

BMW 1-series

BMW 1シリーズ

2世代目に生まれ変わった1シリーズは、初代で指摘された問題点をどれほど改善できているのか。とくに気になるのは、BMWらしい快活な走りが備わっているかどうかだ。早速、確かめてみよう。

photo: Stan Papior

MODEL TESTED ◎テスト車輛概要

- モデル名:BMW 116i Sport●車両本体価格:318.0万円(日本仕様は8段A/T)
- 日本発売時期:2011年9月22日●最高出力:136ps/4400-6450rpm●最大トルク:22.4kgm/1350-4300rpm
- 0-97km/h加速:8.7秒●113-0km/h制動距離:46.9m●最大求心加速度:0.92G
- テスト平均燃費:12.1km/ℓ●二酸化炭素排出量:132g/km

WE LIKE	強力なパフォーマンス、良好な燃費性能、広くなった後席のレッグスペース
WE DON'T LIKE	味気ないハンドリング、ライバルより割高な価格設定、凡庸なキャビンクオリティ



1 GRILLE
グリル

最近のBMW車のトレンドに倣って、ラジエターグリルは中央の頂点がわずかに前方に傾斜している。このテスト車両はSport仕様で、垂直の黒いバーが片方の“キドニー”あたり8本ある。標準仕様はクロームメッキのバーが片側あたり10本となる。



2 FLAME SURFACING
フレームサーフェイシング

BMWの“フレームサーフェイシング”は、クリス・バンブルがデザインチーフを務めていた時代のデザインテーマだった。デザイン言語はすでに別なものに変わっているが、名残もある。飛行船の骨組みに張られた膜のようなボンネットの面造形もその一例だ。



3 WHEELS
ホイール

Sport仕様は16インチホイールが標準だが、テスト車はオプションで17インチの星型スポークのアルミホイールを装着。ブラッククローム仕上げのトリムバーとエグゾーストフィニッシャーはSport仕様専用のアイテムである。



4 DOOR MIRRORS
ドアミラー

BMWによれば、この1シリーズはウインカーがドアミラーと完全に一体化された初のモデルだという。電動格納式で、ヒーターと自動防眩機構も備わる。

B MWのモデルチェンジサイクルは、まるで時計のように正確だ。7年前のちょうど今頃、初代1シリーズのロードテストを行った。そのときにわれわれが下した評決は8ツ星だった。テスター全員がこのクルマの素晴らしいパフォーマンスとメカニズムの洗練度、商品性の高さについて舌を巻いたし、感銘すら受けた。だが、それと同時に、いくつかの重要な領域において失望を覚えたのも事実である。

その新しいコンパクトなBMWはプレミアムCセグメントの領域に、ライバルにはないセールスポイントをもち込んだ。後輪駆動である。だが、それに伴う犠牲がないわけではなかった。直列4気筒または直列6気筒エンジンを縦置きで収めるための長いノーズとトランスミッションの大き

なトンネルのせいで、後席空間がやたらとタイトなクルマになっていたのだ。さらに、キャビンの品質には、それまでのBMWの基準を満たしていないと思える部分もあった。けれど、これらはまだ許せなくもない。何よりも不満だったのは、“標準駆動”のBMW車でありながら、われわれが期待するバランスのとれた魅力的なドライビングを提供してくれなかったことだ。

今回、その点に踏み込んだ2代目1シリーズがついにお目見えした。BMWによれば、最新の1シリーズはこれまでにない成熟さを身につけているという。現時点でのラインナップ中で最廉価モデルとなるガソリンエンジンの116iは、果たしてBMW車としての魅力的なダイナミクス性能を備えているのだろうか？

HISTORY

● 1シリーズは現代版 2002 か？



“マルニ”の呼称で親しまれている02シリーズ。

英国市場では、先代の1シリーズはBMWが期待するような売れ行きではなかったが、世界的に見れば1シリーズは販売面で成功したクルマであるといえる。2004年のデビュー以降、全世界で200万台以上の1シリーズが販売されている。1シリーズは一部のBMWファンから、1960年代から1970年代にかけて造られたミケロッチェ・デザインの小型サルーンとクーペ“ノイエ・クラッセ”（もっとも有名なのは2002だろう）の現代版と考えられている。だが、BMWの小型車の始祖はそれよりもずっと古く、1927年のディクシー（オースティン・セブンのライセンス生産車）にまで遡る。



