



BMW
320i

ライバル

悩ましきドイツブランド



Audi
A4 2.0
Attraction S-Line



Volkswagen
Passat 2.0

対決!

ミドルセダン選び



Mercedes-Benz
C200
Kompressor Elegance



Text: 石橋幸樹
Photo: 松本高好



「操縦実感」への深いこだわり

赤いボディの試乗車を見て、最近のBMWにはわりとよく似合うと感心した。ちょっと前までは、赤いヨーロッパ・コンパクトといえば、専らアウディやVWあたりだったのが、見事にお株を奪われたようだ。ともかく、ドイツのクルマはこぞってプレミアム志向にあるが、その中でBMWはいくらかベクトルが違うというか、「駆け抜ける歓び」という本質をけって見失っていないと思うのだからだろう。

たとえば、この320i。直列エンジンを縦に搭載して後輪を駆動させるというプラントに数世代にわたってこだわり続けている。その最大のメリットはドライバーの感性と、物理の神に逆らわない動力性能の実現にほかならない。平たく言えば、今回試乗したサンプルの中で、運転して最も楽しいというか、ドライブする実感を得られるのがこの320iだ。

また、4台中、ドライビングポジションが最もピタリと決まるのも大きな美点。メルセデスも決まることは決まるが、あちらは大陸横断のようなロングツーリング向けポジションが得意な気がする。まあ、好みといってしまうばそれまでだが、BMWが催すドライビングレッスンの第一章は適切なポジションを学ぶことから始まると聞けば、その設計に相当な自信と、自負を抱えていることが分かるだろうものだ。

エンジンのフィーリングというのもまた、BMWらしさが現れるところだろう。巷では6気筒ユニットについて声高に喧伝されているものの、4気筒エンジンこそF1ユニットからフィードバックされていることを忘れてはいけない(F1はV8を搭載している。4気筒というのは、その片バンクを使

ったエンジンと考えれば想像しやすいだろう)。

“カムに乗る”回転数よりはるかに低いところから、滑らかにトルクを引き出してみせたり、高速で一定の回転数を保つときの精密な回転感など、乗るたびに思い知らされてしまう。普段、街乗りだけをしていてもボディブローのようにジンワリと効いてくることは間違いない。

どこにも弱点がないような320iだが、じつは最近のBMWはサスペンションセッティングにとっても繊細なところがあり、そうしたコンプライアンスチューンが緩んでくると、わりとバタつくことがある。つまり、距離を重ねてダンパーやゴムブッシュなどがぐたぐたびれてくると、乗り心地のダウンがわりと顕著に出るということ。

認定中古車の場合、そうした売り物に出会うことは滅多にないだろうが、オドメーターに注意しながら試乗するに越したことはない。

ちなみに、320iの上には6気筒エンジンを搭載した上級車種もラインナップされるが、筆者のおすすめはなんと言っても2ℓモデルだ。このサイズで、国内のドライブに限定すれば、これ以上のエンジン性能は「余裕」でしかなく、そういうのは5シリーズから上で味わえばいいのではないかと思う。320iは買い得であるというばかりでなく、3シリーズの中でベストバイなモデル、というのが偽らざる気持ちである。



320i



Audi
A4
2.0
Attraction
S-Line



完成度も実用性も高い実力派

4台の試乗車のことを考えているうちに、次のようなことが頭に浮かんだ。「じつは、アウディが一番お買い得なセダンじゃないのか???’」根拠は次のとおり。

まず、コンパクトモデルたるA4で最も売れているモデルは、セダンを追い抜いてアバントがその座についているということ。つまりセダンは人気モデルではないために、中古車になればその分、値落ち幅が広がるということ。

次に、A4シリーズはグレードによる内装の差があまり多くないというポイント。さすがに、レザーとモケットといった素材の違いはあるものの、きっちりと作りこんだ端正なインパネや質感の高いタッチなどは、入門編だろうが上級者むけだろうが変わりがない。

