Mercedes-Benz A45 AMG

メルセデス・ベンツA45 AMG

AMG初のホットハッチは、圧倒的な動力性能と節度ある外観を備える魅力的な一台だ。その価値は、これもまたカテゴリーの枠を飛び出しているプライスを正当化できるのか？

photo: Stuart Price

WE LIKE | 走り出したあとのすさまじいスピード、強力で驚異的なグリップ、全体的な使いやすさ

このドアミラーはAMGカーボンパッケージに含まれている。パッケージ装着車は受注生産で、納期は6カ月以上を要する。

日本仕様は18インチホイールのみの設定である。ツインスポークタイプが標準で、フィニッシュ違いとマルチスポークタイプがオプションで用意されている。タイヤはミシュラン・パイロットスポーツ3で、スペアタイヤの代わりに補修キットが付属する。

専用グリルとカーボンファイバー製のフロントスポイラー、サイドスカート、ドアミラー、リヤディフューザーで構成されるAMGカーボンパッケージは60万円のパッケージオプションとして提供される。

排気量あたりのパワーがこれほど大きいエンジンともなると、冷却能力が重要な意味を持つ。そのためグリル開口部が拡大され、いずれも細い線径のメッシュが張られている。太いメッシュでは、実質的な開口面積が減るからだ。

MODEL TESTED ◎テスト車両概要

●モデル名:メルセデス・ベンツA45 AMG 4MATIC
●車両本体価格:640.0万円●日本発売時期:2013年7月1日
●最高出力:360ps/6000rpm●最大トルク:45.9kgm/2250-5000rpm
●0-97km/h加速:5.2秒●113-0km/h制動距離:45.4m●最大求心加速度:0.97G
●テスト平均燃費:9.6km/ℓ●二酸化炭素排出量:161g/km

HISTORY スポーティさとは無縁の過去

メルセデス・ベンツほどの長い歴史を持つ会社で、先祖にあたるモデルを挙げることができないクルマは珍しいが、スリーポインテッドスターにとってみれば、誕生から40年しか経っていないホットハッチというコンセプトは、目新しい部類に入るものだろう。それゆえAMGには、これまでにSLKより小さいモデルを手掛けた実績はおそらくない。

先代Aクラスの、滅多にお目にかからないA200ターボは、荒々しいサウンドを発する195psの2.0ℓユニットを搭載していたが、初代にも因縁浅からぬエルクテストによって、荒っぽいドライビングには向いていない特性が明らかになった。

ホットハッチAクラスのルーツにあるのは195psの先代A200ターボ。

WE DON'T LIKE | スロットルでのライン調整がまったくできないコーナリング、無個性なエンジンサウンド、高額なプライス

リヤバンパーの両端にある垂直のベントは、視覚的に後部の下側へ力強さを与えるための処理である。そのほかのほとんどのスリットは実際に機能するが、これはダミーだ。

リヤのバッジは、片側に"A45"、そしてその反対側に"AMG"となるのが標準だが、日本仕様では車名のあとに本国では無償オプションの"4MATIC"バッジが続けられ、さらに自己主張を強めている。

エグゾーストは、フェイクのグリルとカーボンファイバー製リヤパネルに挟まれる形で収まる。このパイプは、AMGパフォーマンスエグゾーストを装着している証である。本国ではオプションだが、日本仕様では標準装備だ。

リヤのルーフスポイラーは複数のパーツで構成されており、スクリーン両側の部分をブラックにして、ルーフの延長部分をより際立たせている。

ON THE INSIDE

カーボンファイバー調のトリムが組み込まれたブラックの計器は、A45の特徴のひとつである。ECUの追加機能（ラップタイム計測）も同様だ。

ディストロニック・プラスは標準装備される。本国では14万円弱のオプションだ。おそらく無理なのだろうが、シフトレバーが消えた反対側に設置できなかったのかが気になるところ。

AMGドライブユニットはとても簡単に使える。だが、シフトモードボタンの配置については疑問を感じる。A45は、重要なスイッチを探すために路面から目線を離す事態を避けたい類のクルマのはずだからだ。

COMMUNICATIONS
コミュニケーション

Bluetooth接続機能とUSBソケットを標準装備する。メディアインターフェイスも同様だ。すべての機能をシームレスに働かせるには、メニューで選択→表示→クリックという作業を際限なく繰り返し、メルセデス・ベンツの要求にしたがってシステムを再調整する必要がある。コマンドシステムは音声認識機能を備える。

