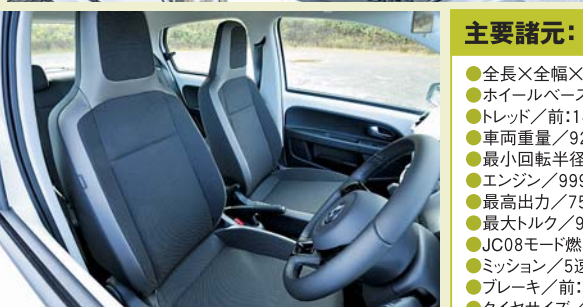




所謂“シートアレンジ”に関しても、国産車に負けず劣らずの性能を保持している。リアシートをフラット状態にするとかなり大きな荷物も積むことができる。リアハッチの開閉部も思いの他大きく、使い勝手の良さが想像できる。



エントリーモデルといえどもシートには手を抜かないのが欧州車らしいところ。ホールド感や剛性感はしっかりしており、決して広々としているわけではないが、長距離ドライブでも疲弊感が少ないのは容易に想像できる。このクラスの国産車ではまずお目にかかれないが、フロントバンパー・ヘッドディスプレイ・リアがディスプレイ・ブレーキというのも、安全性に手抜きがない証だ。輸入車としては格段に安い価格のクルマなので、同クラスの国産車の格段になり得る存在であることは間違いない。

主要諸元: (Volkswagen high up!)

- 全長×全幅×全高/3545×1650×1495mm
- ホイールベース/2420mm
- トレッド/前:1415mm 後:1410mm
- 車両重量/920kg
- 最小回転半径/4.6m
- エンジン/999cc 直3 DOHC
- 最高出力/75ps/6200rpm
- 最大トルク/9.7kgm/3000~4300rpm
- JC08モード燃費/23.1km/ℓ
- ミッション/5速AT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- 乗車定員/5名
- タイヤサイズ/185/55R15
- 駆動方式/FF
- 車両本体価格(札幌地区)/1,830,000円(消費税込)

インテリアはシンプルだ。タッチパネルの造形はさすがにプラスチックキーだが必要最小限の機能が集約され扱いやすい。価格を抑えるためと言えはそれまでも知れないが、無理に上級感を追求せず、割り切った中で実用性を重視している。このあたりの考え方はとても潔く、up!だけの新しい世界観を演出していることに驚かされる。そして、さすがだなと思わされるのはシートである。座面背面ともに十分なサイズ、適度な硬さでこれならロングドライブでも疲れることはないだろう。後席はさすがにレグスペースがギリギリだが、頭上に拳2つ分の余裕があり、窮屈感はない。リアハッチを開けてラゲッジを見ても、ま

シンプルで実用性の高いインテリア

ドアハッチのみとなる。スリーサイズは全長3,545×全幅1,650×全高1,495mmと共通で、2,420mmというロングホイールベースも共通である。タイヤをホイールに配置することで有効室内空間を確保することともに、走行安定性を生み出すのは定石だが、デザイン上の制約が生み出さる。そのエクステリアデザインはエンジンルームを極力コンパクトに抑え、ボンネットフードとフロントウインドウに連続性を持たせていること、ラジエーターグリルの大部分にボディと同色のパーツを配することで独特のアイデンティティを生み出している。リアハッチはほぼ垂直に切り落とされているが、緩やかな丸みを帯び、全面ガラスの下半分をブラックアウトすることにより、目でup!と分かる個性を演出している。

もっと走りたくなるVWの新型コンパクト 手の届く低価格設定で新登場



VOLKSWAGEN UP!