シャシーについても、FFとクワトロの差こそあれ、基本的なプラットフォームは共通である。それどころか、比較的軽量な2ℓエンジンを搭載するとなれば、そこには確実に「余裕」が生まれているはずだ。

アウディA4は、同社の販売台数の中で大半を占める世界戦略モデルであるため、注入されているテクノロジー、エンジンアリングはアウディがもつ最先端のものに他ならない。2.0のことを入門編などと前述したものの、下手なメーカーなら上位モデルに位置してもおかしくない完成度と、商品性

の高さを持っているドイツ屈指のコンパクトセダンである。

4気筒エンジンを縦にレイアウトする独特のパッケージは、俊敏でナチュラルなハンドリング性能を生み出し、堅牢なシャシーは前輪だけでなく4輪すべてを担うキャパシティが与えられている。それだけに、単なるFFセダンの枠に収まらないドライバビリティが身上で、FRのメルセデスやBMWとは違ったドライブフィール(それも最上の)が得られるのだ。

コンパクトセダンとしての使い勝手についても、古くは80シリーズから連綿と続くノウハウが効いていて、どこを見ても抜かりない。国産車のようにおもねるところは微塵もないが、それだけに道具感にあふれ、長い間でも飽きが来ないといえよう。

些細なことかもしれないが、アウディの道具感はいたるところに溢れていて、シフトスティックの節度感や、インパネまわりのスイッチ、果てはシートを調節するダイヤルにすら、コーディネーターがいるのではないかと勘ぐりたくなるほど。

もっとも、個人的な好みからいえば、室内がもう少し広く感じられたらいいとか、エンジンのピックアップがもう少しシャープなら、といった注文は残る。また、試乗車(走行7700km)はスポーツオプションでタイヤが17インチにサイズアップされていたが、あまり歓迎できない。パネ下重量の増加から、あのしっとりしたサスペンションストロークや、懐の深い乗り味がスポイルされていた。どうしてもインチアップしたいのなら、少なくともダンパーだけは強化するなどアップグレードして、バランスの適正化を図りたい。



華も実もある質実剛健

VWの代表だったフェルディナンド・ピエヒが、現社長のピシエツリダーに変わったニュースに対して、当時のドイツの新聞などはおおむね高評価を下していたようだ。

ピエヒによる強引なように思えるドミナント戦略や、バランスシート上顕著に浮き出してしまう研究開発費など、少なくとも財界サイドは冷やかな視線を送っていたのに対し、ピシエツリダーの原点回帰的な戦略や、メディア向けのいいステートメントなど、歓迎ムードが漂っている。

そんなニューリダーが送り出した第一弾となるのが、本国で05年にデビューしたパサートである。政治的な背景はともかく、プラットフォームからデザインストリームまで見事なまでに一新しての登場ただけに、マーケットでは出足から好調なセールスを記録した。

VWのプレミア化を望んでいたかどうかはともかく、ドイツの国民性はプレミアであろうとなかろうと、とどのつまりは質実剛健でなければすぐにそっぽを向くという性向がある。パサートの人気がいまだ衰えることなく続いているのは、ピシエツリダーが掲げた「原点回帰」マニフェストが功を遂げているからではないか。

パサートは、原点回帰とはいっても観念的なものであって、現にボディディメンションなどは歴代の中でも最大サイズ。全長×全幅×全高が4765×1820×1472mmとなり、この数値は4台の試乗車の中でほぼ最大となる。

中でも拡幅の効果は著しいものがあり、4台中の開放感パサートが群を抜くものだった。天井の高さも効いていて、メルセデスよりも33mm高いだけなのにワンクラス上かと思わせ

るほどルーミー。

広さや大きさだけでなく、走りだした瞬間から実用的なトルクを発揮するエンジンも然り。眠たいところもないではないが、実用車と割り切ってしまうばフィーリングは悪くない。もちろん、振動や騒音レベルも他の3台に劣るようなところは一切感じられない。

