安全・環境重視のコンパクトHB

Mercedes Benz B180 Blue EFFICIENCY

メルセデス・ベンツの小型FFハッチバックモデル、Bクラスがフルモデルチェンジし、日本の路上でも走り始めた。環境対応を意味する「ブルーエフィシェンシー」をネーミングに掲げ、パワープラントのダウンサイジングを図る一方で、エクステリア、インテリアともに余裕を加えて新世代プレミアムのキャラクターを強めたところが注目点。新開発1.6ℓターボ+7速デュアルクラッチ、歩行者に優しいソフトノーズ、レーダー型衝突警告システムなどの最新システムも多く、新たに"モダン・ヤング"のコピーの下で高い商品性とリーズナブルな価格をアピールする。

■テキスト=伊世古 正之　■Photo=川村 勲(川村写真事務所)　■取材協力=メルセデス・ベンツ札幌中央　(011)210-0777

■プレミアムBクラス継承

プロフィール

Bクラスの日本デビューは06年。メルセデスがセダン中心の高級車の姿を変えたBクラスのスポーツ性の広範なモデル展開への取り組みを強めてAクラスを手がけたのに続き、そのAクラスをベースにしてひと回り大きいBクラスを誕生させた。メルセデスは、コンパクト・ツアラーと呼び、2+3人の子供がいるスポーツ好きのファミリーをターゲットターゲットにしたAクラスに比べて2700mm長いホイルベースと長めのオーバーハングで、スペースアレンジの自由度と積載性を示すものにし、FRのCクラスに比べて手ごろな価格と高いコストパフォーマンスで、世界的に支持される成功作となった。

初の本格的なモデルチェンジとなった新型Bクラスは、コンパクト・プレミアム・スポーツなどのキャラクターを先行させ過ぎず、環境対策と安全性重視の時代背景を重要視し、全面的な刷新を図り、エコ中心の環境対応を表現した、ブルーエフィシェンシーと呼称。低くてダイナミックなシルエットと良好な燃費を誇る1・6ℓターボ過給エンジン、多様な安全策、ファミリーユースへの対応を見直して拡大したキャビンなどで全面的な進化を果たした。

■スポーティーフォルム

その変像を具体的に見ると、ボディーサイズは全長4365×全幅1785×全高1540mm（旧型比で90mm長く、5mm広く、65mm低い）、ホイルベースの2700mmは80mmの短縮。全身像を大きくしながら低く構えたフォルムは、進の目にもダイナミックで、リアのホバーハウスと上方へキックアップするサイドプレスラインの効果もあって、旧型より圧倒的にスポーティーな印象をアピールする。

外観からは判別し難いが、旧型がAクラスと同様に、前方衝突時にサンドイッチ構造のボディーフロアとエンジンを滑り込ませるために60度上まで上がる傾斜で搭載していたのを、新型は床上にエンジンを滑り込ませて、ここに前方の位置エンジンを置いたことが効き奏して、新型は全長を180mm、サイドシル部で80mm低くなって、スカートを着用しても全性や高齢者でも乗り降りが楽になった。全高同じ若干でもちろん、プラスしても働く、同様に、ボディーシル関係では、フロント回りをアルミ軽量化して衝突吸収を高めフロントのエンプレム周辺を柔軟にしたソフトノーズの導入で歩行者保護に配慮したことも、ユーロNCAP衝突テストで最高の5つ星を獲得している。

衝突と言えば、新型Bクラスは障害物や前方車間との衝突する危険性がある場合に光と音でドライバーに知らせるコンパクトクラスで世界初のレーダー型警告システムを装備、必要に応じて制動力を自動的に増強し、なお減速の規定レベルを超えるまで対衝撃システムが作動する。

■1・6ℓターボ統一搭載

エンジンは先代のエーロ4ℓからのダウンサイジングを果たした1・6ℓ直噴ターボで、日本仕様はブルーエフィシェンシー2車種に統一搭載される。最高出力122ps/5000rpm、最大トルク20・4kgm/1250～4000rpmと旧型の3500～4000rpmとは比べものにならないほど幅広く、かつ低い、言うまでもなくこれらのパワー関連数値は、先代Bクラスの自然吸気2ℓにも匹敵する。

ユーロトレーン系のトピックスは旧来のCVTに代って採用された新開発の7速デュアルクラッチ式トランスミッション、7G-DCTと略称される。メルセデスの量産車で初の深度変換ギヤ板クラッチを駆動させる燃費向上板クラッチとそれ駆動させる燃費向上板クラッチ、キメ細かな変速による燃費向上、ドライバーのアップダウンが期待できるその燃費はイイドリングストップの変換を含めてNEDC 08モード16km/ℓ、10・15モードは16・4km/ℓ。

インテリアは何よりも、先代より大幅に低くなったフロア高が印象的。時として、ちいさくばかりと感をもたず見せられるなかったBピラーに比べて、乗り降りの動作はほぼなんに容易ならいいドライバーズシートもその他の座席でも足を投げだすことの前方へ下ろしたりして自然な姿勢がとれる。リアは足回り空間が従来方向へ拡大され、旧型で感じられたやや窮屈感は解消された。前方のサンドイッチ構造の撤廃に伴ってフロア各部設計の自由度拡大の一環でリヤ席後ろの荷室スペースの深さが、簡単な操作で10cmほども深くなる仕組みになったなど、人とラゲッジの両方に、新型はあなどのメリットをそなえたりて魅力度を増した。