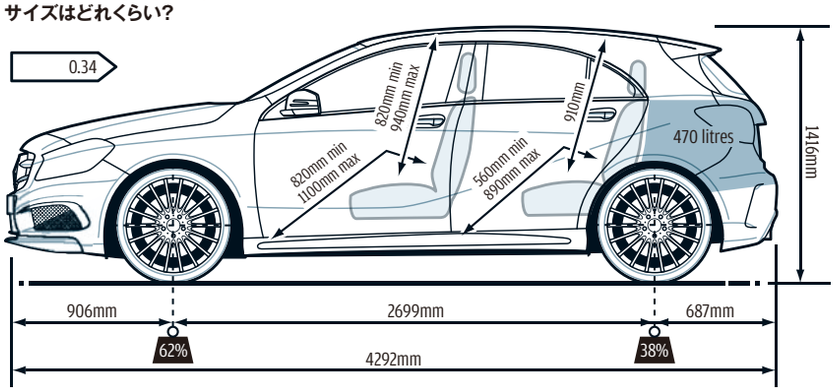
ENTERTAINMENT
エンターテインメント

12セグ/ワンセグ自動切り替えTV、後付け品のように見える7インチディスプレイ、6スピーカーのオーディオシステム、10GBの音楽ストレージなどが標準装備される。スマートフォンを利用したインターネットアクセスが可能なコマンド・オンラインも備える。ハーマン・カードンのサウンドシステムがオプション装着可能だ。

NAVIGATION
GPSナビゲーション

市販のハッチバックでもっとも高額な部類に属するクルマだけに、スタンダードのGPSナビゲーションは安価なメモリータイプではなく、本格派のHDDタイプだ。ダッシュボード埋め込み型ではないのが少々惜しまれる。

HOW BIG IS IT?
サイズはどれくらい?

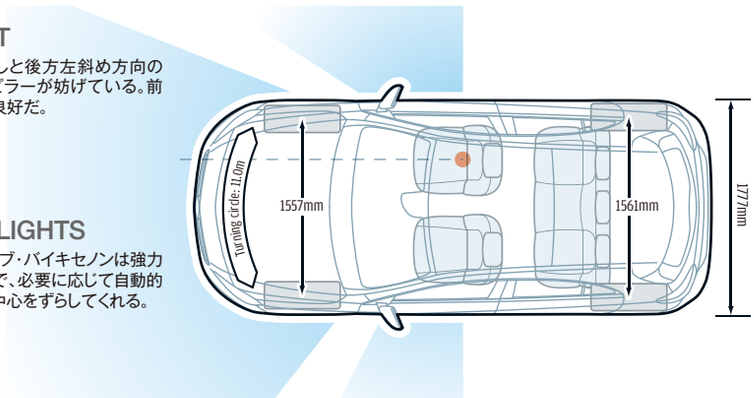


肩まわりと頭上は余裕がなさそうに思われるが、乗り込んでみれば十分だとわかる。ステアリングコラムの調整幅にも不満はない。シートは優秀だ。

VISIBILITY TEST
視認性テスト

FRONT
後方肩越しと後方左斜め方向の視界をBピラーが妨げている。前方視界は良好だ。

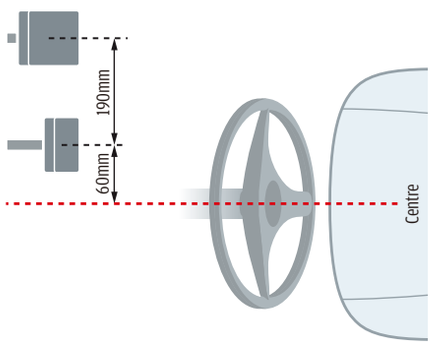
HEADLIGHTS
アダプティブ・バイキセノンは強力かつ均一で、必要に応じて自動的に照射の中心をずらしてくれる。



後席に乗り降りする際は、頭をぶつけないように注意する必要がある。乗り込んでみても、レッグルーム、ヘッドルームともに比較的タイトだ。

WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT
ステアリングホイールとペダルの配置

AMGが加えた変更により、2ペダルAクラスのエルゴノミクスは若干だが改善され、右側へのオフセットがわずかに減った。スロットルペダルが樹脂製なのは少々不満に感じるかもしれないが、レッグルームとコラムの調整幅は十分にある。



ハッチバックの開口部の形状がスクエアではないので、積み込み時に横幅の制約を若干感じる。荷室容量はクラスでも広いほうだが、側面に伸縮ストラップが付いていたら、もっと便利だっただろう。

