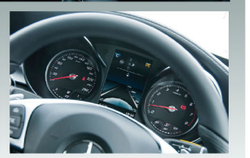
主要諸元：(C200 4MATIC Avantgarde)

- 全長×全幅×全高／4,690×1,810×1,455mm
- ホイールベース／2,840mm
- トレッド／前：1,565mm 後：1,550mm
- 車両重量／1,570kg
- 最小回転半径／5.3m
- エンジン／1,991cc直列4気筒DOHCターボチャージャー付
- 最高出力／184ps／5500rpm
- 最大トルク／30.6kgf・m／1200〜4000rpm
- JC08モード燃費／13.9㎞／ℓ
- ミッション／9速AT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク
  後／ディスク
- タイヤサイズ／225/50R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／5,510,000円(税込)



待望論に応える NEW Cクラス Mercedes-Benz C CLASS

■テキスト＝青柳 健司 (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　TEL(011)210-0777

―プロフィール―

新たな魅力

日本国内において4年連続でシェアを拡大している輸入車。この間、販売台数トップの座を2年連続で獲得しているメルセデス・ベンツは、世界に誇るステイタスをそのままに、中流層から大衆層をも取り込んだ幅広い支持が得られるような、魅力溢れるラインナップを整えてきた。その象徴と言えるのが、Eクラス、Sクラスに継ぐグレードのCクラスだ。

2014年7月に登場した現行Cクラスは、デザイン・性能・品質と、どれを取ってもいわゆるDセグメントにおける最高峰の評価がなされており、3年が経過しようとしている現在も、その威光に微塵の翳りも見られない。しかし今回、マイナーチェンジにともなって、さらに新たな魅力が加わった。これによって、Cクラスに盤石の体制が敷かれたと言って過言ではない。

果たしてどのような進化を遂げたのか、項目を追って検証していく。

待望の4MATIC

今回のマイナーチェンジのキモは、主に2点である。

まずは、プラグインハイブリッドのC350eを除く4気筒ガソリンエンジン搭載車種に採用されているトランスミッションを、7段AT仕様の7G-TRONICPLUSから9段ATとなる9G-TONICに変更したこと。

トルクコンバータのアルミ化などにより、約1kgの軽量化を実現するとともに、多段化により一層滑らかかつ俊敏な変速を可能にした。ドライビングフィールと静粛性および燃費の向上にも大きく貢献しているこの新技術は、パドルシフトを使うことによってドライバーのスポーツマインドをも大いに満足させるだろう。

もう一点は、新たなグレードが登場したことにある。特に注目されるのは、右ハンドル仕様の四輪駆動モデル「4MATIC」が、C200アバンギャルドとC200ステーションワゴン・アバンギャルドに設定されたこと。この展開は、おそらく多くのファンが長らく待ち望んでいただろうし、増して北海道のメルセデスユーザー、とりわけ女性ドライバーにとっては悲願成就と言っても決して大袈裟ではないだろう。同時に、いかに世界に名だたるメルセデス・ベンツと言えども、競合クラスにおける右ハンドル車の四駆化においては他メーカーに先行を許した様相が否めなかったところであったが、今回Cクラスのグレード構成を完遂に近づける措置が取られたことによって、少ない弱点をしっかりとカバーしたと見てよい。

また、ラインナップにはC180クーペが新たに加わった。こちらは、最上級のC180クーペ・スポーツと同アバンギャルドの中間を補うもので、クーペモデルとしては車両本体が500万円を切るという、お買い得感たっぷりの価格設定となっており、新たなユーザー層の掘り起こしに一役買いそうだ。

さらに、オープンカー仕様の180カブリオレ・スポーツの登場も決まっており、そのスタイリッシュなフォルムにはクルマ好きなら誰もが目を奪われるに違いない。

優れた運転支援機能

高いクオリティゆえに、走行性や居住性にばかり目が行きがちなCクラスだが、実は安全運転支援システムの先進性とその確かさにも特筆すべきものが多い。ちなみに、メルセデスは1939年から80年近くにわたって安全運転技術の研究に取り組んでおり、独自に開発した技術をフィードバックすることを当たり前のようにしてきた。そのため、それらをことさら誇示することもなかったのである。来るべき完全自動運転化時代に向けて各社がしのぎを削るなかで、メルセデスが蓄積してきた技術は大きなアドバンテージとなっており、近年あらためて脚光を浴びていると感じる。

システムのコンセプトは「レーダーセーフティ」。雨、雪、霧など自然現象の影響を受け難いレーダーやカメラによって、周囲のクルマや状況を認識し、ドライバーをサポートするものだ。これにより、ドイツ連邦調査局による交通事故統計に見られる事故原因のうち、頻度の高い約88・5%の原因を回避し、損害を軽減するとともに、乗員を保護するという。

