

メルセデス  
ブランドの再編。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。第31回は、躍進を続けるメルセデス・ベンツの新たなブランド戦略について語る。今までのAMGとは様子が異なるAMG GTの実力を垣間見、ブランド再編によるメルセデス・ベンツの成功を考察した。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)  
PHOTO●降旗俊明 (Toshiaki Furukata)  
ATO

## オレの話を聞け!

太田哲也の

## AMGの変貌

みなさんはAMGにどんなイメージがあるだろうか。クルマに詳しいGENROQ読者であれば、よりスポーティで高価なモデルという認識ではないか。しかし「一般の人たちにとってはニュアンスが少し違っているようだ。友人であり映画「クラッシュ」の音楽を担当してくれた千住明さんもAMGに乗っているが「高級と思つたのに足が硬いんですよね」と言っていた。多くの人にとってAMGはスポーツモデルとしてよりもメルセデスの上級モデルとして認知されているのが現状だろう。AMG GTに乗ってみて、メルセデスはそんな認識を変えようとしていると感じた。

今回のドライビングレッスンは教習車としてAMG GTが提供された。参加者はプロドライバーの隣に乗る「サーキットタクシー」で強烈なパフォーマンスを堪能し、講師陣はみな運転の楽しさを口にした。



## ちよつと良い難易度

個人的には事前に「サーキットをAMGで大丈夫か?」という気持ちもあつた。というのも、昔のメルセデス及びAMGはサーキットを走るクルマではないとオレは感じていたからだ。もちろん速いことは速いのだが、アンダーステアが強く安定していきぶる安全ではあるものの、それが過ぎて動きがダルで面白くない。そもそもサーキット走行を前提としていないから、ブレーキの耐フェード性も十分ではなかった。ところがオレの予想を見事に裏切つて、新星AMG GTは、実に楽しく攻める走りもできた。さらにここを強調したいのだが、とても乗りやすく仕立てられていた。

ではどこが楽しかつたのか、具体的に説明しよう。そもそも、スーパースポーツで「走りを楽しむ」というと人によっていろいろな要素があるだろうが、ことサーキット走行においては主に2つのパターンがあると思つた。Aパターン・高性能車による強烈な加速や最高速を楽しむ。そこそこの走りでも好タイムが出る。周囲の遅いクルマを蹴散らす楽しさもある。Bパターン・そのクルマの持つ力を存分に発揮させて走らせること自体を楽しむ。この場合、タイムや他車との速さ比べは二の次で、いかに自分がクルマの性能を引き出せたかに関心がある。

オレの場合はどちらかというとBパターンの方が喜びが大きい。逆に言えば、本来の性能を引き出せず、でもクルマの性能がよいためそこそこ速かつたというAパターンだと満足を得られないことが多い。

かつての多くのスーパーカーたちは前者のAパターンの楽しみ方を提供しようとしてきたように思う。昨今の大出力のスーパースポーツの多くもこの方向性であろう。電子制御バリバリで運転習熟度の高くないオーナーでも破綻しないように造られている。でもBパターンを好むオレにはあまり魅力が感じられなかった。ところがAMG GTはAでもBでも楽しめた。

運転が難しいクルマを克服するのは楽しい。難しいければ難しいほど克服できたときの喜びは大きくなる。

そういふ点ではやはりフェラーリは特別で、ボルシエと乗り比べていつの時代も難易度が高かつた。だからこそ現役時代はフェラーリを乗りこなすのが快感だつた。でも引退後はもうすこし気楽な方がいいなあとと思うこともある。たとえばフェラーリだと慎重にアクセルを開けないとテールがスパッとスライドしてしまう場面も、ボルシエならトラクションが高いのでびくびくせずにアクセルを開けられる。

