



主要諸元: (A180ブルーエフィエシシー)

- 全長×全幅×全高/4290×1780×1435mm
- ホイールベース/2700mm
- トレッド/前:1545mm 後:1545mm
- 車両重量/1430kg
- 最小回転半径/5.1m
- エンジン/1595cc 直4 DOHC 直噴ターボ
- 最高出力/122ps/5000rpm
- 最大トルク/20.4kg・m/1250~4000rpm
- JC08モード燃費/15.9km/ℓ
- ミッション/7AT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/225/45R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,840,000円(消費税込)

日本市場ではハイブリッドエンジンがもてはやされるが、ヨーロッパではこのダウンサイジングエンジン+過給器の組み合わせがトレンド。開発コストや環境負荷もハイブリッドエンジンより有利とされている。

ロジカルに組み立てられたA180の内装。シンプルかつしっかりとしたインテリアもメルセデス車の魅力のひとつである。

ラゲージスペースには国産車のようなミッドは無いが、広大かつ堅牢な室内空間が確保されている。

■美的フォルムで
若年層に浸透を

センターグリル中央に施された同社のシンボルである「スリーポイントドスター」が光り輝く。先代に比べ全長を405mm拡大し、全高を160mm下げた。サイドビューのエンジはしなやかなアスリートを想像させる。フロントビューはワイド&ローが際立つて筋肉質な格闘家のような。リアビューは左右に繰り出されたエキゾーストパイプが健脚を思わせる。どこを切り取っても妥協のない美的センス。同社のエントリークラスとは思えない自己主張と妥協のない造り込みを感じずにはいられない。美しい。本当に美しいと思う。もちろん男性にとっても、女性にとっても。流石のメルセデスに横付けでも映えるし、爽やかな風が吹き抜ける避暑地、カラフルなウエアに白のキャンバスが染まるスキー場…。想像するだけでも楽しくなってきた。このクルマ、本当にメルセデスなのだろうか、と思えてきた。美的なクルマのデザインは、同社のオープンタイプのSLSKやCLKやCLKが打ち出していたが、エントリータイプのAクラスに用いたことに意義がある。若年層がよりメルセデスの魅力を知る好機になるからだ。

ちなみに新AクラスのPR手法も斬新だった。「NEXT A-Class」という告知PVを制作。PV映画の「エヴァンゲリオン」新劇場版「Q」の昨年の公開に合わせて、全国の100近くの劇場でスポット放映する念の入れようだ。2001年公開のアニメ映画「千と千尋の神隠し」では、同じドイツ車のアウディA4が登場している。だが、

■細かな気配りは
Aクラスにも継承

インテリアは、デザイン性に富んでいる。まず、目を奪われたのは、シルバーマッキを施したような空調の吹き出し口。同じくシルバの枠でかたどられたヘッドランプの両メーター、さらにオーディオシステム、HDDナビゲーションのモニターに至るまで各種スイッチ系をシルバで囲った。これが室内の雰囲気をつき締め、タッシーボードは、チープな感じが全くなく、2段階造りタイプになっており、造形美を醸し出している。室内にシンプルかつワイド感を出しているのが、シフトレバーもパーキングブレーキもないセンターコンソール。それぞれステアリングの右手と右下に配置した。パーキングブレーキは同社の上位車種と同じくフラッシュ式になっており、「ふっふっふ」と駐車時にギリギリと引く張るあの儀式が必要ない。実にスマート。女性にとっては、重宝する便利さだ。

室内は前席がホールド感に優れ、特に頭部へのサポートがジャストフィットする。街乗りではあまり関係ないが、長距離運転では体への負担を軽減する。後席はヘッドクリアランスに少々タイトさを感じるがこのクラス特有の着座位置の高めの設定で、苦にならないレベルになっている。トランクルームは通常、341ℓで必要十分なサイズ。ただし、後席のシートを分割可倒機構によって、全て倒せば最大で1157ℓにまで拡大する。

凝縮したメルセデスの誇り



Mercedes Benz A180 Blue EFFICIENCY





■テキスト=有岡 志信(フォトライター) ■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

■カッコイイと思える
新Aクラス

かつてのメルセデスを「カッコイイ」と思うことは一度もない。それは同車に対して大げさかもしれないが、畏敬(いけい)の念を抱いていたからだ。ステータスはさておき、メルセデスの走る、曲がる、止まるといったクルマの基本性能の高さ、今さらではないが安全性の高さ…。どれもこれも、抜きん出ている。クルマに詳しくない人でも、ドアの開閉、スイッチの感触など、走りと全く無関係なところからでもメルセデスの良さを実感できる。