イジバン乗りはスポーツ感覚が重視されるBクラスの新型。ドライバーズシートに座ってみると、ちいさくばかりと感をもたず見せられるBピラーに比べて、乗り降りの動作はほぼなんに容易ならいいドライバーズシートもその他の座席でも足を投げだすことの前方へ下ろしたりして自然な姿勢がとれる。リアは足回り空間が従来方向へ拡大されて、旧型で感じられたやや窮屈感は解消された。

4名乗車時でも大きなラゲッジスペースが確保されている。リアシートを倒すとさらに大きなスペースが現れる。ミニバンめいた実力を十分でファミリーユースなどにわあわんば何不自由することはないだろう。

主要諸元:(B180 ブルーエフィシェンシー)

- 全長×全幅×全高／4360×1785×1540mm
- ホイルベース／2700mm
- トレッド／前:1550mm 後:1550mm
- 車両重量／1450kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1600cc DOHC 16Vターボ
- 最高出力／122ps/5000rpm
- 最大トルク／20.4kg・m/1250～4000rpm
- JC08モード燃費／16.0km/ℓ
- トランスミッション／7AT
- ブレーキ／前:VDディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ／205/55R16
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,990,000円(消費税込)

ディーラーメッセージ

メルセデス・ベンツ札幌中央
営業部係長 **駒崎 真古人さん**

メルセデス・ベンツBクラスが安全対策や環境を高めた新型、ブルーエフィシェンシーに移行しました。従来にも増して、若いご夫婦とお子様、とりわけ30代を中心に50才前後のダンサイザーなど広い年齢層の方々に注目していただけるモデルへ、内外観とキャビンの仕上げ、全体の質感など全ての面での改善、向上を果たしました。

着目していただきたい点は、大幅に低くなったフロア面の恩恵、高度な衝突安全性、優れた対歩行者安全性、世界初のレーダー型衝突警告システム、そして時代の要請に合わせたエンジンのダウンサイジング、ECOスタートストップ機能…と枚挙にいとまがありません。ぜひ店頭でお確かめいただきたく、お待ちしています。

ボディー形状はステーションワゴン風でサイズ的にも持て余す感覚は全く無い。
肝心の走りの方もパワーやトルクの盛り上がりがアクセル操作に素早く反応し、市街地走行でも伸びやかに走らせることができる。
郊外や長距離走行ならばその特徴がさらに顕著に現れるはずだ。
ファミリーユースは勿論のこと、長距離を走るツアラーとしての素質も十分で、まさしくSUV(スポーツ・ユーティリティー・ビークル)な1台と言えるだろう。

■キャビンの質感アップ

同じくキャビン内では、スポーティー感や上質感、優雅な雰囲気を高めたインパネやトリムの造形、材質の変更が目を引く。モニターやガイド類を含めて、フロントのパネルやセンターコンソール回りの視認系、操作系ともに日本車に比べて数が多く、一瞬で読み取り、タッチするには若干の慣れを要する。が、それらはすべてプレミアムブランドにふさわしいデザインと質感を備え、スポーティーなムードの演出もあって、メルセデス車を操る優越感のようなものをくすぐる。

車種構成は旧型のラインアップのように多くはなく、B180ブルーエフィシェンシーと同スポーツの2グレードに、18インチタイヤを履くナイトパッケージを加えた3つだけ。もちろん基本的な機能は燃費を含めて同一。車両本体価格はブルーエフィシェンシー299万円、同スポーツ348万円。メモリ付きフルパワーシート、プライバシーガラスなどを備えたナイトパッケージはプラス15万円。

インプレッション

■フロア低下の恩恵鮮明

立体駐車場を利用できるように車高をローダウンした日本モデルは、そのこと自体がシルエットのスポーティー化に結びつき、旧型に比べてはるかにカッコ良さとアグレッシブ度を増した。エクステリアだけでなく、インテリアの眺め全体の洗練ぶりもうれしい。旧Bクラスにはある種のベンツに特有の、良く言えば実直さ、悪く言えば泥臭さが少々つきまとった。たとえばコンソール縁のピカピカ加飾など。新型はそれらが姿を消し、3本スポークのステアリングホイール、メーターナセルを中心とするダッシュボード周辺の質感などが段違いに向上した。

コンパクト・カテゴリーの制約が感じられた旧Bクラスのキャビンに対し、前後席ともにフロア高がはっきりと低められた新Bクラスに、着座姿勢や積載面での不満は無い。いぜんリアシート背もたれの調整角が最小な点など、一層のリファインを期待したい点もあるが、全体としてのスペース性、ユーティリティー性は同クラスのライバルを間違いなくしのぐ。

■スポーツツアラーの味

効率を最重視した新型エンジンはたかだか1200ちょっとの回転域から過給を立ち上げ、5000オーバーの最高出力域まで途切れなく力強い加速を演じる。7G-DCTは極めてスムーズな断続で、全くショックの無い変速が得られるが、一方で、ハンドル奥の右にアップ、左にダウンのパドルシフトを選べば、実に小気味いい、メリハリの効いた加減速を楽しめる。

乗り心地は、荒れたアスファルト路でのマチ乗り程度の速度ではやや固めの突き上げ感があるが、スピードを上げるとフラットで上々のフィーリングに転じるところは、やはり欧州車。ハンドリングはシャープかつスポーティー。十分なストロークのサスペンションとの協調で、走り全体の印象はドイツ、いやメルセデス的なソリッドなタッチ。これはまさに自らがコピーに謳うスポーツツアラーの味わいである。