

先代モデルからの多少の意匠変更はあるものの、エクステリアは基本的にはキープコンセプト。保守的なデザインに賛否両論はあるが、決して奇をてらわれない外観はモデルチェンジを繰り返してもゴルフだとすぐにわかる。作り手側がこだわる「乗り物」としてのベーシックな部分は、初代より引き継がれている伝統でもある。



主要諸元: (GTI DCCパッケージ)

- 全長×全幅×全高/4275×1800×1450mm
- ホイールベース/2635mm
- トレッド/前:1535mm 後:1510mm
- 車両重量/1390kg
- 最小回転半径/5.2m
- エンジン/1984cc 直4 DOHC インタークーラー付ターボ
- 最高出力/220ps/4500~6200rpm
- 最大トルク/35.7kg・m/1500~4400rpm
- JC08モード燃費/15.9km/ℓ
- ミッション/6速DSG
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/225/40R18
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,690,000円(消費税込)



リルを消費するレクタランは、まさにGTIのアイデンティティである。そのフロントスポイラー両端には3本のファンを施し、それぞれの奥に「レクタラン」をダウン。空気抵抗へ挑む気概を表現するだけでなく、美しいフォルムが「層際立ち」の。通常のゴルフよりも10mm引き下げられている最低地上高(130mm)は、数字以上の低重心性を感じさせる。サイテにまつて眺めてみると、225/45R17(DCCオフショ)搭載車は225/40R18(とら)扁平率のタイヤとシャープなボディーとのマッチングが美しく、ユーザーが悦に入るポイントのC/Cとならぬ。リアに目を転じると、VWのエンブレムと、GTIのプレートが十分過ぎるほどの存在感を放ち、デザイナーの両サイドに備わった2本のエンジンストライプが、このクルマが発生するパワーの大きさを物語っている。

エンジンやプラットフォームなど、先代モデルから流用した部分はほとんどなく、GTIがそれでありながらも「ゴルフ」ならではのスタイリングが、革新的な存在感を醸成している。そのあたりは、革新を恐れることなく、なおかつ伝統を引き継ぐ「ついでなプラットフォーム」の真骨頂と言える。

インテリアにおいても、GTIの証しが惜しみなく打ち出されている。お馴染みのタータンチェック柄を配したシートは、ドライバーをしっかりとサポート。視線の先のインパネは右にスピードメーター、左にタコメーターがレイアウトされ、ともに赤いポインターが数値を示す。レザー使用のステアリングの内側に施された赤いステッチと相まって、ドライバーは常にGTIを操っていることを意識させられるはずだ。アルミとレザーによるシフトノブと、アルミ調のペダルとマスターに触れるや、

では、今回のモデルチェンジにより備わった機能について検証していく。

まずは、プロファイルコントロール。通常は、両のキア比でステアリングが操縦されるが、本システムは低速走行時においては、軽快滑らかなで、連続カーブではクイックな取り回しとなるように、シリンに反応したハンドリングを自動制御する。後の章でも触れるが、その高い操作性は見事のC/Cである。

次に、電子制御式リアフレックスロック。これは、コーナリングの際に駆動輪内側にリップ不足を検知した場合、瞬間的にブレーキがかかり空転を制御するシステムだ。効果としてはアンダーステアを軽減し、適切なトラクションを確保する。必要に応じて、少々やんちゃなドライビングをしても、しっかりと路面を捉えるようにクルマが自動制御してくれるというわけだ。

さらに、オプション装備できるアダプティブ・シャシー・コントロール(DCC)を進化させた点にも触れておきたい。エコ・スポーツ・ノーマル・インテリジナル・コントロールの5つのモードが設定でき、クルマがそれに応じた最適なセッティングを導き出すもの。つまり、設定モードで足回りを変化させる機能で、先代モデル以上にユーザーの志向に合わせてGTIをカスタマイズすることが可能になった。

エコ志向に添って、アイドリングストップ系のSTART/STOPシステムと、減速時や加速時の運動エネルギーをバッテリーに充電して燃費の向上につなげるブレーキエネルギー

革新を恐れぬCセグメントの頂点



VOLKSWAGEN GOLF GTI

■テキスト=青柳 健司(フォトライター) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=Volks Wagen 札幌西 ☎(011)668-0022

