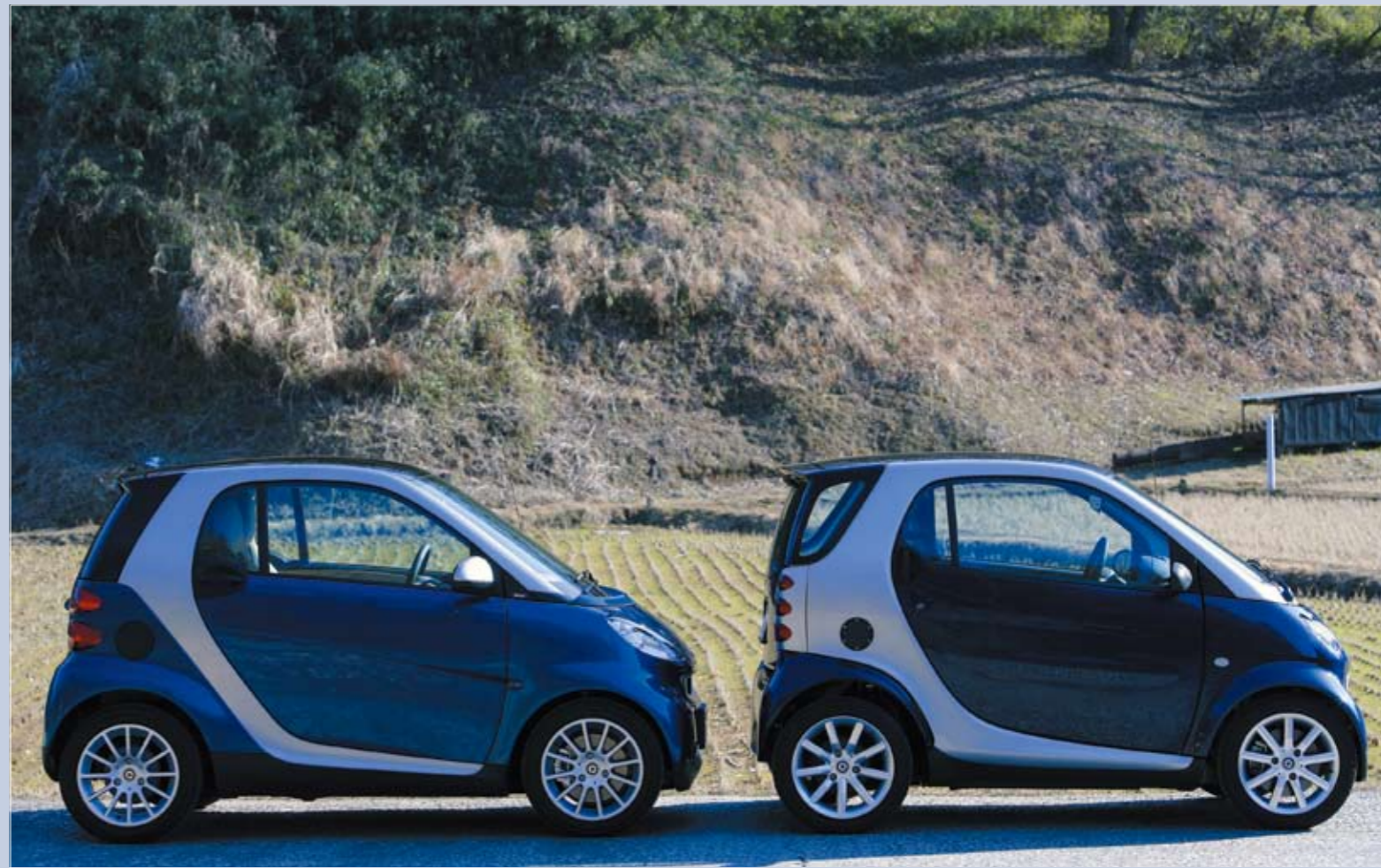


ガソリン高！景気急減速！
だから普段のアシはマイクロミニ！！

中古車で選ぶ smart

— 新型インプレッション付き —

あらゆる分野で社会的不安や不満が高まる昨今。
自動車に対する風当たりも様々に強まっている。
そんな今こそ、普段のアシにはぜひマイクロカーを。
オシャレなスマート、中古車がたいぶお安くなりましたよ！
Text: 佐藤幹郎 / Photo: 丸山博人



