



主要諸元：(A250 4MATIC Sedan)

- 全長×全幅×全高／4,550×1,800×1,430mm
- ホイールベース／2,730mm
- トレッド／前：1,570mm 後：1,575mm
- 車両重量／1,530kg
- 最小回転半径／5.0m
- エンジン／1,991cc 直列4気筒DOHCターボチャージャー
- 最高出力／165ps：5,500rpm
- 最大トルク／35.7kgm：1,800～4,000rpm
- WLTCモード燃費／12.9km/ℓ
- ミッション／電子制御7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／205/55R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／4,900,000円(税込)

メルセデスの魅力をすべての顧客層に！

第二次大戦後、ナチス主導による強制労働者に対する謝罪、その賠償基金の設立など丁寧な処理を終えたダイムラー・ベンツ、高級車メーカーとして見事な復活を果たす。その高級車路線から一歩踏み出したのが1982年のこと。より手軽にメルセデスに乗ってもらおうとコンパクトセダン「190」が発売されたのだ。4気筒2000ccエンジンに全幅1680mmと、5ナンバーサイズに対応するFR車、日本でも瞬く間に人気となり、メルセデスの普及に貢献したモデルといえよう。

さらにその顧客層拡大を狙い開発されたのが、1997年に登場した初代Aクラスである。当初は電気自動車用として設計されたプラットフォームを流用して、ダイムラー・ベンツとしては初のFFコンパクトハッチバックを発表したのだ。ところが、そのプラットフォームの重心の高さが問題だったのか、発売早々にリコール発生となる。そこから次々と改良を加えて対応し、販売台数は確保したのだが決して成功作とはいえなかった。2004年にはフルモデルチェンジされたが、基本的なコンセプトは初代と変わらないまま。根本的な解決はなされなかったが、サスペンションやミッションは見直され、ここにメルセデスのFF車両コンセプトが確立されたといえる。

そのAクラスに大きな変革をもたらしたのは2012年に発表された3代目だった。プラットフォームを新設計のFF専用MFA(メルセデス・フロントドライブ・アーキテクチャー)に変更し、ボディサイズも拡大、児童分であるBクラス同等の車格となったのである。このAクラスのグレードアップ、これからのコンパクトサイズFF車は、時計メーカーであるスウォッチと合併で設立された「スマート」に担当させてゆく方針があったからかもしれない。

インプレッション

スタイリングは本格的セダンシルエット！

試乗用に提供されたのは白のA250の4WDセダン。Aクラスのオリジナルはハッチバックであり、それをベースにセダンを生み出したはず。その手法をとるとボディ後半に「継ぎ足し」のような違和感が残るのだが、このAクラスセダンには全くそれが無い。おそらく開発のスタートからセダンを加えることが決まっていたのだろう。さらに、最近のセダンのデザイン主流は4ドアクーパーであり、トランクの存在を感じさせない手法がとられる。しかし、Aクラスセダンはそうではなく、しっかりと3ボックスのセダンシルエットを保持している。セダンはベースとなったハッチバックに比べ、ホイールベースは同じだが、全長は140mm長いそれがリアオーバーハングに使われ、FF車ながら、フロントとリアのオーバーハングがほぼ同一。それは横から見た場合によくわかる。FFらしさは消え、バランスの良い完全なセダンボディ。「メルセデスのセダンはこうあるべきなのだ」というダイムラーAGの主張を感じるポイントである。

セダン受難の時代である。コンパクトカーやクロスオーバーSUV、ミニバンに押され、セダンの支持層は縮小するばかり。しかし、エンジンルーム、キャビン、ラゲッジスペースがはっきりと隔壁



メルセデスAクラスに魅力的なセダンも誕生し、ラインナップがさらに充実！！

Mercedes-Benz A250

■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

ダイムラー・ベンツの誕生は昭和元年、1926年のこと。それぞれ別の会社であり、経営者同士は一度も会ったこともなかったらしい「ベンツ&シー」と、ダイムラー・モトローレンが合併して

生まれたもの。フランスのルノーや、アメリカのフォードはそれより前に操業を始めている。ここからダイムラー・ベンツはそれほど古い自動車メーカーではないと考えられるが、創始者の一人であるカール・ベンツは1890年代の初めにはガソリンエンジン車を生産していたし、同様にゴットフリート・ダイムラーとウィルヘルム・マイバツハも1900年にはメルセデスという名を持つレースカーを制作していた。このことからやはりダイムラー・ベンツこそ世界初の自動車メーカーと言っているのだ。

この合併劇、第一次大戦の敗戦から経営危機に陥っていた両社が、単独では生き残れないため存続をかけての選択だった。しかし、実際には双方が自動車メーカーとして互いの技術力をさらに磨き上げ、新しいクルマ創りを目指す前向きな合併というのが事実に近いのではなからうか。この合併の折、ダイムラーはこの先について、『Best or Nothing!』と言ったというつまり、『最高じゃなければ意味がない!』という意味だろう。この考え方は現在のダイムラーAGにもしっかりと受け継がれているのだ。