■デキスト=横山 聡史(Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=Volkswagen 札幌西 ☎(011) 668-0022

プロフィール

■完全新開発のコンパクト

VWから新登場したup!。1tを切る2ドア/4ドアハッチボディに1リッターエンジンとシンプルなトランスミッションを搭載し、軽快なイメージを前面に打ち出した新開発コンパクトである。車格的にはup!の後継車とも考えられるが、up!の日本での展開は'06年に終了しているため、ゴルフ・ポロに続く全く新しい末弟として位置づけられている。

車名は「up!」と小文字に感嘆符がつく。これはかなり異例であり、日本国内のテレビCMに久保田利伸とチャラといつR&B系のアーティストを起用していることから、楽しさを前面に打ち出すキャラクターということが窺い知れる。

試乗してみても印象を先に書くが「懐かしくて、新しいコンパクト」である。無駄な機能を配したシンプルさ、如何にも「運転している」と思わせられる乗り味、ASGTランスミッションの感覚。最新の車でありながら、往年のクルマ好きを唸らせるに十分な魅力を持った台であると言え。

■制約の中で生み出された 個性的なエクステリア

ラインアップはベーシックなmove up!と機能の充実したhigh up!から構成され、move up!には2ドア/4ドアハッチバック、high up!は4

ディーラーメッセージ

Volkswagen 札幌西

営業係長 **稲場 啓一**さん

up!は基本的な走行性能と安全装備を充実させた全く新しいVWコンパクトです。活発なエンジン、安心感のある足回り、広い室内空間、そして23.1km/ℓという高い燃費性能を実現しており、10月1日の発売以来、すでに大きな反響を戴いております。価格もベーシックなmove up! 2ドアで1,490,000円と、大胆な設定になっていますので、是非ドライブしていただきたいと思います。実際に走らせてみることで、up!の魅力をご体験下さい。



あ、「こんなもんだろ」という印象を持つが、実はラゲッジの床下には驚くほど広いスペースが隠されており、床の位置を変えることもできる。(リアフルカーゴフロア)2名乗車の際、後席を倒せば、エクステリアから想像できないほどの荷物を積み込むことも可能だ。

インプレッション

「マニュアルミッションを 思わせるシフトタイミング」

走り出してすぐに気付くのがシングルクラッチのASGトランスミッションの挙動である。誤解を恐れずに書くと、CVTや7速ATに慣れてしまうと、ASGのシフトチェンジ時の挙動には違和感を覚えるだろう。一瞬失速したのではないかと思うようなタイムラグが、特に1→2速/2→3速のシフトアップ時に発生する。しかし様々なシーンで試乗を続けるうち、気付いたことがある。それは「マニュアル車の挙動に似ている」ということ。冒頭に「懐かしくて、新しい」と書いたのはまさにこの点であり、そもそもVWが新開発した5速ASGトランスミッションは、マニュアルギヤボックスをベースとし、シングルクラッチを採用したものである。

恣意的かどうかは分からないが、マニュアルを連想させるこの挙動は、如何にも「運転している」感覚を思い起こさせ、マニュアルモードを駆使することで、もっと走りたいと訴えかけてくる。簡単には破綻しそうにない足回りと相まって、その気になってワインディングを飛ばすと、かなりのハイアベレージ

を実現できそうだ。

■ 走行性能と実用性で 選びたいクルマ

この他にも至れり尽くせりの国産コンパクトと異なる点は多々ある。例えば運転席ドアトリムにあるパワーウィンドウスイッチが二個だけ(国産では全窓分のスイッチがある)で、しかもオート機能がなかったり、トランスミッションにはPがないため駐車時にはニュートラルでサイドブレーキを使う必要があるといった具合だ。さらに後席の窓は上下せず、ほんの数cm、ベンチレーションとして開くのみである。

こうした点をネガティブに捉えるか否かがポイントになってくるが、個人的な考えを言わせてもらうなら、走りそのものに影響する部分ではないので、up!の魅力が損なうものではないと思う。CMで強調されているシティエマージェンシーブレーキはなんと全車種に標準装備される。走行性能、特に走らせる喜びが演出され、最新の安全性能を持つだけで、細かな機能の有無は帳消しになると思われる。

全国的な販売統計では、high up!が約50%、move up!の2ドアが約30%、残る約20%がmove up!の4ドアという比率らしいが、ライフスタイルによつては2ドアという選択肢も十分魅力的だ。VWルポには2ドアハッチしかなく、4ドアを望む声も多かったのだが、逆に2ドアハッチだからこそ乗りたいというドライバーも間違いなく存在するはず。その意味でup!のラインアップは的を得ているし、魅力的であると思う。