メルセデス・ベンツはA45 AMGのターゲットを、30歳から40歳半ばまでのドライバーであると述べている。それは言い換えれば、このクルマがAMGの既存モデル、あるいは他ブランドのスーパーサルーンの主要購買層よりも、ずっと若い層を狙っているということだ。

A45は過去に登場したハッチバックのなかでもっともパワフルな一台であり、なおかつ現在もっともパワフルな量産4気筒ユニットを搭載している。これがAMGに、新しい顧客を呼び込むことになる。すなわち、メルセデスのスポーツ部門が送り出す、高価でおもにV8を搭載するモデルに、これまで手を出せずにいた潜在的なファンである。

そしてまた、その威光により、AMGのバッジが付与されたスタイリングキットやトリムのオプションパッケージに、さらなる威厳をもたらす役割も期待されている。つまり、これまでとは異なるAMG製品であると同時にホットハッチとしてもこれまでとは異質な存在であり、それを端的に表しているのが360psのパワーとパートタイム4WDシステム、そして640万円と高額な価格設定なのだ。

今回のテストでは、絶対的な実力もさることながら、ホットハッチセグメントのなかで魅力的な物件なのかという視点でも確かめたいと考えている。今のところ、われわれが選ぶベストホットハッチはルノー・メガーヌ265カップだ。日本では、その限定車であるレッドブル仕様が399万円で販売されたが、A45はそれより241万円も高い。この価格を正当化できる説得力が、果たしてあるのだろうか。

DESIGN&ENGINEERING
意匠と技術

★★★★★★★★☆☆

まずはデザインについて、簡単に紹介していこう。A45 AMGのルックスに加えられたモディファイはかなり控えめだ。とはいえ、明確にスポーティさをアピールするアイテムが欠如しているわけではない。たとえば大径ホイールと彫りの深いスカートは専用品である。しかし、乱暴にいえば違いはそれだけだ。そもそもメルセデスは、Aクラスの標準車にも、ある程度の視覚的なスポーティさを与えている。

ほかのどのAクラスも持ち得ない強力な武器といえるのは、メカニカルな部分だ。その代表が、じつに素晴らしい2.0ℓ直4エンジンユニットである。これは“1機のエンジンをひとりの技術者が担当する”というAMGのポリシーに基づいて組み立てられている。排気量1ℓあたりの出力は181psと、まさに驚異的である(ただしターボチャージャーの助けを借りてはいるが)。その360psは、デュアルクラッチ式の7段A/Tと、4マチックと呼ばれる4WDシステムを介し、4輪に伝えられる。通常走行時は前輪駆動だが、前輪がトラクションを失いはじめると最大50%まで、駆動力が後輪に分配される。

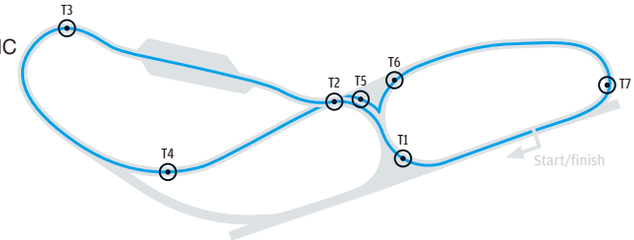
サスペンション形式は、通常モデルと同じく前マクファーソン・ストラット/後マルチリンクだ。しかし、フロントはより強固なステアリングナックルに取り付けられ、スプリングやダンパーやブッシュも変更されている。リヤはさらに大幅な見直しが図られ、ボディ剛結とすることで、洗練度と衝撃遮断性を多少犠牲にしてまで正確さと強固さを高めた。

ON THE ROAD

TRACK NOTES サーキットテスト

■ドライサーキット
メルセデス・ベンツA45 AMG 4MATIC
ラップタイム:1分16秒4
BMW M135i
参考タイム:1分15秒9

ブレーキは優秀で、パドルシフトを使ったマニュアル変速は良好に機能するが、360psのパワーは実感しがたい。グリップとトラクションは強力だが、バランスには不満がある。



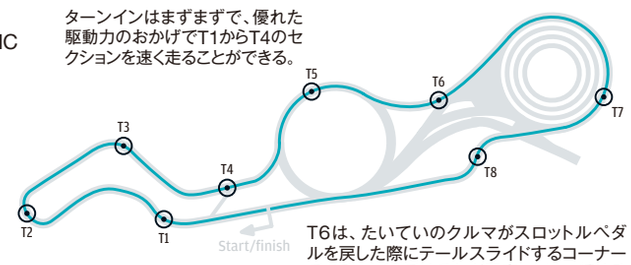
T1への進入では思う存分ハードに、ぎりぎりまで遅らせて制動すればいい。強力なブレーキシステムは決して音を上げない。