5 REAR DOORS

後席ドア

初代モデルに比べてホイールベースが30mm延びて、リヤドアも長くなった。これにより後席への乗り降りもずいぶん楽になった。



6 REAR SCREEN

リヤスクリーン

熱線式デフォグガーが半円形なのが特徴。標準的な形状のものに比べて、リヤスクリーン全体の曇りを取るのが早いかどうかは不明だが、ワイパーの払拭範囲の曇りを取るのは早そうだ。



7 REAR LIGHTS

テールライト

BMWは伝統的に、リヤフェンダーからトランクリッドに回り込む、ワイドなテールライトを用いる。それに比べると、新型1シリーズのコンパクトで直立した形のユニットはユニークに見える。

1 DASH TRIM

ダッシュトリム

艶のあるブラックに赤いアクセントラインが組み合わされたダッシュトリムは地味なキャビンを引き立てているが、ダッシュのロールトップは肌触りがとても硬い。グラブボックスも安っぽい。



2 FLATSCREEN

液晶ディスプレイ

6.5インチのフラットスクリーンコントロールディスプレイが標準装備される。オプションのBMWのコネクテッドドライブを介して、FacebookとTwitterのアカウントを更新できる。



3 CUPHOLDERS

カップホルダー

ギヤレバーの前方にあるカップホルダーには、キーホルダーと、コイントレイとしても使える脱着可能な物入れが備わる。また、キーレスイグニッションは全モデルに標準である。



4 DRIVING PERFORMANCE CONTROL

ドライビングパフォーマンスコントロール

スイッチ操作で、スタビリティコントロール/スロットルマップ/ステアリングについて4種類のセッティングから選択できる。燃費性能をさらに向上させるエコプロモードも選べる。



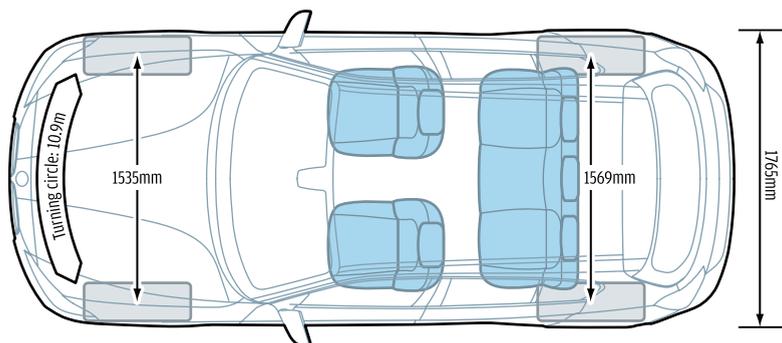
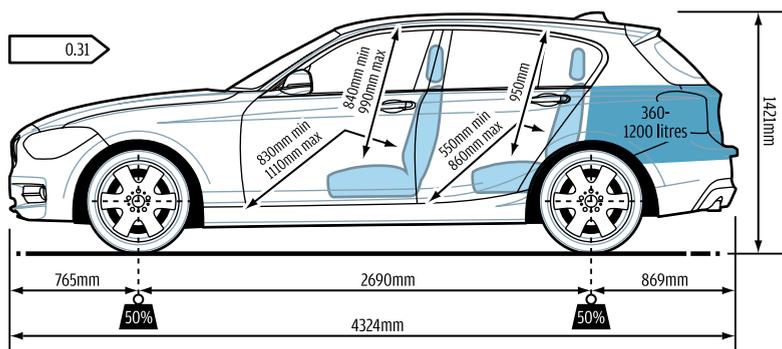
5 STEERING WHEEL

ステアリングホイール

グレードに関係なく、革巻きのステアリングホイールを備える。サーボトロニック(可変アシストステアリング)と可変レシオのアクティブステアリングはオプション設定となっている。

HOW BIG IS IT?