そしてAMG GTは、そのボルシエよりもさらに気楽だつた。ターニングの際、荷重移動をさほど意識せずともステアリングを切り込めばすつと鼻先がいい感じでインを向く。駆動方式がFRなので立ち上がりはボルシエほどのトラクション性能を期待できないが、限界をつかみやすいのでRモード(レースモード)にしても安心して踏み込める。コーナーの手前で向きを変え立ち上がりでアクセルを踏むというオーソドックスな運転で、誰でも性能を引き出せるクルマだつた。

袖ヶ浦フォレストレースウェイで定期的に開催しているドライビングレッスンに、今回はメルセデス・ベンツからAMG GT、C63、A45などが教習車として登場。サーキットでのメルセデス・ベンツのポテンシャルに、参加者は一様に驚いていたようだ。



袖ヶ浦フォレストレースウェイで定期的に開催しているドライビングレッスンに、今回はメルセデス・ベンツからAMG GT、C63、A45などが教習車として登場。サーキットでのメルセデス・ベンツのポテンシャルに、参加者は一様に驚いていたようだ。





昔のイメージとは異なり、AMG GTはフェラーリやボルシェよりも楽に、それでいて十分に速く安全だった。この乗りやすさは大きな魅力だ。また、同車走行でも強烈に体感できるAMGモデルのパフォーマンスはサーキットでこそ活きる。その有り余るほどのポテンシャルはストリートでは余裕へと繋がり、またオールマイティなスポーツモデルとして所有欲を刺激するはずだ。

この日、他の講師からは、AMG GTはフェラーリやボルシェに比べるとピシッとしていないとか、もっと軽くてアクティブな方がいいという意見もあった。でもそれはプロレベルから見た意見である。今のオレにとっては十分だ。もう現役ではなく戦う必要もないのだ。ただ楽しみのために乗る立場になって、気軽に乗りこなせて満足が得られた方がいい。まして元プロのオレがそうだから、AMGを買うオーナーには、このくらいの難易度がちょうどよいはずだ。

だからと言って、昔のAMGとはまったく違う。立ち上がり加速は素晴らしいし、ブレーキの安定感もよい。コーナーは無理せずとも、コントロールしやすいので安全マージンを置いて限界を引き出せる。今回はタイムを計測しなかったが、このくらいの走りですばるGP（スーパータイムアタックグランプリ）の上位車であるフェラーリ430やボルシェ・ケイマンについていくことができた。こちらはまったくのノーマルストックにも関わらずだ。

そしてきちんとオーナーがサーキ

ットを走ること考えて造られているから、昔と違ってアンダーステアがよく抑えられ走っていて面白かった。サーキット走行でのブレーキの耐フェード性も十分。つまりこれ見よがしのスーパーカーではなく、サーキットを前提として楽しめるスポーツカーに生まれ変わっていた。

**ブランド戦略再編**

さてどうしてこんな本格派スポーツカーが登場できたのだろうか。今までAMGは、メルセデスの中のスポーツティかつ上級グレードとして存在した。しかし今回ブランドが枝分かれして、上級なクラスはマイバッハ、スポーツティなクラスはAMGとする再編が行われた。

マイバッハに関しては、特にメルセデスの名を冠することなく2002年から13年まで4000万円以上の超高級車として発売された。元は取れたらしいが、大ヒットはしなかった。私見だが、マイバッハという名を知っているのは相当なマニアだろう。オーナーがその名に敬意を表しても、一般人がマイバッハとは何かと知らない、乗っけていても羨望のまなざしで見られない。それでは楽しくない。

新たに導入された「メルセデス・マイバッハ」の名称であれば、誰もが知るメルセデスブランドのさらなる上級車として認知されやすくなる。



これまでのAMGに対する印象は、速いことは速いがサーキットでは安定しすぎて面白くないというものだった。AMGメルセデスを乗り継いできた池沢早人師さんも同様だったらしく、トークショーでもメルセデスではサーキットを走ろうとは思わなかったと語っていた。しかしメルセデスのスポーツ代表として新たに舵を切ったAMG GTは、サーキットを走ってまさに水をを得た。と太田校長と池沢先生が同意。