T7への進入速度が周回を重ねるたびに速くなっていくのはまるでサーキット走行用マシーンのようだったが、3周目でアンダーステアが出はじめた。

■ウェットサーキット
メルセデス・ベンツA45 AMG 4MATIC
ラップタイム:1分14秒6
BMW M135i
参考タイム:1分19秒8

速い。トラクションは強力で、エイペックスを抜けるスピードが圧倒的に高い。ただし、ESPをオフにするとスロットルペダルを戻したときにオーバーステアが出るので、正しい向きに保つための余裕と努力が必要となる。

ターンインはまずまずで、優れた駆動力のおかげでT1からT4のセクションを速く走ることができる。



T6は、たいていのクルマがスロットルペダルを戻した際にテールスライドするコーナーである。A45ではそれが即座に出た。鎮めるには、パワーと的確な修正舵が必要だ。

■発進加速
テストトラック条件:完走路面/気温20℃
0-402m発進加速:13.6秒(到達速度:175.1km/h)
0-1000m発進加速:24.3秒(到達速度:223.2km/h)

メルセデス・ベンツA45 AMG 4MATIC

BMW M135i

■制動距離
97-0km/h制動時間:2.76秒

ブレーキシステムは、前後ともクロスドリルドのベンチレーテッドディスクを装着する。セラミック製ディスクのオプションは用意されないが、本国ではオプション設定の赤いキャリパーが、日本仕様では標準装備とされている。

INTERIOR
室内
★★★★★★★★☆☆

ホットモデルの標準的レシピを当てはめるのに適していないインテリアだといえるが、幸いにもベースとなったAクラスは、打倒アウディA3を期して、その誕生の過程ですでに十分なスポーティさを盛り込まれている。低いドライビングポジション、身体にぴったりとフィットするシート、そしてリムの太いステアリングホイールが、ベーシックなモデルにさえ備わっているのだ。それゆえ、AMGが加えた変更は劇的といえるほど過激ではなく、そのスポーティ度を高める程度の手直しとなっている。

しかし、それらすべてがA45の魅力アップに貢献しているわけではない。カーボンファイバー調トリムの多用とルビー色のリングが付いたエアベントは、Aクラスの落ち着いた雰囲気のダッシュボードを、気恥ずかしさに頬を赤らめてしまうような見てくれに変えてしまった。だが、操縦に重要なシートとステアリングホイールに関しては、ほぼ納得できる。

何より喜ばしいのが、見た目にもっともわかりやすい改修部分でもあるギヤセレクターだ。ほかの多くのAMGモデルと同じく、使いにくいステアリングコラムから左手で操作しやすい自然な位置に移動されたのだ。AMGアドバンストパッケージ(70万円)を選べば、AMGの紋章が型押しされたレザー張りの大型レバーまで奢られる。

日本仕様ではAMGアドバンストパッケージに含まれるパフォーマンスシートは、深さを増し、滑りにくいアルカンターラが張られている。テスト車両はDinamicaマイクロファイバーがシート表皮に用いられていたが、これはほぼ全員がジーンズを着用して

ON THE LIMIT 限界時の挙動

テスト車両は標準装備される18インチのAMGアルミホイールとミシュランPS3を履いており、それが公道では必要十分以上のグリップと、良好な乗り心地を提供してくれた。

だが、本国ではオプション設定される19インチであれば、ドライハンドリングサーキットのタイムはもっと速く、またハンドリングも改善していたかもしれない。18インチのタイヤでは、通常のドライビングならばわずかな程度に思えたアンダーステアの兆候が、サーキットにおいてはより顕著な傾向として現れたのだ。

コーナーの脱出時と直線でのグリップには非の打ち所がなく、制動能力も驚異的だ。ところが、グリップの限界に近づくと、ダイレクトさと敏捷性が幾分だが失われてしまうことに気づく。そして、やや追従性の鈍いフロントがコーナーへ向かう途中で能力の限界を訴えはじめ、ドライバーが望むニュートラルなコーナリングラインを踏み外しだしてしまう。

さらに残念なのは、ドライバーがそれをパワーで制御できない点だ。ただ、そうなった場合でも、スポーツモードに設定されたESPが末期的なアンダーステアを防いでくれるので、ドライバーはなおもハイスピードを維持できるのではあるが。

いるロードテスターからも、身体が保持しやすいと好評だった。ステアリングホイールは、底部が平らな3本スポーク型が標準で、テスト車両に装着されたアルカンターラ巻きのAMGパフォーマンスステアリングは、パッケージオプションに含まれる。