門外不出のクラスレス・キャラクター

スマートの美点は「クラスレス」にあると思う。コンパクトカー、それもシティコミューターともなれば経済性が重要なのは当然だが、それが安っぽさにも繋がってしまうのが現実だ。真っ白なシティコミューターにスーツに乗っていても、営業車にしか見えない面は否定できない。また、現在人気を集める軽自動車は実用面に特化する場合が多く、ちょっと洒落たパーティなどに、なんて服装にはこれまたぴったりというわけにはいかない。大型プレミアムセダンがディスカウントストアに似合わないように、シーンを問わず万能というのは非常に難しいのだ。

しかしスマートはシーンを選ばない。ご存じのようにスマートの開発にはスイスの時計メーカーであるスウォッチが携わっていた。それだけにポップながら安っぽさを感じさせないデザインに纏められており、カジュアルにもフォーマルにもマッチしてくれる。ジーンズはもちろん、仮にスーツで花束を持って降りてきても“サマ”になってしまうのだ。ボディカラーもカラフルな色使いが

多いにも関わらず、ハデさや押し出し感が抑えられているのもそのデザインのなせる技。経済性に優れたシティコミューターながらシーンを選ばないキャラクターという、スマートは非常に稀有な性能を持っている。



しかもスマートが優れているのはキャラクターだけではない。前方のクラッシュゾーンを広く取ったリアエンジン方式のため前面衝突安全に優れるうえ、トリディオン・セーフティセルと呼ばれる強固なボディが生存空間を確保する。様々な

サイズのクルマが走る路上での共生を考えて作られた、メルセデス・ベンツならではの技術が活かされている。

燃費の良さにも注目したい。スマートはこのフォーテーターだけでなく全車にソフトタッチと呼ばれる2ペダルMTを採用しているが、トルクコンバーターやCVTのベルトのような機械的ロスとなる部分を持たないため、非常に効率に優れるのだ。たしかにデビュー直後のモデルでは変速時のクラッチの切れている時間が長くショックが大きかったものの、後期モデルとなれば改良が施されて変速はかなりスムーズ。自動変速のオートモードではなくクラッチレスのMTとして自分でシフトを操作、アクセルを少し戻してトルクの切れ間を作っ

てあげれば、3ペダルのMTと同様の走りが得られる。小さいのにアクティブ&パッシブセーフティに優れ、かつ稀有なキャラクターを持つスマート。人気があるのもうなずける実力車である。



取材協力：スマート横浜
 全国でも珍しいスマート専門ショップ。常時 20 台程度の中古車在庫がある。1999 年開業で整備ノウハウも豊富。ブログにはメンテナンス情報が満載。
 神奈川県横浜市都筑区見花山 15-30
 Tel.045-949-4567 <http://www.mccsmart.co.jp/>

smart 中古車 マーケットインフォメーション

新型の登場でタマ数の増加が期待される初代スマート・フォーツ（フォーツを名乗るのは 04 年からだが統一して以下フォーツ）。モデルライフが長かったこともあって、中古車は買い得感のある価格となっている。

特に前期型は 50 ～ 70 万円程度、ヘッドライトが涙目形状になった 02 年以降の後期型でも 70 ～ 120 万円程度がボリュームゾーンで、ガソリン高騰のおり通勤用のコンパクトカーを検討している方には朗報だろう。ボディカラーによる差は事実上なく、価格はすべてコンディションで決まるそうで、カブリオレは上記プラス 40 万円程度が相場となる。ブラバス仕様も希少なから見つけることが可能となっている。

ちなみに流通の大半を占める右ハンドルモデル

はタイヤハウスの影響で足元が狭く、ステアリングも若干オフセットされているため、初期のみ導入されていた左ハンドル仕様の指名買いが少なくない。ボディカラーも同様だが、こだわる方は予約を入れたほうがベターだろう。

