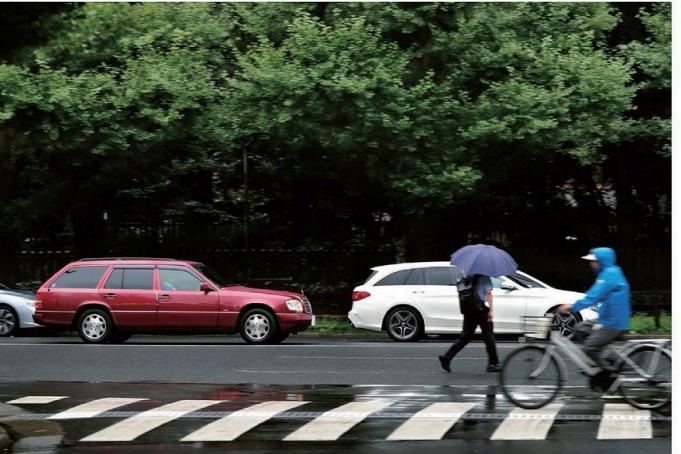
残っているものが存在するのだと思います。古いもの、時間を経ているもののというのは時代という選別過程を生き抜いてきた理由があるとも思うんです。僕は丹下健三さんの代々木体育館を見築をを目指したのですが、僕が見て影響を受けた時点ですでに完成から20年は過ぎていて、さらに30年経った今も美しい」

正直さ。この一言に尽きる。124にはメルセデス・ベンツらしい正しさが貫かれているから、清々しく、色褪せないのか。

「124はカタチの作り方に感情を入れていないのが心地良いと感じますね。例えば今日は雨でしたけれど、ボディ表面が雨だけで汚れないようにウインドーの脇やボディの隙間に通して今まで流そうと水路が計算されて作られていて、リアルな風雨に対して丁寧に作りこな

## Mercedes-Benz E 320 Stationwagon (S124)

全長×全幅×全高: 4765×1740×1490mm | ウィールベース: 2800mm | 車重: 1670kg | 駆動方式: RWD | エンジン: 3199cc 直列6気筒 DOHC 自然吸気(ボア×ストローク=89.9×84.0mm) | 最高出力: 166kW (225ps) / 5500rpm | 最大トルク: 317Nm (32.3kgm) / 3750rpm | ギアボックス: 4速AT | サスペンション: 前マクファーリン・ストラット・コイルスプリング / 後マルチリンク・コイルスプリング | タイヤサイズ: 前後195/65R15 | 車両本体価格: 760万円~(新車時)



## 常に新しいデザインとは

S124の魅力、というかこの時代のメルセデス・ベンツの魅力は、なんといってもブルー・サッカーによるデザインと質感である。心中にある“メルセデス像”が124や190の時代で止まっている好事家も少なくないだろう。現代の目で見て古さをまったく感じさせないといえば流石に技術の進歩もあるから贅津になるが、だからといって古い過去をダメインだとは感じないものもある。

「僕は『正しく古いものは常に新しい』と信じているので、デザインに求めるのは新しさではなく良いデザインであること。美には一定の基準があって、だからこそ世の中にギリシャ時代から今まで