われわれの評価基準からすれば機能面に比べて重要度は低いが、それでもキャビンは、その高額な車両価格とそれに伴って購入者が抱く必然的な期待に見合うものでなければならないだろう。主観的な見解になるが、安価なモデルでも安っぽく見えないように仕立てられた標準モデルの内装から予想される水準は、ほぼ満たしている。組み立て品質は標準モデルの時点でも素晴らしいが、上質なマテリアル、雰囲気ある間接照明や光り輝く装飾、挑発的なステッチといった知覚面に訴えかける巧みな処理の織り込みは、AMGらしさ満点だ。

A45 AMGが直線路で見せる速さはまさに驚異的だ。

PERFORMANCE

動力性能

★★★★★★★★☆☆

A45 AMGは非常に速く、まさにホットハッチそのものだ。この手のモデルの平均からすれば1.5倍もの投資を要求するのだから、歴代最速ホットハッチの可能性を期待しても当然だろう。パフォーマンスの領域においてオーナーが不満を感じる可能性がわずかにあるとすれば、その期待こそが原因だ。主要な数値のひとつが最速ではないのだ。

過去1年半のロードテストで、0-97km/h加速で現在のクラス標準を打ち破ったプレミアムブランドのホットハッチは2台存在する。アウディRS3（4.5秒）とBMW M135i（4.6秒）だ。それらに対し、今回のA45は5.2秒にとどまった。同じコースで似たような条件下でのデータだけに、十分な競争力があるとはとてもいえない。しかもこれは、メルセデスの公称値より0.5秒以上も遅いのだ。

ただ、80-161km/hタイムはRS3やM135iよりも1秒近く速い。そして、完全に水平なMIRAの直線コースでわれわれがテストしたなかで、0-1609m（1マイル）の到達速度が240km/hを超えた唯一のホットハッチでもある。驚異的なトラクション、きわめて強大な中速トルク、そして高回転域でも勢いの衰えないパワー特性を備えた、まさにモンスターにほかならない。ドライバーが路上で使いきれないほどの動力性能を秘めている。

ずば抜けているとはいえない発進加速と、パドルシフトのギヤボックスが時折ドライバーの操作どおりに反応しないことがある点を除けば、パフォーマンス関連でわれわれの不満はひとつしかない。サウンドだ。この4気筒エンジンは、純粋な機械的性能こそ目覚ましいが、同等の価格で手に入るパフォーマンスカーに比べると音質的な魅力に欠ける。シフトチェンジ時にわざとらしいブリッピング音がするだけで、BMWの直6やポルシェのフラット6のようなキャラクターにはほど遠いのだ。

RIDE&HANDLING

乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★★☆☆

シャシーは見事に磨き上げられており、正真正銘、素晴らしい出来栄えだ。たとえ荒れた路面でも、あらゆる速度域において徹底抗戦のかまえを崩さない。長い高速コーナーではあともう少しの繊細さと妥当な範囲だと納得できるくらいのコミュニケーション能力が欲しくなるものの、魅力的なドライブルートで遭遇しがちなバンプやブラインドコーナーへの対処においては、引き締まったダンピング、グリップ、レスポンス、そして敏捷性のバランスが、ホットハッチとしては類い希なほどに卓越している。

M135iであればボディコントロールを失いはじめそうな場所や速度、あるいはRS3であればドライビングの醍醐味をほとんど感じられないであろう状況において、A45は俄然輝きを放つ。要するに、運動性能の魅力は、運転の喜びを感じるような状況よりも、しっぺ返しをくらいそうな状況のときに真価を発揮する特性なのだ。相当な横荷重がかかるハードなドライビングにおいても、バンプの衝撃はダンパーが即座に吸収してくれる。エイペックスに飛び込んでからの鋭いブレーキングでタイムを稼ぐ走りを得意とし、パワーをかけつつコーナーの頂点を駆け抜けていくようなタイプではない。

コーナリングバランスは安定指向寄りだ。向きを変えるたびに機敏だとは感じられるが、飛び抜けて

UNDER THE SKIN 強力なれど従順

2017年に発効する
ユーロ6排ガス規制に適合する。

暖機運転中は、1行程あたり
最大5回の燃料噴射が行われる。

2.0ℓエンジンから360psのパワーを引き出し、かつドライバビリティを維持するのは容易ではない（三菱ランサー・エボリューションやスバル・インプレッサWRXのチューンドカーを運転した経験があればわかるはずだ）。それを可能にすべく、AMGがこのブルーダイレクト・ファミリーのユニットで果たした仕事は、じつに素晴らしい。