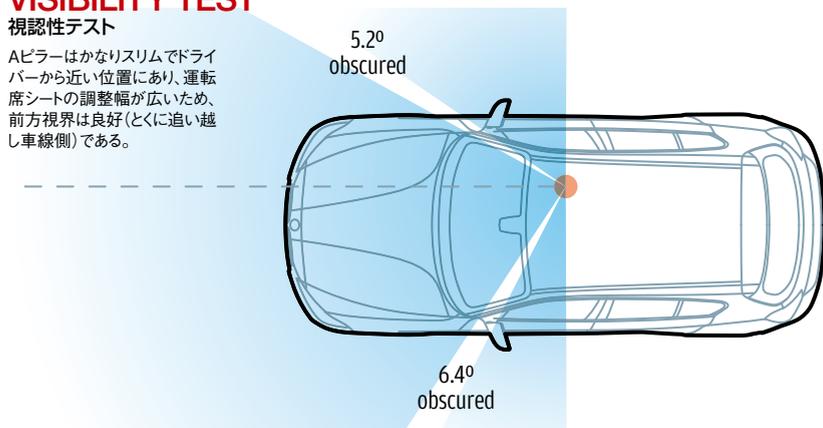
サイズはどれくらい?



VISIBILITY TEST

視認性テスト

Aピラーはかなりスリムでドライバーから近い位置にあり、運転席シートの調整幅が広いいため、前方視界は良好(とくに追い越し車線側)である。



DESIGN&ENGINEERING

●意匠と技術

★★★★★☆☆☆

評価の分かれた先代1シリーズのデザインは、今やBMWの新型モデルでも頻繁に目にするようになっており、もはやデザイン部門の基本言語になったかのようにさえ思える。新型1シリーズのスタイリングは、従来型に比べてより男性的になり、かわいらしさが薄らいだ感じがする。その姿に威圧感を覚える人は、好感を持つ人と同程度いるのではないだろうか。いずれにしても特徴的なデザインであり、これまで同様、リヤに向かってなだらかに傾斜するルーフと、キャビンが車体後方に位置する独特のシルエットを有する。

ビジュアル的な変更よりも注目すべきポイントは、物理的な拡大である。新型1シリーズの全長は4335mmだ。BMWのもっとも小さいモデルは

95mmもの成長を遂げ、ようやくFF車のライバルに並んだわけだ。ホイールベースも30mm伸びていて、そのうちの21mmが後席のレッグスペースの拡大に使われているという。また、ボディは横方向にも広くなり、トレッド幅は前が51mm、後ろが71mm拡幅された。

このようにボディサイズが拡大されたにもかかわらず、車両重量は軽くなった。高張力熱延鋼板を効果的に用いることで、従来型と比べておよそ60kgの減量を果たし、それでいてボディ剛性は30%向上している。BMWはボディをこれまでよりも大きくしながら、より強固で軽量にすることに成功した。

パワートレインも進化を果たした。ディーゼルエンジンは大幅なアップデートが図られ、ガソリンエンジンはすべて新型に置き換えられたのだ。発売開始時に用意されたガソリンユニット

は2種類ある。170psの118i(日本仕様車でいうところの120i)と、今回テストする136psの116iだ。モデル名の数字にかかわらず、どちらも排気量は1.6ℓである。BMWによると、これは同社の4気筒ガソリンエンジンとしては初めてツインスクロールターボチャージャーと直噴機構、バルブトロニック(可変バルブタイミング)、そしてダブルVANOS(可変バルブリフト)を装備したユニットだという。スペックで見ると、確かに素晴らしいエンジンようだ。トルクは22.4kgmを1350rpmから発生し、オーバーブースト時にはディーゼルエンジンに匹敵する24.5kgmを生み出す。

BMWが、新型1シリーズのなかでもっとも廉価なこのモデルのダイナミクス性能について、最大限にアピールしている理由はわかる。軽量化とエンジンの性能アップにより、116iのスペックは先代モデルと比較して、1tあたりの出力で13ps、