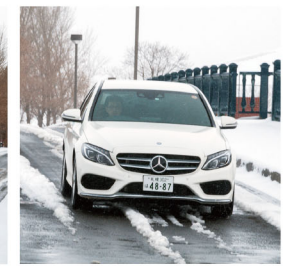
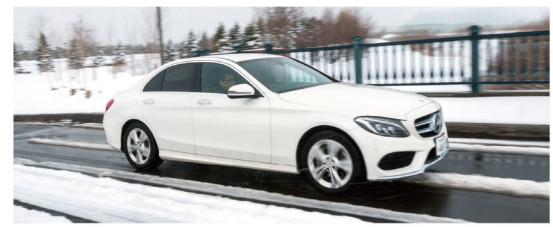
自動ブレーキ、歩行者検知、パーキングサポートなど多岐にわたる機能の中でも、筆者が非常に優れていると感じたのは、最適な車間距離を自動でキープし、車線維持をサポートする「ディストロニック・プラス」機能である。先行車を認識し、車間距離を維持しながら加減速に対しても確実かつスムーズに追従していく。先行車が停止した場合は自車も停止し、アクセルを踏むかレバーを操作することで再発進する。ステアリングアシスト機能も連動しており、車線のカーブに応じてステアリング操作を手助けをしてくれるという優れものだ。その技術の延長上に、完全自動運転化がハッキリと見えてくる。

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

岩部 孝弘さん

今回C200の右ハンドル車に4MATICが加えられたのは、多くのお客様と同じように私たちにとっても待望のものです。快適さを増した走りとともに、その信頼性と有効性をユーザーの皆様とともに分かち合っていきたいですね。

―インプレッション―
より快適な走りへ

試乗車は、C200 4MATICアバンギャルド。レーダーセーフティパッケージを標準搭載（キャンペーン期間中につき）し、オプションでレザーエクスクルーシブパッケージとAMGラインを追加したものである。したがって、夏タイヤであればAMG仕様のアルミホイールを装着しているところだが、取材時は時期外れの大雪に見舞われたこともあり、スタッドレスタイヤと純正アルミを装着していたことを予めおことわりしておく。

スタートボタンをプッシュしてコクピットの計器類を立ち上げると、タコメーターとスピードメーターの間に、レーンセーフティシステム用のデジタル表示が浮かび上がり、表示内容の変化によってどのシステムが作動中かを認識することができるようになっている。

極めてコンフォータブルなシートは、まさに「身を沈める」という表現が相応しい。最高品質のインテリアが醸し出すゆとりが、同乗者の気分を落ち着かせてくれる。着座位置が低く設定されていることと相まって、ドライバーが路面を視認しやすいうえに、状況の変化を身を以て感じることができるだろう。

ステンレス仕様のアクセルペダルを踏み込めば、出足はひたすら淀みなくクイック。思い切って強く押せば押すほどに、当然ながらスタートはより急進性を帯びてくるが、剛性の高いボディとサスペンションが反動を適切に吸収するため、ドライバーにかかる圧力のレベルが非常に低い。この特性は、高速道路での追い越し時などで特に実感することができ、加速時の精神的緊張を和らげることにもつながっている。

ハンドリングの秀逸さと走行の安定感および最高レベルの静粛性は、メルセデス・ベンツならば当然と言ってしまえばそれまでなのだが、2年連続国内輸入車販売台数トップの所以は、それこそが根本となっているとあらためて感心する。

新採用の9G-TRONICに関しては、筆者のようなオーディナリィなドライバーにとって7G-TRONIC PLUSからの進化を読み取ることは非常に困難だが、3000回転まで一挙に回した際のすこぶる快適な加速性と、そのまま3000回転オーバーの領域に突っ込んだ際に見せるスムーズかつ力強い走りは、今回新たにもたらされたポテンシャルのひとつと見てさしつかえないだろう。

メルセデス自慢の4MATICについては、高い信頼性について今さらここで語るまでもなく、安心して身を任せられる。オールラウンダーのGLEをはじめ、Eクラスなどでもすでに実証済みであり、北海道特有の厳寒道でこそ、その高性能ぶりをいかんなく発揮してくれることだろう。

それにしても、取り回しのイージーさはさすがである。最小回転半径5・3mで、4MATIC以外のほとんどのグレードは5・1mと、このクラスでは非常に小回りが利きやすい設計。女性ドライバーからの支持も高まる一方であるCクラスの、実力の一片はそんな部分にも現れている。