

主要諸元：(A200d)

- 全長×全幅×全高／4,419×1,796×1,440mm
- ホイールベース／2,729mm
- トレッド／前：1,570mm 後：1,555mm
- 車両重量／1,470kg
- 最小回転半径／5.0m
- エンジン／1,950cc 直列4気筒DOHCターボチャージャー付
- 最高出力／150ps：3,400～4,400rpm
- 最大トルク／32.6kgm：1,400～3,200rpm
- JC08モード燃費／23.3km/ℓ
- ミッション／8速AT/DCT
- 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／205/60R16
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／3,990,000円(税込)



コンパクトカー分野にも進出！

ナチス政権下においては、多様な軍用車を生産していたダイムラー・ベンツ、乗用車ばかりではなくトラックからバス、さらには軍用エンジンまでも扱う総合自動車メーカーである。欧米の自動車メーカーはボルボのような小規模メーカーでもトラック・バスも製造している。

その昔、ホンダが欧米進出を果たした時、乗用車主体のメーカーであることから『クルマのすべてを知っているメーカーではない』として評価が低かった時期があったようだ。そのあたりダイムラー・ベンツはすべての車種を生産するという方針を守り続けてきた。

ただ唯一手を染めなかった分野がコンパクトカーであったのだが、高級乗用車メーカーというイメージから一歩踏み出し、1997年に発表されたのが初代のAクラス（W168型）。この初代、元は電気自動車として設計・開発された経緯があり、大型のバッテリーを搭載するためフロアが二重構造という特色を持っていた。そのため車高、重心位置が高くなり、一部のロードテストでは転倒の危険性も指摘された。しかし、そこはダイムラー・ベンツである、すぐさま対応策をとり、その不安感を払拭してしまっただ。

2004年に登場した2代目Aクラスも初代のコンセプトは踏襲していたが、サスペンションやパワーステアリングなどすべてが一新されていた。ここにメルセデスのFFコンパクトカー部門での評価が確立されたと言っているだろう。

それをさらに推し進めたのが2012年に発表された3代目だった。FF専用として開発され、すでに兄弟分であるBクラスに採用されていた新プラットフォームMFA（メルセデス・フロントド

であり、第二次世界大戦後も、その復興の中で、それを充分に生かしたメーカー戦略が推し進められていったのである。

プロフィール 世界最古の自動車メーカー！

現在のダイムラーAG、つまりメルセデス・ベンツの車名で知られるドイツの高級自動車メーカーの誕生の歴史を振り返る時、忘れてはならない3名の人物がいる。カール・ベンツと、ゴットフリート・

コンパクトカーのイメージを一新させる仕上がり、メルセデスのニューAクラスが登場!! Mercedes-Benz A200d

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■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

イムラー。そしてヴィルヘルム・マイバッハである。1883年、カール・ベンツはマンハイムに会社を設立、その3年後にはガソリンエンジンを動力とする4輪車の特許を取得し、これが世界初の自動車だと言われている。ただ、ダイムラーとマイバッハも1885年に排気量246ccの4ストローク、0.6馬力というエンジンを搭載する2輪車を発表。翌年には4輪車も開発し、シュツットガルトに会社を設立している。ほぼ同じ時期に4輪自動車を発表した彼ら、それぞれ会社は別であったが『自動車の創始者』と言ってよからう。つまり、その発祥をたどるとダイムラーAGこそが世界最古の自動車メーカーなのである。

わずか100キロ足らずしか離れていないところにそれぞれの会社を持っていた3人、この時期にはまったく接触がなかったようだ。カール・ベンツとゴットフリート・ダイムラーとヴィルヘルム・マイバッハはその互いの存在も知らず、それぞれの自動車開発に没頭していたようで、彼ら3人が一堂に顔を合わせたことは、おそらく一度もなかったらしい。

それが一変するのが第一次世界大戦である。敗戦国となったドイツが急激な経済危機に見舞われたのは当然であり、経営が難しくなったカール・ベンツのベンツ&シーは、ダイムラーとマイバッハのDMGに合併を持ち掛け、それが成立したのは1926年。その当時、すでにダイムラーは死去していたが、ここにとつと『スリーポイントスター』をエンブレムとし、マイバッハの支援者だったオーストリアの起業家の長女の名前である『メルセデス』を車名とする『ダイムラー・ベンツ』という自動車メーカーが生まれたのである。

その当時、ドイツはナチス党を率いるアドルフ・ヒトラーの独裁政権下であり、ヒトラーは国威発揚のため、自動車レース参戦を推奨。その一翼を担ったのがアウトウニオンとダイムラー・ベンツであり、その高性能なレーシングカーは連戦連勝を果たしたのだった。

そのレース参戦によりダイムラー・ベンツの高性能と高級感は世界中にアピールされたのは事実

ライプ・アーキテクチャー」をベースとしていた。これによりボディサイズも拡大、コンパクトカーの枠を超え、ライバル車を凌駕する高性能を身につけたのである。

そして、昨年の4月、ヨーロッパで発売開始となった4代目の新Aクラス。全長を120mm、ホイールベースも30mm延長することで室内空間を拡大しグレードアップ、上級車であるSクラスと同等の安全運転支援システムも搭載可能という、ハッチバック市場に新しい風を吹き込んできた。