調整範囲が広く、良好なドライビングポジションが得られる。シート自体も快適だ。



従来よりも後席空間が拡大し、ドアも長くなったため、乗り降りもしやすくなった。



荷室はまずまずの広さをもつが、フロア形状が後輪駆動であることをうかがわせる。

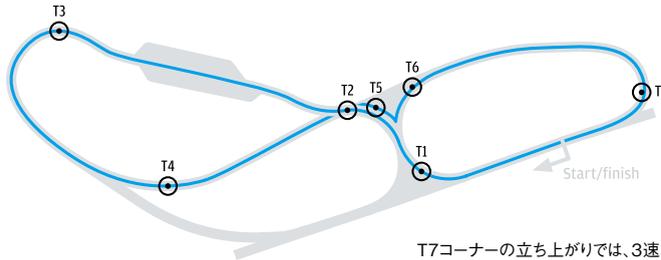
TRACK NOTES

サーキットテスト

■ドライサーキット

BMW116iスポーツ
ラップタイム:1分24秒4
アルファ・ロメオ・ジュリエッタ
2.0JTDm 170
参考タイム:1分23秒9

良好なスロットルレスポンス、十分なパフォーマンス、強力なブレーキのおかげで立派なタイムを記録したが、ハイスピードコーナーではフロントの滑り出しに神経を集中させなければならぬ。アンダーステアが発生しやすく、それを収束させるのが容易ではないからだ。理想的なバランスでコーナリングさせることがむずかしいクルマである。



フロントタイヤの負荷を最小限に抑えるため、T1コーナーはワイドな弧を描くように抜ければならない。

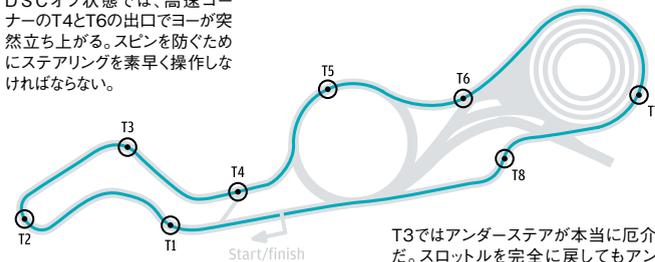
T7コーナーの立ち上がりでは、3速ギヤでフルスロットルを与えてもリヤは滑り出さない。

■ウェットサーキット

BMW116iスポーツ
ラップタイム:1分22秒6
アルファ・ロメオ・ジュリエッタ
2.0JTDm 170
参考タイム:1分15秒6

ラップタイムが遅いのはアンダーステアが頻繁に起きたせいだ。スムーズに運転しないと、速度をかなり抑えたつもりでもアンダーステアが出る。タイムがもっとも速かったのはDSCのスポーツモードを選択したときだった。DSCオフでは1.5秒遅くなった。

DSCオフ状態では、高速コーナーのT4とT6の出口でヨーが突然立ち上がる。スピンを防ぐためにステアリングを素早く操作しなければならない。

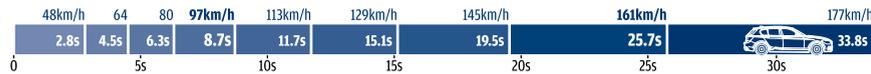


T3ではアンダーステアが本当に厄介だ。スロットルを完全に戻してもアンダーが出る。

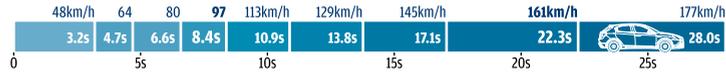
■発進加速

テストトラック条件:天候晴/乾燥路面/気温20℃
0-402m発進加速:16.8秒(到達速度:135.3km/h)
0-1000m発進加速:30.7秒(到達速度:171.4km/h)

BMW 116i SPORT



ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0JTDm 170



■制動距離

乾燥路面



湿潤路面



1tあたりのトルクで4.7kgm (フルブースト時)も増強されているからだ。

INTERIOR

●室内

★★★★★★☆☆☆☆

後部座席の居住性で、いくつかの2+2クーペはハッチバックである初代1シリーズよりも優れていた。これに対して、新型1シリーズは30mm延長されたホイールベースのおかげで、少なくとも“十分な広さを持つ”と形容できるようになった(ただし、後席に座る大人がとくに長い足の持ち主でない限り、という条件が付く)。われわれの計測では、新型1シリーズの後席レッグルームは最大で860mmだった。これはアルファ・ロメオ・ジュリエッタに比べて40mm狭い。このように依然として後席のスペース対決でライバルに競り合うことはできないが、長距離ドライブでも十分に実用に耐えるのは間違いない。

前席に関しては、頭上、横方向、足元空間のいずれも余裕たっぷり、ステアリングホイールとペダルの位置関係も完璧である。ステアリングはテレスコピック調整の範囲が広く、今回のテスト車両のスポーツ仕様ではシートそのものの出来もいい。高さや角度の調整の幅も十分だ。