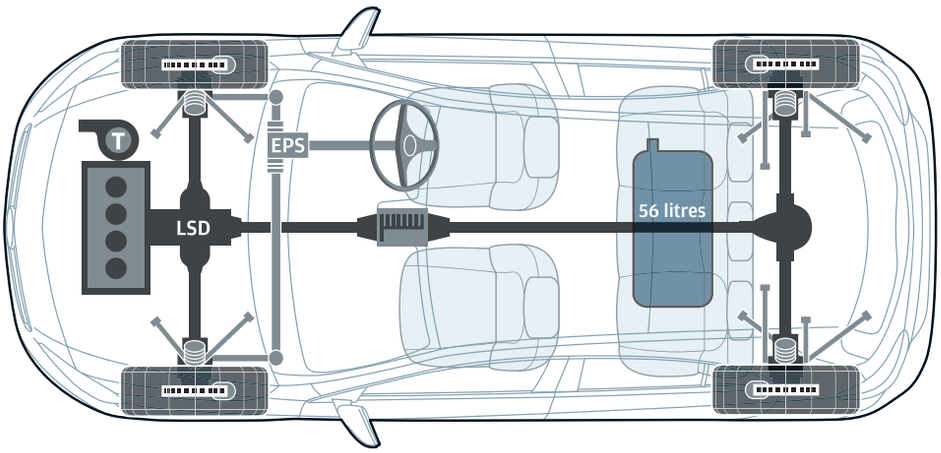
フレキシビリティの鍵は、直噴システムと多点スパークイグニッションだ。高度な燃料制御とともに、最大200barのピエゾ・インジェクターが1行程に複数回の噴射を行うのである。また、ツインスクロール式ターボチャージャーが、最大1.8barに達する過給圧ながら、ターボラグを減少させている。

ドライバビリティの向上に欠かせないエンジン内部のフリクション軽減は、ナノスライドと呼ばれるスプレーコーティングで実現し、鍛造のクランクシャフトとピストンも採用した。こうした技術と細部への配慮は、きわめて優秀な燃費と排ガス性能をももたらしている。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

ハイライトは4WDシステムだ。フロントデフから送られたトルクを、0〜50%のあいだで後輪に分配する電動油圧式クラッチは、重量配分を考慮してリヤアクスルに組み込まれた。それでも前輪は、車重1580kgの62%を受け持っている。



■今月の数字

2.4sec

0-161km/h加速タイムで、レコードホルダーだったフォード・フォーカスRSに対して築いたリード。速すぎる。

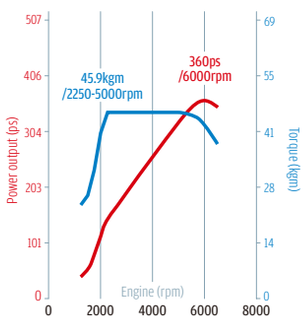
50kg

そのフォーカスRSだが、フロントトレッドはA45より広い。なお、重量配分ではわずかにA45が勝っている。

■エンジン

駆動方式:横置き4輪駆動
形式:直列4気筒+ターボ, 1991cc
ブロック/ヘッド:アルミ軽合金
ボア×ストローク:φ83.0×92.0mm
圧縮比:8.6:1
バルブ配置:4バルブDOHC
最高出力:360ps/6000rpm
最大トルク:45.9kgm/2250-5000rpm
許容回転数:6700rpm
馬力荷重比:232ps/t
トルク荷重比:29.6kgm/t
比出力:181ps/ℓ

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

構造:スティールモノコック
車両重量:1550/1580kg(実測)
抗力係数:0.34
ホイール:8.0J×18
タイヤ:235/40R18
ミシュラン・パイロットスポーツ3
スペアタイヤ:補修キット

■変速機

形式:7段DCT
ギヤ比/1000rpm時車速〈km/h〉
①3.86/7.6②2.43/12.1
③1.54/19.2④1.05/28.0
⑤0.78/37.8⑥0.60/49.1
⑦0.48/61.3
最終減速比:4.13

■燃料消費率

オートカー実測値	消費率
総平均	9.6km/ℓ
ツーリング	13.3km/ℓ
動力性能計測時	3.8km/ℓ
メーカー公表値	消費率
市街地	11.4km/ℓ
郊外	17.2km/ℓ
混合	14.5km/ℓ
燃料タンク容量	56ℓ
現実的な航続距離	539km
CO_2排出量	161g/km