軽登録のスマート K も希少車だが、5 ナンバースマートのリアフェンダーやホイールを交換すれば軽規格に収まるため、あとから軽登録に変更された個体も少なくないという。ただし、かつてボディカラーを気軽に変更できることがウリだったボディパーツが、現在は未塗装状態での供給となるため塗装代が掛かり、軽仕様にするには安く見積もっても 10 万円以上が必要となる。トレッドが狭くなって走りへの影響も考えられるだけに、軽登録によるコスト的メリットを含めてよく検討すること

をオススメしたい。

セカンドカーやサードカーとしてガレージ保管されていたような、走行距離の少ない極上車に巡り会える可能性もまだ高いスマートだが、注意したいのは修復歴アリの個体だ。簡単にボディカラーを交換できる樹脂パネルで構成されているのは先に紹介したが、事故でフレームが損傷している個体でもパネルさえ交換してしまえば外見上はピカピカになってしまう。業者オークションの査定でも見抜けられない場合もあるらしく充分な注意が必要だ。こればかりは、やはり信頼できる販売店を探すしかないだろう。

メルセデス・ベンツの技術が生み出したシティコミューターのスマート。極上モデルをお値打ち価格で購入するチャンスは、まさにこれからなのだ。



(左) 抜群の開放感と、よりいっそうのクラスレス感が味わえるカブリオレ。クーベよりタマ数は少ないが、探せないほどではない。(中) 左ハンドル車のコクピット。まっすぐ伸ばした右足の先にきちんとスロットルペダルがある。これが本来の姿。(右) 小粋なルックスを持ちながら、ドレスアップパーツの市場規模は大きくない。ホイールも 3 穴のため選択肢が少ない。



とはいえ気になるニュー smart ファースト・インプレッション

1997 年に欧州で、そして 98 年に日本に登場したフォーツ。その 2 代目が 2008 年、ついに日本の路上を走り出した。欧州での登場は 07 年春なのだが、ここまで日本上陸が遅れた理由は、本国でのあまりの人気ぶりによる。スマートならではの個性はしっかりと残されながらも快適性が大幅にアップしているから、日本に回す分がない(?) くらい売れに売れているのだ。

そんな 2 代目スマートはフォーツとカブリオレでデビュー。長さが 180mm、幅は 45mm 拡大され全長 2720 × 全幅 1560 × 全高 1540mm と一回り大きくなった。しかしノーズが伸ばされたようなルックスながら独自のモノフォルム感は健在で、一目でスマートとわかるキャラクターは不変だ。

エンジンは新たに 1.0 のノーマルアスピレーションを搭載。71ps / 5800rpm、9.4mkg / 4500rpm と取り立てて高性能ではないものの、電子制御の 5 段となった 2 ペダル MT と 810kg という軽量ボディもあって、十分なパワーといえるだろう。

そして気になる走りだが、2 代目も非常に楽しい。クルマにとって一番の重量物であるエンジンがリアにあってトラクションのかけりが良いため、アクセルを開けたトルクを与えた分だけきっちり加速を得ることができる。前輪が駆動を担わないためステアリングのフィールにも優れ、小気味良いという表現がぴったりのハンドリングに仕上げ

られている。また、トレッドの狭さとホイールベースの短さによって姿勢を作りやすく、荷重移動が顕著にわかるというのも特長。操るといよりも“着る”に近いような楽しさが内包されている。

さらに特筆すべきは乗り心地の向上だ。荷重移動がはっきりと解るということを先に紹介したが、その反面乗車人数や荷物によって重量バランスが大きく変わってしまう場合がある。それだけに高速安定性を維持するため、サスペンションはどうしても硬めのセッティングになるのだが、ダンピング

の効いた乗り心地に優しさが加わり、静粛性も高められているから、進化を確実に体感できるだろう。

インテリアの質感向上で逆にポップなテイストは薄れてしまったが、パワーウィンドウスイッチは先代のドアからグリップへと移って使いやすくなった。おまけに iPod を収納できる対応オーディオまで標準で備わる。10 年振りに登場した 2 代目は、シティコミューターの水準を大幅に引き上げる意欲作ということができる。



サイズこそ大きくなったが、依然としてスマート以外のなにもでもない 2 代目。ダッシュボードデザインが平凡になったのは北米の衝突安全基準に従ったことによる。ラゲッジルームも広がった。新車価格はクーベが 176 万円、カブリオは 205 万円。