新型1シリーズのダッシュボードのデザインは6シリーズ・クーペのそれを倣ったものといっている。センターセクションはドライバー側に向けて角度が付けられ、光沢のあるプラスチック製の帯が運転席と助手席エリアを隔てている。エントリー向けのBMW車としては悪くない空間のようにも思えるが、スタイリッシュと呼ぶにはいささか抵抗がある。

先代で指摘したキャビンオリティは改善されたか? 確かにマテリアルは上質になった。マットブラックとシルバーがアクセントになったオーディオやベンチレーションのノブ、光沢のあ



るブラックを使ったエアベントシュラウドなど、部分的な魅力は増している。だが、全体の統一感に欠けているのが残念だ。手触りのいい柔らかいドアトリムとダッシュパネルのやけに硬いロールトップは、とうてい同じクルマのものとは思えない。

PERFORMANCE

●動力性能

★★★★★★★★☆☆

MIRAのテストコースを使った動力性能の計測では、当日の暖かく穏やかな天候が、この116iに恵みと厄介事をもたらした。加速テストは向かい風がほとんどない良好なコンディションで行われたが、同時に、冷ややかな空気がこのクルマのターボチャージャーに送り込まれることもなかった。その結果、116iは往路・復路ともに、ほとんど同一のタイムを記録した。0-97km/hが8.7秒、0-1000mが30.7秒である。

どちらのタイムも公称より若干遅いが、エンジンがなじんでくればわずかに向上することが期待できる。現時点での数字でもこのクルマのパワーと優れた燃費を考えれば上出来だろう。

ブリヂストンのポテンザS001タイヤがもたらす強力なグリップと、後輪駆動のトラクションのおかげで、静止状態からの発進時には116iのパワーとトルクのすべてを解き放つことが可能だ。1速ギヤでDSCを解除した状態でさえ、著しいホイールスピンを起こすには、強引にきっかけを与えてやる必要がある。ブレーキ性能は傑出している。1.6ℓのハッチバックで113km/hからの

UNDER THE SKIN

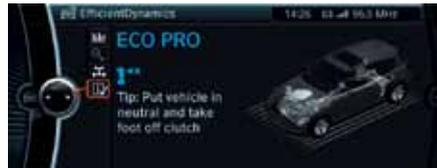
燃費改善のための新兵器

新型1シリーズはBMWのプロダクトとしては初めて、燃費の向上を助けるドライビングモードを備えたモデルである。

ギヤレバーの隣にあるドライビング・パフォーマンス・コントロールで“Eco Pro”モードを選択すると、エンジンの制御マップやエアコン制御のみならず、ドアミラーやシートのヒーターさえも燃費を最適化するために調整される。

また、この“Eco Pro”モードを選択したことによって延びた航続距離を表示するなど、視覚面でも、より効率的なドライビングをうながす機能を備えている。

“Eco Pro”モード選択で節約できた燃料によって延びた航続距離がディスプレイに表示される。



ドライビングのアドバイスは少々目立ちすぎるが、燃費の向上に役立つかもしれない。

さらに、このシステムは燃費を最適化するため、オートマテイクトランスミッションも、さらに効率よく動作するように調整する。8段A/T(トルコン式)は、コンパクトクラスでは類を見ない装備であり、120iと120dではM/T仕様よりも燃費が向上している。

停止距離が47m未満のクルマは多くない。このクルマの完璧な重量配分(50:50)と有能なABSがそれを可能にした。

経済性も素晴らしい。これも、われわれの計測値はBMWの公称値にはおおよばなかったが、かなり近いものだった。混合モードで17.6km/ℓというBMWの公称に対し、われわれはツーリングルートで16.9km/ℓを記録した。

新型1.6ℓエンジンのスロットルレスポンスは良好だが、5000rpmから上では少々不快な振動が現れ、パワーバンドをフルに使おうとする意志がやや削がれる。幸い、低中速域でのフレキシビリティは優れており、日常的な運転で4500rpm以上回す必要があるのは追い越し時くらいだから、さほど大きな問題ではない。



