

クラス初のセダンを投入!



Audi A3 1.8TFSI Quattro

■テキスト=有岡 志信(SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=アウディ札幌東 ☎(011) 786-1100

プロフィール

■日本にとって最適な ジャストサイズ

アウディの満を持しての「小さな成長」とも言えるのが、A3セダンだ。全長4465mm、全幅1795mmのコンパクトさで、Cセグメントのカテゴリーに属するA3初のセダンでもある。日本市場のニーズの高まりを受けて投入したとも言われ、サイズ感が日本の道路事情にまさにジャストフィット。その大きさはトヨタ・プリウスよりも全長で15mm短く、全幅で50mm広く、ほぼ同サイズといえる。アウディのセダンはこれまで、A3のすぐ上のカテゴリーであるA4以上にしかなかった。当初のA4も、コンパクトセダンとして1994年の発表時のサイズは、A3セダンよりも小さかった。現行A4は、全長で4700mm、全幅で1800mmを超えるサイズになり、トヨタ・マークXと同等の大きさに成長している。

このため、A3のコンパクトサイズを求めるユーザーにとって、待ち望んでいたセダンではないだろうか。欧州市場などでも、エコの観点からダウンサイジング化が進む。今回のA3セダンにも、1.4Lのパワーユニットがラインナップされている。

■さらに洗練された 華麗なスタイリング

美しさが凝縮されたスタイリングに思わず息をのんでしまう。日本車にはないCピラーのまろやかな落ち具合、濃淡が鮮明なサイドのエッジライン。特にボンネットの左

ディーラーメッセージ

アウディ札幌東
長村 穰さん

立体駐車場にもすんなり入るサイズが魅力で、コンパクトながらもアウディのテクノロジーが凝縮されています。クオリティーの高さを維持しつつ、400万円の前半というリーズナブルな価格を実現しました。ボンネットなどにはアルミを使い軽量化にもなりました。2クラス上のA6の装備も随所に取り入れています。スポーティーなデザインは、老若男女全てのお客様に受け入れられると思います。アウディが期待と自信を持って送り出す一台です。



伸びやかで無理のない走りはひとすべり気持ちいい。必要な時にはアクセルペダルを踏めば欲しいトルクとパワーが素直に出てくる感じも素晴らしい。今回は市街地のための走行だったが、都市部を離れて郊外の道路をクルージングしたらもっと気持ちがいいだろうことは想像に難くない。そして、意外にもハンドリングマシンの要素も垣間見える。一度ディーラーにて試乗してみることをお薦めする。

フロント・リアシート共にしっかりと包み込むような座り心地。ホールド性もしっかりとしており、長時間のドライブでも疲れが少ない。欧州製のクルマは国境を越えて長距離を走り続けることを前提に作り込まれる為、シートには時間と知恵とお金をかけてある。この点は是非とも国産車メーカーにも頑張ってもらいたい部分だ。



主要諸元：(1.8TFSI quattro)

- 全長×全幅×全高/4465×1795×1390mm
- ホイールベース/2635mm
- トレッド/前:1550mm 後:1520mm
- 車両重量/1470kg
- 最小回転半径/5.1m
- エンジン/1798cc 直4 DOHC直噴ターボ
- 最高出力/180ps/4500~6200rpm
- 最大トルク/28.6kg・m1350~4500rpm
- JC08モード燃費/14.8km/ℓ
- ミッション/6AT
- 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/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,904,762円(消費税別)



アウディの場合、比較対象にされるクルマに同クラスのフォルクスワーゲンがあるが、この内装に関してはアウディの方がいい意味で『遊び』の部分が多いような気がする。超シンプルなワゴンもすてがいが、見た目のインパクトなどはこちらのアウディに軍配がある。それでもドイツ以外のクルマと比較すると質素な部類に属する。

右に入る2本のエッジラインは、彫刻刀で削ったような味わい深さがあり、「美しくなければクルマではない」と言いたげな感じがする。スポイラー状に上部に張り出しているリアビューも、きれいな後ろ姿を演出している。車体が大いA4、A6セタンでは、さらにゆったりとしたCピラーが印象的だが、A3セタンでは視覚に訴える美的センスがまことまっている。その証拠に昨秋発表されたA3スポーツバックとの外観の共用部品はドアミニードアハンドル、ヘッドライト、シリングルフレームグリルの4点のみ。エクステリアは全くゼロから立ち上げたと言ってもいいほどだ。アウディ社がA3セタンにかける意気込みの強さを感じる。

欧州でもフランス車はどこからかという、斬新なデザインとトレンド指向が表れる傾向が強い。イタリア車はこれに加え、大胆な配色でクルマを包み込む。各国で個性あふれるクルマづくりは、見ても楽しい。特にアウディ車を含めたドイツ車の場合は高い造り込みと質感の熟成に、重点を置いている。だからこそ、欧州の存在感のある歴史的建造物を思い浮かべた。ケルン大聖堂のライトアップ、厳かな雰囲気漂うハイデルベルク城……。少し大きいかもしれないが、クルマのエクステリアは各車の美的センスの結果でもあるのだ。