インプレッション メルセデスらしさ満載のコンパクトカー！

試乗用に提供されたのは白のA200d。フロントグリルには大きなスリーポイントスターのエンブレム。コンパクトカーではあるがメルセデスらしさを主張している。ボディサイドにも奇をてらった無駄なプレスラインなど見あたらず、ルーフラインもスムーズにリアエンドに向かって絞られてゆく。このあたり上級車のCクラス、Eクラスと同じイメージで、その飽きの来ないデザインには好感が持てる。

この試乗車にはAMGラインと呼ばれるオプションが装備されていた。そのため、素晴らしい仕上げのAMGロゴ入りの18インチアルミホイールやフロントスポイラー、リアデフューザーなどが装着されている。これらが新型Aクラスのエクステリアをさらに磨き上げてくれている。ちょっと茶目っ気を感じさせたのがリアバンパーに開けられたエキゾースト。実はこれダミーで、本物のエキゾーストパイプはその奥に下向きに設置されているのだから思わずニヤリとさせられたのである。このAMG仕様はインテリアも同様で、赤黒のツートーン本革シートや、好評だという64色から選べる室内照明アンビエントライトなどが室内環境を快適にしてくれる。



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

江田 涼太郎さん

「4代目となったAクラス、その大きなセー
ルスポイントは安全性能。最上級車種である
Sクラスと同等の安全運転支援システムを搭
載したのです。また、先代モデルよりボディサイズは大きくなりましたが、それがマイナスに
はならず、お客様からも「クルマの安定感が増したし、だからと言ってスポーティさも失われ
ていない!」という声をお聞きます。『ハイ、メルセデス!』で話題となっている革新のイン
フォテインメントシステムMBUXとともに、さらに進化したAクラス、メルセデス・ベン
ツの自信作の魅力をぜひご試乗いただいでご確認ください。ご来店、お待ちしております」



この時点で古いタイプのドライバーである筆者
にもわかってきた。このクルマは単なる移動手段と
しての自動車ではなく、スマートフォンやパソコン
のように家電製品としても楽しめるようにできて
いるのだ。そう考えると、新Aクラスの契約者は
25%以上が女性であり、実際に乗っている女性はそ
れ以上という状況にも納得がゆくというもの。
スタートボタンを押し、エンジンをかける。この
ディーゼル、すでにCクラスやEクラスにも搭載さ

コクピットに乗り込み、本革張りのシートに腰を
落ち着ける。このシート、かなり座面が固い。ロング
ドライブではこの固いシートが腰への負担を軽減
してくれるのだろうか、高級感もある。ただしス
ポーツ派にとってはもう少し体が沈み込む形状が
好まれるかもしれない。

新感覚の操作性と 強力なクリーンディーゼル!

このほか、新Aクラスには様々なオプションが用
意されている。Sクラスと同等の最先端の安全運転
支援システムや、「ハイ、メルセデス!」でおなじみの
MBUXと連動したナビゲーションパッケージ、3
60度カメラパッケージなどもすべてオプション
なのだ。これらが必要とするか不要なのか、ユー
ザー層は多様であり、標準車には必要最低限の装
備品で車両価格を抑えるというメルセデス・ベンツ
の方策は評価できる。

視線を前方に向けてと普通はそこにあるはずの
メーターパネルがない。「はて?」と思いながらエン
ジンスタートボタンを押すと、横長のディスプレイ
にスピードメーター、タコメーター、その他の情報
がすべて浮かび上がってきた。さらにセンターコン
ソールにはシフトレバーがなく、タッチパッドがあ
るだけ。試しに「ハイ、メルセデス」と呼び掛けてみ
たらMBUXから即座に返答がきた。

そしてシフトである。シフトレバーが通常はそこ
にあるはずのセンターコンソールやダッシュボード
には見当たらないのだ。実はこのAクラス、国産車
だとステアリングの右側にあるウインカーレバー
がシフトレバーなのだ。

その細いレバーを下に下げるとDレンジ、上に上
げるとRレンジ、先端のボタンを押すとPとなる。
これはちよつと慣れが必要だろう。とはいえ、パドル
シフトも装備されているから、それを使えばスポー
ツドライブングにもなんら問題はない。トランス
ミッションだが、Aクラスには欧州車に多く採用さ
れているDCT(デュアルクラッチトランスミッ
ション)が搭載されているのだが、これが素晴らしい
シフトフィーリング。A200dには8速ミッショ
ンで、低回転から力強いトルクを発揮するエンジン
とのマッチングはさすがの迫力。

ただ、その強力なトルクのせいで不用意にアクセ
ルを踏み込むと、タイヤが鳴くほどの予想以上の加
速パフォーマンスを見せることがある。そのあたり
慣れるまではアクセルワークに気を付けるべきか
もしれない。

市街地走行ではタイヤノイズを多少感じるが、充
分な静かさをキープ。トルクフルなエンジンパワー
のせいで高速走行での安心感も大きい。アクセルオ
ンのまま大きなRで「8の字走行」を試みたのだ
が、トーションバータイプとなったリアサスペン
ションもグリップを失わない。

日本国内では昨年末に発表された新Aクラス、受
注状況も好調で、納車待ちとなっているほどだそう
である。そのAクラスにディーゼル仕様まで加わっ
たのだからラインナップは万全。この先もライバル
達を引き離すパフォーマンスを発揮し続けること
だろう。