先代モデルよりスプリングはソフトになったが、適切なダンピングによってバンピーな道路での振る舞いは改善されている。

ON THE LIMIT

限界時の挙動

116iは公道を走るには快適で心地よいクルマだが、ドライサーキットでスポーツドライビングを楽しむには、ダイナミクス能力に欠けている。

エンジンパフォーマンスに不足はない。中域トルクが豊かだから、コーナー立ち上がりの加速はミドル級ホットハッチ並の勢いがある。ブレーキはドライコンディションでもオーバースペックに感じるほどだ。ラップを重ねてもすばやく車速を落

とすことができ、フェードは起きなかった。

だが、1シリーズの前後のタイヤのポテンシャルを同時にフルに発揮させるようにドライビングさせるのは至難の業だ。ニュートラルなコーナリングバランスもなかなか得られず、ほとんど常にアンダーステアと格闘することになる。

ウェット路面では、DSCシステムを解除すると、シャシーのフロントグリップの不足がより顕著に現れる。進入スピードを

かなり控えめにしない限り、コーナーでフロントをインに向けるのに苦勞する。DSCをスポーツモードに切り替えると、アンダーステアが出たときに内側のタイヤに素早く効率的にブレーキがかかり、外側にはらむのを少しは改善してくれる。DSCをウェット路面で完全にオフにすると、コーナーの出口で突然オーバーステアに転じる不愉快な傾向が現れる。これは、このシャシーに繊細さが欠けていることを示している。





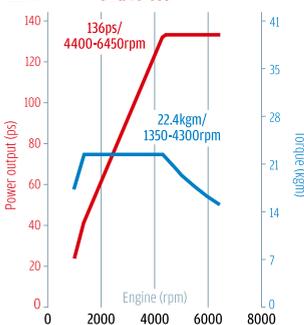
CRUNCHING NUMBERS

計測テストデータ

■エンジン

形式:直列4気筒, 1598ccターボ
 最高出力:136ps/4400-6450rpm
 最大トルク:22.4kgm/1350-4300rpm
 許容回転数:6500rpm
 比出力:85.1ps/ℓ
 比トルク:14.0kgm/ℓ
 馬力荷重比:97.1ps/t
 駆動方式:横置き後輪駆動
 ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
 ボア×ストローク:φ77.0×85.8mm
 バルブ配置:4バルブDOHC
 圧縮比:10.5:1

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

車両重量:1400/1365kg(実測)
 抗力係数:0.31
 ホール:7.5J×17in/アルミ軽合金
 タイヤ:225/45R17
 プリチストン・ポテンザS001
 スペアタイヤ:なし(ランフラット)

■変速機

形式:6段M/T
 ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)
 ①4.55/4.0②2.54/7.1③1.65/10.9
 ④1.23/14.6⑤1.00/18.0
 ⑥0.83/21.7
 最終減速比:2.813

■燃料消費率

メーカー公表値
 市街地/郊外/混合モード
 13.9/20.9/17.6km/ℓ
 オートカー実測値
 総平均/動力性能計測時/ツアリング
 12.1/16.9/6.4km/ℓ
 燃料タンク容量:52ℓ
 現実的な航続距離:629km
 CO₂排出量:132g/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(電気アシスト)
 ロック・トゥ・ロック:2.75回転
 最小回転半径:5.45m

■ブレーキ

前:Vディスク
 後:ディスク

■静粛性

アイドリング:38dB
 3速最高回転時:79dB
 3速48km/h走行時:63dB
 3速80km/h走行時:69dB
 3速113km/h走行時:75dB

■安全装備

ABS, BA, ESP, ASR
 Euro N CAP/ na

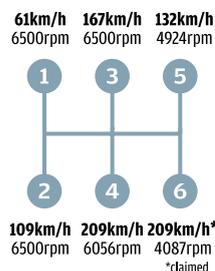
■発進加速

乾燥路面	実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)		2.8
40 (64)		4.5
50 (80)		6.3
60 (97)		8.7
70 (113)		11.7
80 (129)		15.1
90 (145)		19.5
100 (161)		25.7
110 (177)		33.8
120 (193)		-
130 (209)		-
140 (225)		-
150 (241)		-
160 (257)		-