■サスペンション

前:マクファーソン・ストラット
/コイル+スタビライザー
後:マルチリンク
/コイル+スタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電動アシスト)
ロック・トゥ・ロック:2.60回転
最小回転半径:5.50m

■ブレーキ

前:φ350mm通気冷却式ディスク
後:φ330mm通気冷却式ディスク

■静粛性

アイドリング:51dB
3速最高回転時:77dB
3速48km/h走行時:64dB
3速80km/h走行時:68dB
3速113km/h走行時:70dB

■安全装備

ABS, ESP, ASR, BA, Pre-Safe
Euro N CAP/ 5つ星
乗員保護性能:成人93%, 子供81%
歩行者保護性能:67%
安全補助装置性能:86%

■発進加速

実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	2.1
40 (64)	3.0
50 (80)	4.0
60 (97)	5.2
70 (113)	6.4
80 (129)	8.0
90 (145)	9.7
100 (161)	11.5
110 (177)	13.9
120 (193)	17.0
130 (209)	20.6
140 (225)	24.9
150 (241)	31.1

■中間加速〈秒〉

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th
20-40 (32-64)	1.9	3.2	-	-	-	-
30-50 (48-80)	-	2.4	4.1	-	-	-
40-60 (64-97)	-	2.3	3.2	-	-	-
50-70 (80-113)	-	2.3	3.2	4.5	-	-
60-80 (97-129)	-	-	3.3	4.6	6.7	13.1
70-90 (113-145)	-	-	3.4	4.8	6.5	10.3
80-100 (129-161)	-	-	3.6	5.0	7.0	9.9
90-110 (145-177)	-	-	4.1	5.4	7.7	11.4
100-120 (161-193)	-	-	-	5.9	8.8	-
110-130 (177-209)	-	-	-	6.8	-	-
120-140 (193-225)	-	-	-	-	-	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-	-

■最高速

1. **51km/h** 6700rpm
2. **80km/h** 6700rpm
3. **129km/h** 6700rpm
4. **188km/h** 6700rpm
5. **253km/h** 6700rpm
6. **270km/h** 5511rpm
7. **270km/h*** 4408rpm

* claimed

敏捷というほどではない。そのため、ウェットコンディションでも、ほとんどドライと変わらないペースで走ることが可能だ。ステアリングを戻しはじめた瞬間から、オーバーステアの不安なしにパワーを好きなだけ与えられる。だが、それはまた、コーナーでの挙動をスロットル操作で御する余地がほとんどないことも意味している。4WDのパフォーマンスカーに特徴的な、成熟したハンドリングである。

アファルターバッハの上層部の誰かが、AMGのホットハッチはこうしたハンドリングであるべきだと考えているのは明らかだ。けれどわれわれとしては、もっと後輪へのトルク配分を増やしたセッティングのほうが好みだ。とはいうものの、速く走らせることができるクルマなのは確かである。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★☆☆☆☆☆

このクルマの場合、購入と維持では前者のほうがより重要な要素となる。オプションを何も選んでいない状態で640万円という価格ゆえ、維持費の心配をする以前に大きな出費が要求されるからだ。これは、フォード・フィエスタSTを2台買って、まだお釣りがくる金額である。あるいは自分で多少整備ができるなら、フィエスタSTとケーターハム・セブンの組み合わせでもいい。なお、今回のテスト車は780万円を超えている。日本仕様でも、2種類のパッケージオプションを奮発すれば770万円に達する。いささかばかげた金額だと思えなくもない。

よって、300万円弱と見積もられる3年後の資産価値を考慮すると、積極的に賢明な買い物だとはいいがたい。これがスペシャルなクルマだと割り切れるなら、ぎりぎり許容できるだろうレベルだ。われわれが記録した10.6km/ℓの燃費性能を見る限り、価格は安くとも燃費が悪いほかのスポーツハッチが相手なら、維持費で元が取れると思うかもしれない。だが、そのためには、高速道路での長距離移動をゆっくりと走る必要がある。Ⓐ

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST

一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

注意事項:馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。© Autocar 2013. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。

AUTOCAR JAPAN **ROAD TEST** No 5127

Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC

AUTOCAR VERDICT
●オートカーの結論

★★★★★★★★☆☆

「強烈なまでに速く、そして優秀だが、その高価格に見合う能力とはいえない」

A45は奇妙な配合のクルマになるだろうと予想していた。Aクラスに関するわれわれの経験から考えると、速く走るための並外れた才能を持ちながら、魅力とダイナミクスの不足が足枷となったような、ひどくバランスが悪いクルマが想像されたのだ。だが、実際には想像よりはるかに魅力的で、完成度の高いクルマに仕上がっていた。Aクラスのラインナップ中では2位以下に大差を付ける、ダントツのベストモデルである。しかも、弾丸のような速さを秘めているにもかかわらず、野蛮さを主張する醜悪なボディキットが後付けされていないのがさらにいい。能力が高くて寛容なシャシーのおかげで、パワーを活かしやすく、存分にドライビングを楽しめる。

