

70psアップを実現したポルトオンターボ仕様 現行スポーツモデルに 匹敵する動力性能を獲得

Tuned Import Car

3L DZが装着される。もともと排気量3.3Lのフラット6エンジンに組みあわされるターボだから、C36の3.6L直6ではピークパワーだけでなく、低中速トルクの向上も図れるというところでチョイスされたモノだ。

また、ターボの過給効果を高めるため、パイピングまでくめられたワンの前置きインタークーラーをセット。現状、最大ブースト圧は0.6kg/cm²に設定され、ノーマル比70psアップとなる350psを発揮する。

かつてAMGはエンジン本体に手をくわえるNACHUNを基本としてたけど、このところターボやスーパーチャージャーなど過給機チューンを推し進めてきている。モアパワーを求めたC36オーナーがターボ化に踏みきったことは、図らずもいまどきのAMG流エンジンチューンに合致してたりする。

さっそうと試乗。15年落ちで走行距離も18万kmに達しているのに、いまだきのメルセデスベンツやAMGではずいぶん希薄になった硬い金属質なドア閉閉音は健在だし、走ってもボディのヤレをかんじることはない。さすが当時、ホワイトボディ状態でスポット溶接まじりや各部補強がはとこされただけのことである。かつて、開発費を販売予定台数で割って車両価格を決めていたといわれる、コストは二の次と考えていたメルセデスベンツのクルマづくり。その最後の世代がW202...という話は、新車時から10数年が経つた、まだからその理解できる。

エンジンは、ゼロブースト付近の燃調が濃いみたいで、マフラーから黒煙を吐くなどCPセマティンクにはまだ煮つめる余地があるけど、過給が立ちあがる3000rpmあたりからの加速感ではノーマルを大きく上回る力強さを披露。エンジン本体に手をくわえてないポルトオンターボ仕様で設定ブースト圧も低めにおさえられているから、パワー特性はマイルドで、あつかいにくさをかんじることは皆無といつていい。いや、むしろノーマルより乗りやすく感じるにちがいない。

V6エンジンが幅をきかせているいま、世界的に見ても直6エンジンは稀少で、高回転域までよどみのない回転フィールや調律の取れたサウンドなどが独自の魅力。それがAMG製となれば、なおさらだ。

パフォーマンス的にはノーマルでもじゅうぶんなエンジンをターボで武装。フライリングの変化を最小限におさしながら速さが格段に向上したC36は、過去の名車として語られる存在ではなく、いまでも通用する一級級の性能を持った一台として生まれ変わったのだ。



ノーマル状態のセンターパイプからつくり直されたワンオフマフラー。テールエンドはノーマルのデュアルスクエアから一時的なシングル出しに変更される。前向きは車種にあわせておくおさえられ、じゅうぶんな使用性を確保。美観にスポーティなサウンドで、転機で耳ざわりをかんじることはない。



エンジン側にはモーターM48とイグニッションエキステンターが追加、燃調はエアフロメーターを採り直し、圧力センサーを軸としたロジェトロ制御に変更されている。



フロントバンパーにインタークーラダクトを追加して、その裏にワンオフインタークーラーをセット。別荘でポルトオンターボ仕様であることをアピールする唯一のポイントだ。