■中間加速

mph (km/h)	秒
20-40 (32-64)	3.4 5.1 7.9 - -
30-50 (40-80)	3.6 5.1 6.9 10.0 13.1
40-60 (64-97)	4.2 5.1 7.4 9.5 12.1
50-70 (80-113)	- 5.4 7.6 10.1 13.2
60-80 (97-129)	- 6.3 7.9 11.0 16.0
70-90 (113-145)	- 7.9 9.0 12.4 19.3
80-100 (129-161)	- 10.4 11.1 14.5 -
90-110 (145-177)	- - 14.7 - -
100-120 (161-193)	- - - - -
110-130 (177-209)	- - - - -
120-140 (193-225)	- - - - -
130-150 (209-241)	- - - - -
140-160 (193-257)	- - - - -

■最高速



RIDE&HANDLING

●乗り心地と操縦安定性

★★★★★★☆☆☆☆

BMWによると、開発の初期段階の市場調査で、初代1シリーズ・オーナーが乗り心地とハンドリングをどのように改善してほしいと思っているかを調べたところ、多くが快適な乗り心地を望んでいることがわかったという。そこでBMWは2代目の1シリーズに、より安定感があってしなやかな乗り心地を与えた。

その結果、新しい1シリーズは一般的な英国の道路で日常的に乗る分には先代モデルより気持ちよく快適なクルマになった。なめらかではないカントリーロードで急に落ち着きがなくなり、上下動するような傾向もほとんどなくなった。新型のサスペンションは従来に比べてソフトなスプリングを用いているが、適切なダンピングが与えられているため、バンクを通過する際の衝撃をしっかり吸収してくれるし、速度が上がってもボディの動きはきちんと制御されている。スタンダードシャシーでも標準的な5ドア車よりはスポーティだが、オプションのアダプティブダンパーを選べば衝撃吸収能力をさらに高められる。

この1シリーズに新採用された電動パワーステアリングは、先代の重い油圧パワーステに比べると格段の進歩を遂げた。オプションのサーボロニックステアリング付きなら、ドライビング・パフォーマンス・コントロールをコンフォートモードに切り替えれば、フロントタイヤをより軽い操作力で、よりなめらかに操縦することができる。

だが、このクルマには先代モデルから引き継いだ大きな欠点 (BMWがマーケットリサーチの網をもう少し大きく広げていたら対処できていたかもしれない)がある。依然としてそのシャシーはきちんと乗りこなされたものではないし、兄貴分のサルーンのことをよく知っているドライバーが期待するドライビングの醍醐味や、クルマとの一体感も得られない。このクルマはハードなコーナリングにトライすると、ひどいアンダーステアに失望させられる。濡れた路面でもそれは変わらない。コーナリングの途中で姿勢をスロットルやブレーキで制御しようとしても、クルマはほとんど反応してくれないのだ。

エンジンが高出力なバージョンであれば、優れたレスポンスを示してくれるだろうか? いや、それは望めそうもない。なぜなら、トルクの不足がこのクルマのドライビングプレジャーのキャパシティを制約しているわけではないからだ。機敏さとハンドリングバランスが根本的に不足していることが問題なのである。

BUYING&OWNING

●購入と維持

★★★★★★☆☆☆☆

動力性能に関していえば、BMW116iは近いライバルよりも優れている。ただし、これは費用的にイコールの条件ではない。ボトムレンジの116i (308万円)は、フォルクスワーゲン・ゴルフのエントリーモデルであるTSI1トレンドライン (263万円)よりも45万円高く、同じくアルファ・ロメオ・ジュリエッタのエントリーモデル (邦貨換算約265万円)と比べて40万円ほど高い。もっとも近いのはアウディA3スポーツバック1.4TFSIで、日本での販売価格は308万円だ。ちなみに

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST No 5033

BMW 1-SERIES

AUTOCAR VERDICT ★★★★★★★☆☆☆☆

●オートカーの結論

「改善点は多いが肝心なドライビングの楽しさは棚上げ」



この2世代目の1シリーズで、BMWは先代1シリーズで大きな不満となっていた4つのポイントのうち、3つに関して改善に取り組んだ。クラススタンダードを打ち立てるまでにはいたっていないが、このクルマの室内はたいていの人の期待に応えられる広さをもっている。また、日常ユースにおいては、まったく文句のない快適性を備えている。マテリアルの一部にまだ不満が残るが、総じてキャビンオリティはBMWのブランド名に恥じないものになった。