プロフィール

■進化したニューGTI

2013-2014日本カー・オブ・ザ・イヤーに、1980年の開始以来初めて輸入車が出されたこと聞いて驚いたのは、ほんのつかの間だった。受賞対象車が「フルクスマーゲン・ゴルフ」であることを知るや「なるほど」とおおいに納得。我がクルマ天国ニッポンで、これほどの地位を獲得しようとは、ひたすら賛辞を贈るのみである。と同時に、ゴルフに対する評価の高さがこの賞の重みをあらためて認識させることにもなったと、個人的にはそのように感じた。

さて、今回受賞のゴルフは7世代目。ハッチバックのバイオアアであり、1974年に登場した初代が、かのシヨルジュエット・シウシアロのデザインであったことに象徴されるように、つねに美しく、機能的で、ドライブレやすいクルマであり、いわゆるCセグメント界をリードし続ける存在である点において、賞賛しつけないものがある。

そんなゴルフをベースに、高い走行性を追求したモデルGTIもまた、2013年9月にフルモデルチェンジで登場した「ハイション」7代目。やや遅まきながらその実力のほどを検証してきた。

■随所に光る「ついで」

トータルデザインはせむしん「ゴルフ」と共通し、がし当然とは言え、GTIの「ついで」が随所に見られる。例えば、ヘッドライトと「ハチカム」



ディーラーメッセージ

フォルクスワーゲン札幌西
営業スタッフリーダー

工藤 圭司さん

最大出力が向上したこと以上に、最大トルクが向上していることに着目していただきたいと思います。これは、新GTIが低速域からスムーズに走れるクルマであることを意味しています。ゴルフ全体にも言えることですが、クルーズコントロールや衝突の危険を回避する機能が搭載され、安全運転支援システムが充実しているのもアピールポイントです。個人的には、軽量化によってクルマ自体の軽快感が一段と高まったことも、ぜひお伝えしたいと感じています。



ギア回生システムを採用している点も注目し値する。ちなみに、ゼロスタートの加速性を堪能したい場合は、スイッチひとつでSTART/STOPシステムをOFFにできる。これに加えて、エンジンの効率化と車体の軽量化の複合効果により、先代モデルに比べ22%もの燃費向上が達成された結果、JC08モード15.9km/ℓと、このクラスでは堂々の数値を誇っている。

インプレッション

満足感の高い乗り味

試乗車は、先述のDCCオフショーン搭載バージョンで、価格は車両本体11万円の設定である。ちなみに、試走前にモードはノーマルをセレクトした。

最大出力220ps/4500-6200rpmと先代から9馬力引き上げられたパワーユニットは、最大トルクに至っては35.7kgm/1500-4400rpmと、約7kgm向上。これらの数値から、低回転域から高回転域までオールマイティーに能力を発揮するであろうことが読み取れる。というわけで、実際にアクセルを踏み込んでみると、まさに期待通りの淀みない発進である。ペダルに軽く力を伝えるとおごそかに、気合いを入れて踏み始めはクイックに、そのフィーリングは絶妙の域。

まずは、駐車場で取り回しを試したところ、ひたすらハンドリングがイージーで、プロダクションリアリングの効果を体感する。

そのまま、公道に乗り出してみると、過減速は思いのまま。高回転域ではキビキビとしたハンドリングが得られ、路面を正確にトレ

ースしていく。

登坂道においては、低回転域からトルクの立ち上がりは爽快で、クルマがもたついてドライバーにストレスを感じさせる場面など無縁と言ってよい。全長・全幅ともに先代からスケールアップしながらも、約100kgの軽量化(装備と機能の拡充により実質約60kg減)が図られたボディが、その高い能力をいかななく発揮する大きな要因のひとつとなっているようだ。

残念ながら、峠道に深いわだちが残っていたこの日は、高速でのコーナリングを試すことは出来ず、パドルシフトに切り替えて6速トランスミッションの仕上がりも堪能することも叶わなかったが、セーフティーな運転にもしっかりと適応する点も、新GTIの奥深さであると認識した。

静粛性においては、不満を感じるユーザーはまずいないだろう。それでありながら、強力に加速した際にドライバーの耳に届くエンジンからの重低音は痛快であり、GTIを駆る喜びに胸も高まるはずだ。

ますます高まる評価

モデルチェンジしたとしてもすぐには食いつかないのが、フォルクスワーゲンユーザーの傾向だと聞く。すなわち、自分が所有しているモデルに対する愛着と満足度が極めて高いから。この新GTIも、既存ユーザーからの反応は、発売から2月以上が過ぎた取材時でも、そこそこといったところらしい。しかし、現状に甘んじない姿勢こそ、フォルクスワーゲンのフォルクスワーゲンたる由縁だ。日本国内で獲得した評価は、今後ますます高まっていくに違いない。