また、車体サイズは大きくとも、車重については4台中で最軽量というのも驚かされる。およそ50kgほどだから、女性ひとり分は軽いことになる。これが操縦安定性や燃費に影響するのは当然で、パサートはわりと腰の据わったコーナリングや、軽やかな巡航能力を持たされている。まさに街乗りからグランツーリズムまで、その守備範囲はおそろしく広い。

さて欠点があるわけでもないが、しいてあげるとしたらVWというプレゼンスではないだろうか。いかにプレミアム路線を掲げたとしても、こと国内に関してはいまだメルセデスやBMWの牙城ということ。また、4車中에서도最も安い新車価格というのも、心惹かれるはずなのだが、果たして今の日本でそれがアピールメントになるのかどうか。筆者には判じがたいポイントだ。

だが、そうした日本独特のヒエラルキーに無関心で、「いいものだけを世界から」手に入れたい(笑)と願うユーザーにはうってつけのモデルであることは間違いない。



Passat 2.0



C200

Kompressor
Elegance



メルセデス屈指のアジリティ

初代コンパクト・メルセデス「190E」から数えて4代目となる現行型は、昨年7月に国内で販売が開始されたブランニューモデル。なので、他の3台とは少し立場が違うことになる。すでに、読者も専門誌やウェブ、あるいはディーラーなどでその姿を目にしていることだろうが、実車は先代のW203に比べて、だいぶ大きくなった印象。あくまで主観だが、サイズというよりも量感が増したという感じ。

試乗車は200コンプレッサー・エレガンスなので、例のグリルにスリーポイントドスターは埋め込まれず、ノーズ先端にマスコットが残っている。何度となく言われていることだが、このマスコットのおかげで車両感覚をつかむのが容易になるので、これだけでもエレガンスを選ぶ理由になると思うのだが、どうだろう。

筆者はW201こそ所有したことはないが、その後のW202、W203は家人が乗るなどしてわりと身近にあった。202は2ℓ、203は1.8ℓのコンプレッサーで、どちらもベーシックグレードを選ん

だ。財布の事情もあるにはあったが、あえてベーシックグレードにすることで「ミニマム・マキシマム」を堪能することができた。ごく個人的な意見としては、ことコンパクト・メルセデスについては、ベーシックモデルがベストバイな気がしてならない。

ベーシックモデルとはいっても、他の3車より新車

価格が50万円以上高くなるC200コンプレッサーに、それだけのバリュー、お買い得感があるかと聞かれると、軽く難しい(笑)

過給器つきエンジンからして、ワンクラス上のパワーとトルクをオファーしてくれるし、事実上W203からキャリーオーバーされたシャシーも「熟成」の進み方は目をみはるほど。そして、「アジリティ」という言葉で表徴されたドライバビリティの素晴しさは歴代コンパクトどころか、メルセデス史上でも屈指の仕上がりで、街乗りでのフィーリングも、高速でのテイストも、多くのユーザーが望む性能のさらに倍くらい素晴らしい!

インテリアの質感についても、もはや「小ベンツ」などと揶揄された時代とは打って変わって、本来のプレミアムを教えてくれる。ゴージャスに飾り立てることなく、居心地の良いデザインは、メルセデス・ファミリーの中でも出色の出来栄えといっても過言ではないだろう。

ただし、それらが50万円を上回るアドバンテージかと言われると「そうでもないカナ」という感じ。室内の質感などはアウディだって負けていないし、エンジンフィールはBMWの方が好みに合っている。質実剛健な道具として使い倒すならVWだって引けをとらない。

ちょっとアンフェアな結論かもしれないが、コンパクト・メルセデスをジャッジするには、少し時間が足りない。つまり5年先、10年先にこの4台を乗り比べて見なければ分らない、ということ。むしろ、メルセデスの魅力は「5年先、いや10年先でも……」と期待させてくれるブランドであること、また期待に応えるだけの品質を持つところにあるのかもしれない。