116iは加速タイムの比較では有力なライバルたちを凌いだ。現実的な燃費でも、おそらく優位に立つことだろう。だが、先代モデルに対する4番目の不満が依然として残っている。ドライビングを楽しむ目的で走らせると、この新しい1シリーズはこれまでと同様、BMW車とは思えないようなハンドリングを示すのだ。

4つあった問題のうち3つを解決したことは、もちろん悪くない。だが、BMWへの入門モデルというべきクルマにとっては、もっとも大きな仮題を残したモデルチェンジになってしまったように思える。●

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

“Eco Pro”モードであり飛ばしすぎると、加速を控えめにするよううながす表示が出る。それならば、スロットルを75%以上踏み込むと“Eco Pro”モードが解除されるようにしたほうがスマートだ。 マット・ゾンダース

DSCシステムは、オフのときにリアアクスルに対してリミテッドスリップディファレンシャルのように働くことになっている。しかし、実際にはそのように感じられない。ただし、真実を知るには、もっとパワーのある1シリーズでテストする必要がある。 マット・ブライアー

革巻きステアリングホイールは全モデルで標準となった。先代モデルの樹脂製のリムは本当に酷かったから、運転席に座った瞬間ほっとした。 ヴィッキー・パロット

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・シャシーをもっと敏捷にして、アンダーステアが出ないように仕立ててほしい。
- ・高回転域のエンジンの洗練度を向上を望む。
- ・標準装備の内容をもっと充実させてほしい。

今回のテスト車両と同じスポーツ仕様の116iは標準仕様+10万円で手に入る。これは英国では170psのジュリエッタ・マルチエアが買える金額である。

116iの燃費とCO₂排出量は、単独で見れば素晴らしい値だが、ライバルもおおむね近い数字

を達成している。しかしながら、われわれの信頼できる情報源による予想では、この116iを今注文している個人ユーザーの場合、3年後、5万8000km走行後の残存価値は、アウディA3スポーツバックやアルファ・ジュリエッタに比べて6%以上は高いだろうという。●

TOP FIVE

	1st	2nd	3rd	4th	5th
	VOLKSWAGEN Golf 1.4 TSI Highline フォルクスワーゲン・ゴルフ 1.4TSIハイライン	ALFA ROMEO Giulietta 1.4 M/Air Veloce アルファ・ロメオ・ジュリエッタ 1.4マルチエア・ヴェローチェ	FORD Focus 1.6T Titanium X フォード・フォーカス1.6T タイタニウムX	BMW 116i Sport BMW116iスポーツ	AUDI A3 S'back 1.8 TFSI アウディA3 スポーツバック1.8TFSI
車両価格	329.0万円	邦貨換算約370万円	邦貨換算約370万円	318.0万円	365.0万円
最高出力	160ps/5800rpm	170ps/5500rpm	150ps/5700rpm	136ps/4400-6450rpm	160ps/4500-6200rpm
最大トルク	24.5kgm/1500-4500rpm	25.4kgm/2500rpm	24.5kgm/1600rpm	22.4kgm/1350-4300rpm	25.5kgm/1500-4500rpm
0-97km/h加速	8.0秒 (0-100km/h)	7.8秒 (0-100km/h)	8.6秒 (0-100km/h)	8.7秒	7.8秒 (0-100km/h)
最高速度	220km/h	217km/h	209km/h	209km/h	222km/h
燃料消費率 (混合)	15.9km/ℓ	17.2km/ℓ	16.7km/ℓ	17.6km/ℓ	15.2km/ℓ
車両重量 (公称値)	1340kg	1290kg	1333kg	1400kg	1460kg
CO ₂ 排出量	145g/km	135g/km	139g/km	132g/km	153g/km
われわれはこう考える	同クラスでは比類のないオリティと洗練度と使いやすさを持つ。走りもバランスがいい。	画期的なエンジンとドライビングの醍醐味がある。情熱的なドライバーの正しい選択。	実用的でお買い得なファミリーハッチだが、このクラスの運動性能のベンチマークには非ず。	新型になって居住性と質感と快適性は向上したが、活気のない走りは相変わらず。	エンジンは優秀だが、それ以外は時代遅れに感じられる。モデルチェンジが間近。
結論	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