



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。



ギー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オプション搭載バージョンで、価格は車両本体+21万円の設定である。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、駐車場での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、プログレッシブステアリングの効果を実感する。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が爽快で、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）が図られたボディーが、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。