■進化を続ける
TFSIスーパーユニット

日本ヘリバリーされるA3セタンは4車種。このうちフルタイム4WDのクワトロシステム搭載は2車種で、1.8LバージョンとS3セタンである。全車種にアウディのTFSIテクノロジーを配している。効率性とネルが指で直接書いた文字や数字を認識し、操作を簡単にしてくれる機能もある。ナビではグーグルアースやグーグルストリートビューと連動して画面に表示される機能もある。これは面白く、かなり実用的。アウディのクワトロでは最大で8台のデバイスを車内Wi-Fiで接続できる。まさにWi-Fiスポットで、レジャー情報や仕事にも車内で対応できる優れたもの。情報関連ツールもクルマの進化に欠かせない存在になってきた。

■インプレッション

■伝統のクワトロ
システムの熟成度

アウディ車の歴史ともいえるのがフルタイム4WDのクワトロだ。前輪100、後輪0のトルク配分を路面状況に応じて50対50の間に瞬時に変更して、安定した走りを実現する。世界的にも定評のあるクワトロだが、実は雪道や氷結路面でのスタート性能と悪路走破性が全てではない。2輪駆動車との違いは滑りやすい路面でのスタート時だけ、という認識はちょっと違う。安全性におおいに関係あるのだ。クワトロでは前輪にトルクを配分していても、ブレーキ時に自動的に後輪にトルクを配分してエンジンブレーキの利きを高めている。実感がわかないが、氷結した下り坂や雨天時などではかなり有効になる。雨天時の高速走行でも不安定な挙動がほとんど出ない。クワトロは雪国のユーザーはもちろん、雪の積もらない地域のドライバーにも安全走行を高めてくれるシステムなのだ。

力強さを兼ね備えたテクノロジーで、霧状にした燃料を燃焼室に直接噴射するシステム。燃料を無駄にすることなく、高効率で燃焼させてターボチャージャーとの組み合わせで低燃費と高出力を発揮する。A3セタンもそうであるがアウディ車のターボは加速を鋭くするよりも、トルクバンドのワイド化で運転のしやすさに重点を置く。実際、18Lクワトロの場合、最大トルクを1350~4500回転で発生する。日常走行において多用する回転域だけにどのようなシーンでもストレスを感じることほ少ない。乗り手を選ばない、非常にしつけの良いエンジンに仕上がっている。

■クラスを忘れさせる
上質な室内空間

インテリアはさすが、と言うような上質感がある。機能性がデザイン性に富んだスイッチ類、センターコンソール付近にも配置したナビゲーションの操作スイッチがインパネ周りをすっきりとさせている。各種メーター類も効率良く配置されている。4連メーターが主流だが、タコメーター内に水温計、スピードメーター内に燃料計を組み込んでいる。特に夜間走行時には、まとまっているメーターの方が、目に優しい感じがしてすっきりとしている。室内空間はこのクラスとしては不自由なく、後席の居住性もしっかり確保されている。トランクスペースは18Lクワトロで390Lあり、特別な広さはないが、必要十分である。

注目は新MMIマルチメディアインターフェイス。二部車種にオプションだ。ナビゲーションやエンターテインメント機能をはじめ、各種情報ツールが満載されている。タッチパ

■走る喜びを与えてくれるクルマ

上質なクルマほど、幸せを与えてくれる。ドアを開け、シートに身を沈めると期待感に満ちあふれる。ホールド感の良いシート、品よくまとめられたインパネ周辺。エロジンをかける前に、上質な空間を味わった。スタートボタンを押して、アクセルを踏みクルマを滑らせた。「クオー」この重低音のエンジンサウンドとともに、気持ち良い加速を味わった。標準装備されたスポーツサスペンションは、思ったよりもしなやかで粘りを感じる。俊敏なスタートタックシユでもリフなコーナリングでもこの粘り腰が与えてくれる快適な恩恵がうれしい。

ハンドリングも想像以上に良く、かなりのリアルにかつダイレクトな操舵感覚だ。前後の重量バランスも絶妙。雪や氷結路面に進めてみる。荒っぽいスアリング操作で後輪を滑らせたが、ESCの介入で4輪に瞬時にブレーキをかけてトルクを制御。ラインをほとんど外すことなく、コーナーをトレースしてくれた。もちろん、クワトロシステムの安定した走行性能が、おおいに安全走行に貢献してくれる。

アウディ車は全Aシリーズに加え、S4、S6にも乗った経験があるが、車格に対するパワーバランスが最も良いのがA3とみた。もちろん、さらなる付加価値を求めればA4以上の選択肢になる。8%の消費税を考えても、400万円を少し超える価格帯でクワトロ車のセタンを購入できるのはユーザーにとってはありがたい。アウディのトレンドマークであるフォーシルバリングスが、まっかしいくらいに輝いて見えた。