しかし、メルセデスが設定したプライスに見合うかどうかは、まったくの別問題だ。確かにクラストップのパワーと走行ペースを誇り、ルックスとクオリティも金額に見劣りしない。とはいえ、ホットハッチとしては歴代ベストではないばかりか、現行車のナンバー1でもないのだ。ルノー・メガーヌ265カップより200万円以上高い価格に値する魅力を感じるか、あるいは、ほぼ同価格のポルシェ・ケイマンを超える選ぶ価値を見いだせるのか。貴方がどうしても"ケイマン並みの動力性能を持つホットハッチ"という落としどころを求めるのなら、A45は唯一の選択肢である。

TESTERS' NOTES
●テスターのひと言コメント

オプションは多数用意されている。シートベルトを赤ではなく黒にするオプションは無償だ。私なら絶対に、そのオプションにチェックを入れる。

マット・ブライアー

ほかの最新メルセデスもそうだが、A45はナビの音声案内をキャンセルしやすい。これはお手柄だ。メニューを掘り下げないと設定できないようなシステムではイライラさせられる。高速道路の分岐に近づいている際などには、ちょっとしたありがたみを感じる。

ニック・キャケット

SPEC ADVICE
●購入にあたっての助言

オプションを選びすぎないこと。標準装備は充実している。テスト車両にはくだらないアイテムが多数付いていたが、われわれならその大部分は不要だ。とくに項目名に"カーボン"の文字が含まれるものは無視していい。

JOBS FOR THE FACELIFT
●マイナーチェンジ時に望むこと

- ローンチコントロールの装備。このマーケットでは0-100km/hタイムが速く、しかも何度も再現できることが重要だ。
- エンジンサウンドの改善。われわれの心を刺激するだけなく、耳も楽しませてほしい。
- 価格をもっと手の届きやすいレベルにしてほしい。

TOP FIVE

	RENAULT Mégane RS 265 Cup ルノー・メガーヌ ルノースポール	FORD Focus ST Mountune フォード・フォーカス ST マウンチューン	MERCEDES-BENZ A45 AMG 4MATIC メルセデス・ベンツ A45 AMG 4MATIC	BMW M135i BMW M135i	VOLKSWAGEN Golf GTI Performance フォルクスワーゲン・ゴルフ GTI パフォーマンス
車両価格	385.0万円	邦貨換算約370万円	640.0万円	550.0万円	邦貨換算約400万円
最高出力	265ps/5500rpm	275ps/6500rpm	360ps/6000rpm	320ps/5800rpm	230ps/4700-6200rpm
最大トルク	36.7kgm/3000rpm	40.8kgm/3500rpm	45.9kgm/2250-5000rpm	45.9kgm/1300-4500rpm	35.7kgm/rpm
0-97km/h加速	6.0秒(0-100km/h公称)	na	5.2秒	4.6秒	6.5秒
最高速度	254km/h	248km/h	270km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)	250km/h
燃料消費率(混合)	13.3km/ℓ	13.9km/ℓ	14.5km/ℓ	13.3km/ℓ	15.6km/ℓ
車両重量(公称値)	1430kg	na	1550kg	1540kg	1405kg
CO_2排出量	174g/km	169g/km	161g/km	175g/km	149g/km
われわれはこう考える	軽さとグリップ、触感の調和こそが、ベストなホットハッチを作り上げる要素であることの証明。	パフォーマンス向上によって、優秀なドライバーズカーがより速くなった。使いやすく、バリューが高く、何よりドライビングが楽しい。	高すぎる価格とややスペシャル感に欠けるエンジンが、そのシャシーがもたらす高得点を損ねている。	A45 AMGの対極。エンジンは素晴らしいが、シャシーのスポーティさに少々不満を感じてしまう。だが、価格はA45ほど高くない。	ソリッドで能力が高く、魅力的で好ましい。GTIはとてもいいクルマだ。ただし、やや遅くておもしろ味に欠けていると感じられる。
結論	★★★★★★★★☆	★★★★★★★★☆	★★★★★★★☆☆	★★★★★★★☆☆	★★★★★★★☆☆