それに連動して既存のAMGは「メルセデス・AMG」としてスポーツ担当となった。メルセデス・マイバッハが登場したことで、今までAMGが受け持っていた、本来は相容れにくい要素であった「スポーツ」と「ラグジュアリー」の縛りから開放され、「スポーツ」志向を推進できるようになった。それによりサーキット走行に耐えうる、そして楽しめる本格的なスポーツカー、GTが出現してきたのだ。

サーキットユースにも耐えうるモデル登場は、個人的に大歓迎だが、さて、多くの人はAMGでサーキットを走るといイメージを持っていないだろう。現在のAMGオーナーでサーキットを走っている人も少ないはずだ。するとターゲットユーザーはどんな人たちとなるのだろうか。

どうやらメルセデスとしては、ポルシェからの乗り換えを期待しているようだ。ポルシェオーナーとして紹介しているメディアもある。しかしオレとしてはポルシェオーナーを今すぐ取り込めるだろうか疑問を持つ。現在、ポルシェオーナーはスポーツカーとしては自分たちの方が上級者向けと考えているだろうか。

むしろ現在のAMGユーザーや既存のメルセデスユーザーからの乗り換えや増車の方が期待できるのではないかと思う。あるいは他メーカーのスポーツユーザーで、乗

# SAM

って見たらなんちゃってスポーツだったと感じている人、逆に性能を持って余している人も見込めるだろう。どちらにしても現在、サーキットをギンギンに走っている人ではなく、これを機会に欧米の富裕層のようにスポーツ走行やサーキットを楽しんでみようかと考える潜在層や、フェラーリやポルシェやロータスで目を三角にしてサーキットを走るのは数居が高そうでもっと安心・安楽に走りたいと考えていた人。そんな層にびつたりではないか。

そうなるなら安全運転啓蒙、その裏テーマとしてモータースポーツ底辺拡大を目標、オレが校長を務めるドライビングレッスンにも、新しい参入車が期待できるわけで（実際に今回新型GTを含め三台のAMGの初参加があった）、期待をこめてGTによるサーキット人口増加を願おう。

**メルセデスの成功**

それにしても最近のメルセデスの躍進ぶりは目を見張る。日本では2015年上期、大衆車のVWを抜いて登録台数が1位となった。その背景にはメルセデスのマーケティング戦略が功を奏していることも要因のひとつだろう。先日も娘（クルマよりもファッションに興味あり）が興奮していた。なにかといえ、メルセデスF1のハミルトン選手と一緒に写真

に納まる女の子たちが、内外のファッション誌でセレクトとして扱われているトップファッションモデルで、日本の若い子の中でも人気があるらしい。「〇〇たちが応援に駆けつけるなんてメルセデスはすごい」とクルマ業界のオレから見れば変な感心の仕方をしていい。

もはやヤナセ時代の「威張っている社長や黒服の特殊業界の人が乗るベンツ」のイメージから抜け出し、ファッションウィークのスポンサーとしてファッション業界に貢献するデザインやカルチャーに造詣が深い先進的イメージに変わりつつある。

これに加えて新生AMGでオーナーたちがサーキットを走るようになれば、さわやかなスポーツイメージも手に入れることになるだろうな。目が離せない。

## ドライビングレッスン、次開催は9/19(土)に決定!

[Injured ZERO プロジェクト Tetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON] 9/19(土)に袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催する。今回は初の試みとして、太田首也校長を始めとする講師陣が運転する教習車(日産エクストレイル)に同乗して、サーキット走行をしながら解説や質疑応答を通して学ぶ「サーキットガイドクルーズ」も実施予定。座学と乗車による走行を通じて、ドライビングに関する知識、意識、技術の向上をはかりませんか? 詳細は事務局まで。☎045-948-5340 <http://www.sportsdriving.jp>