その後、ダイムラー・ベンツは戦後復興の混乱のなか台頭してきたヒトラー率いるナチス・ドイツの後ろ楯を得て、グランプリレースで大活躍。またナチスが世界に先駆け建設した速度無制限のアウトバーンは、一般市販車の高性能向上にも寄与し、「メルセデス」と呼ばれるクルマたちは世界最高の性能を手にしてゆく。

ナチスの軍需産業の中枢という存在だったため、第二次世界大戦では工場施設を徹底的に破壊され、再建は困難と思われるほど被災する。しかし、工場施設は失っても、その高度な自動車製造技術は消えるはずもなかった。現代のF1GPレースにおいても、フェラーリ、ホンダ、ルノーを寄せ付けず、ダイムラーのパワーユニットは5年連続で世界チャンピオンを奪取。もちろんその技術は、メルセデスのすべてに生かされていることは言うまでもない。

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

黒田 遼平さん

「これまでメルセデスの最も小さいセダンはCクラスだったのですが、Aクラスにもそのセダンが誕生しました。安全装備も万全ですし、次世代の新しいメルセデス・セダンになってくれるはずで、私たちも期待しています。A250はガソリン車で、から、パワフルなエンジンで軽快感があり、スポーティな走りにも対応してくれます。ボディ構造もしっかりしており、遮音性が高く、静粛性も充分。4WDもお選びいただけますから北海道の冬にも安心で、実際にご試乗になったお客様からも好評をいただいています。さらに進化したAクラスのセダン、メルセデス・ベンツ自信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」



で仕切られているクルマはセダンだけである。ワゴンやSUVにはその仕切りがない。誰も「居間」と「物置」が一緒になった家には住みたくなはずで、そう考えるとセダンの「生きる道」は見えてくる。その認識はダイムラーAGにもしつかりとあり、それがハッチバックだったAクラスにも、まったく破綻のないデザインを持つセダンを加えてくれたのだらう。

コクピットに乗り込み、センター部分がファブリック、サイドが高級感のあるレザー地のシートに腰を落ち着ける。このシートの質感、コンパクトセダンであつてもまったく手を抜いてはいない。メルセデスを名乗るクルマである、シート地の縫製にも丁寧さが要するのだ。メインスイッチをオンにすると横長のディスプレイが現れる。ダッシュボードから飛び出さず、視界をさえぎらないし、すべての情報が表示され見やすいのだが、平板なせいで強い陽光が反射したり、ルーム内の様子が映り込んでしまう。このあたり、何らかの対策が必要かもしれない。

リアシートもボディデザインがクーペタイプではないためルーフラインの角度があり、ヘッドクリアランスは充分。そのあたりベース車のハッチバックよりリアシートの余裕はあるかもしれない。大人4人の長距離ドライブでも疲れは少ないはず。トランクリッドも大きく開き、収容スペースもハッチバックと比べて50リットルも大きい。これもまた、セダンのメリットだろう。もちろん、「ハイ・メルセデス」でおなじみの革新的インフォテインメントシステムMBUXが搭載されているのは言うまでもない。

充分なターボパワーと コントロール性！

ドライバーズシートで好みのポジションを調整する。クルマの挙動を正確に感じようとシートを最も低い位置にすると、ステアリングホイールとのバランスが取れない。もうさセンチでいいか

らチャルトが下がったらベストになるのだが、そこがちょっと残念。ステアリングホイールも下の部分のRが大きく、真円ではないが、それはさほど気にならない。シフトは例によってダッシュボードやセンターコンソールではなく、日本車であれば右のウインカーを操作するレバーがそれ。下に下げてD、上げるとR、先端のボタンを押すとPになる。この操作、ちょっと慣れが必要だらう。

ダイムラーAGは、このAクラスの発売を期してすべて新開発のエンジンを3機種導入した。A180に搭載される1・4リッターターボ、A200d用の2リッターディーゼルトーボ。そして、A250・4WDセダンには2リッターターボが搭載されている。北海道では人気の高い4WD、メルセデスでは「4MATIC」と呼ばれているが、それはA250にしか設定されておらず、道内ユーザーの多くはこのA250を選ぶようだ。そして、このパッケージ、224馬力を発生するパワフルなエンジンと、駆動トルクを後輪にも最大で50%配分する4MATICのマッチングが良好。さらに、7速のDCT（デュアルクラッチトランスミッション）がマニュアルのような小気味よいシフト感覚で、スポーツドライビングも満喫できる。リアサスペンションも、FFはトーションビームなのだが、4MATICにはマルチリンク独立懸架サスが搭載されている。基本のプラットフォームがFF用なのだから、重量配分が前輪寄りなのは仕方がないが、このマルチリンクサスのおかげで接地感が違う。かなりの高速から一気のブレーキングでターンというシーンでも、リアタイヤのグリップを失わないのだ。

メルセデス・ベンツにはどうしても「大型高級車」というイメージがある。ここを打破し、若年層や外国車に興味がなかったユーザー層へどう切り込んでゆくか。この課題を新しいAクラスは見事に解決してくれたようで、受注も好調だそう。コンパクトであつてもメルセデスはメルセデス、その魅力はいささかも失われていなかったのである。