コンパクトなAクラスは、7年ぶりにフルモデルチェンジした。というより、全く新車種となって登場した、という方が適切だろう。2代目までは背が高い小さなミニバンのようなフォルムで、スポーティーな味付けではなかった。Aクラスを振り返ってみると、初代は97年デビューで燃料電池を将来の動力源と見込んで開発され、床下にエンジンを収容した二段構造のボディでメルセデス初のFF。2005年に誕生した2代目も含め、強烈なインパクトが伝わりつづかった。それが昨年、ファミリー層を対象にしたBクラスをリリースしてコンパクトクラスでの盛り返しを図った。今年のAクラスのモデルチェンジはある程度、予測がついていた。だが、それをはるかに超越した変貌で、これには度胆を抜かれた。初めてメルセデスを「カッコイイ」と思えるようになった。



メルセデスにとってはエントリーモデルになる訳だが、そのクルマとしての完成度の高さは目を見張るものがある。走りに関しても上級クラスを彷彿とさせる走りを実現し、このクラスでは群を抜く感がある。Bクラスの次はAクラスと立て続けにモデルチェンジをして来たところを見ると、メルセデスが本気でこのセグメントに参入してきたことがわかる。



ディーラーメッセージ

メルセデス・ベンツ札幌中央

営業部主任 **秋元 貴博**さん

A180はスポーティーなところが一番の特徴です。メルセデスは、ご年配のユーザーが多かったのですが、若い方にもメルセデスを選んでいただけるきっかけになると思います。今回のAクラスは、立体駐車場にも入る全高で、バックカメラも全車に標準装備しています。乗り手の個性を出すパッケージもご用意しています。安全性や運転のしやすさを求めた女性にとっても、メルセデスのAクラスは最適なクルマといえます。



インプレッション

進化を止めない 安全性の追求

ゴルフバックは2セット、スノーボードなどの長尺物も収容できる。

メルセデスの最大にして、最高の特長は安全性だろう。実は二つの安全性の開発は、F1の新エンジン開発に勝るとも劣らず手間暇と費用がかかる、とも言われている。全車標準装備としてCPA(衝突警告システム)は時速30km以上で走行中、前走車に近づくと警告灯が点灯し、2.6秒以内に衝突する可能性がある場合に警告音でも知らせてくれる。室内には計7カ所のSRSEエアバッグが乗員を守る。万一の衝突の際には、アクティブボンネットが約65mm持ち上がり、歩行者への負担を軽減させる。Sクラスでは、ボンネット中央に立つエンブレムが、衝突時の歩行者の負担軽減を考え、フロントガラス側に簡単に倒れる構造になっている。安全への気配りもすっかりAクラスへ移行されている。後方をモニターに映し出すリアビューカメラも標準装備。車庫入れの利便性や安全性も高まった。安全性は全てにおいて及第点ではなく、最高点をマークしている。これが、長年にわたって他車から追われるメルセデスのクルマづくりの原点とも言える。

しつじけの良さを走り実感

実際にAクラスに乗ってみると、確かにメルセデスだった。ステアリングフィールは極

端に軽すぎず、アクセルレスポンスも良すぎるわけではない。それでも、絶妙な味付けなのだ。初めて乗っても、なじみやすいのがメルセデスの特長。最上位種のSクラスでも同じだ。パワーユニットは1.6ℓの直噴ターボにしては、122馬力と控えめ。1250回転からトルクバンドに入ってくるが、ターボ車が自然吸気なのから分らないほどだ。あえてしつじけの良さを前面に出したとも言える。アクセルを踏み込めば、低めのエンジン音が響き、実にスムーズに5000回転を超え。絶対的な速さというより、実用的かつ日常的な速さを持つ、といった感じだ。コーナーでは、いかにも前輪が駆動してまずよつ的なアンダーステアを感じず、思った通りのラインをトレース。足回りはベースグレードでも若干、硬めにセッティングされている。クネクネした上り坂も、ストレスを感じることはなく、パワーがじわじわ出てくる印象だ。

Cセグメントの戦国時代

このクラスは今後、戦国時代に突入する。ボルボのV40、ゴルフGTI、アウディA3らと対峙(たいじ)することになる。メルセデスがCセグメントクラスのクルマづくり、本格的に乗り出してきた。伝統と格式をベースに、革新的なクルマをリリースしたことに大きな意味がある。Cセグメントの勢力図がどうなっていくのか、非常に興味深い。もちろん、競争車種が増えることは、われわれユーザーにとっては選択肢が増えて大歓迎だ。