



主要諸元：(Volkswagen Polo Blue GT)

- 全長×全幅×全高/3,995×1,685×1,445mm
- ホイールベース/2,470mm
- トレッド/前：1,440mm 後：1,435mm
- 車両重量/1,200kg
- 最小回転半径/4.9m
- エンジン/1,394cc 直4 DOHC ターボ
- 最高出力/150ps/5,000-6,000rpm
- 最大トルク/25.5kgm/1,500-3,500rpm
- JC 0 8モード燃費/21.5km/ℓ
- ミッション/7DSG
- ブレーキ/前：Vディスク 後：ディスク
- タイヤサイズ/215/40R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,835,000円(消費税込)



■力強くなっても、 しっかり低燃費

ポロに求められる役割とはなにか？を考えると、いろいろ思い浮かぶ。運転のしやすさであったり、日本車にはないアイデンティティだったり…。一番はエコという名の低燃費だろう。今のユーザーは、低燃費抜きでは振り返ってもらうのが、かなり厳しい時代になっている。そんなユーザー心理をつかんでいるからニクイ。従来のポロ・ブルーGTよりも燃費が0.2km/ℓ向上するJC 08モードで、21.5km/ℓをマークする。ドイツ御三家のエントリークラスと比較すると、メルセデス・ベンツAクラスの最高が17.6km/ℓ、BMW 116iが16.6km/ℓ、アウディA1 1.4 TFSIが17.8km/ℓ。御三家は全て3ナンバーサイズでボディが大きいという点を考慮しても、ポロ・ブルーGTはかなり良い感じだ。

それでいて、実はさらにたくましくなっている。昨年発売されたモデルよりも10馬力アップの150馬力になった。従来モデルに

VWのコンパクトカーの真価



Volkswagen Polo Blue GT

■テキスト=有岡 志信 (SAフォードワークス) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所) ■取材協力=フォルクスワーゲン札幌西店 Tel.(011)668-0022

プロフィール

■有名な兄たちにも 負けないスペック

フォルクスワーゲン(VW)の弟分という立場を考えると、兄を超えてはいけない、というのが不文律だ。兄は伝統のゴルフである。しかし、ポロ・ブルーGTのドライブフィールは限りなく、兄たちに肩を並べている。いや、超えている部分もある。もちろん、スパルタンなゴルフRにはかなわないが、スベック的にはゴルフを上回り、ゴルフGTIとも感覚的に超越している部分もある。ゴルフはすっかり5ナンバーサイズから飛び出してしまったが、ポロはきっちり5ナンバー。成長が止まったわけではないのです。サイズを踏襲しながらも、中身はしっかり進化をしているから凄い。VWのラインナップで5ナンバーサイズは、ポロとup!だけ。日本車以上に日本の事情を知っているドイツ車でもある。だから、貴重な存在なのだ。それが、ポロの真価ともいえる。なんてったって、世界累計販売1400万台はデータじゃない。

■ACCを追加設定した VWの本気度

ポロ・ブルーGTは2013年9月にリリースされた。今回のマイナーチェンジでは、兄譲りの安全機能が追加設定された。まずは、先行車追従システムのアクティブクルーズコントロール(ACC)6万4800円)。ステアリングの左手にあるパドルシフ

■ポロ最上位クラスに ふさわしい装備

ポロ・ブルーGTは、クラス最上位の車種だけに、安全装備も充実している。全速度域でレーダーによる前方車との距離を検知して衝突回避を促す「ブリクラッシュブレーキシステム」、衝突の際に自動でブレーキをかけて10km以下に減速させる「マルチコリジョンブレーキシステム」を標準装備。このほか、「ドライバー疲労検知システム」では、通常の運転パターンと異なる動きを検知して、警告音と表示システムで休憩を促す。リアビューモニター、ヒーターつきのドアミラーは冬季シーズンに大活躍で、これらも標準装備している。

■先進の燃費向上技術 を振り返る

ポロ・ブルーGTは、「アクティブシリンダーマネジメント」(ACC)という先進のテクノロジーを詰め込んでいる。ここでもう一度、振り返ってみることにしよう。



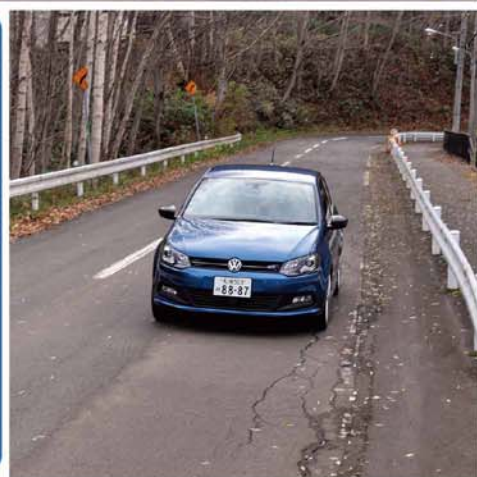
ディーラーメッセージ

フォルクスワーゲン札幌西店

営業係長

岩井 寿さん

ポロ・ブルーGTには、ゴルフの安全装置などを追加しました。一番はACCをオプション設定にしたことです。購入されたお客様の8〜9割が、ポロからのアップグレードです。それだけ、ポロは親しまれているということでしょうか。イメージ色のブルーは、このクルマの専用色で、ご覧いただいたお客様に好評です。エンジン性能も上がり、燃費もさらに向上しました。実はゴルフから乗り換えをする方も多くいます。コンパクトカーですが、魅力は数多くあります。



■乗るたびに世界標準を感じる出来栄

ACCは気筒休止システムとも呼ばれ、負荷が大きくない場合は4気筒中、2気筒を自動的に休止させるもの。例えば加速後、一定の速度にのってしまえば、4つのシリンダーにガソリンを供給しなくても、2つのシリンダーを回せば十分に巡航を維持できる。加速が必要ときや上り坂などでは、瞬時に4つのシリンダーが回るので非常に効率の良い低燃費のアシスト機能だ。

30年以上前の三菱車も同様のシステムを採用していた時期もある。現在では高出力の8気筒以上のスポーツカーなどで、このシステムが使われている。欧州で小型クラスに気筒休止システムを取り入れたのはポロが初めて。これは、いわゆる実燃費の向上にも大きく貢献するシステムだ。ポロという愛らしいネーミングに、決してだまされてはいけない。姿かたちはコンパクトだけど、実際はかなり質の良い先進のクルマで、完成度も高レベルなのだ。

インプレッション

初代のポロと比べると、隔世の感がある。ブルーGTのサイズは、3代目のゴルフとほぼ同じ。スタイリングは、あえて丸みを強調するよりも、シャープなエッジラインを際立たせている。特にサイドビューのエッジラインが、光を受けて明暗のコントラストを鮮明に浮かび上がらせる。クラスを忘れさせる美しさだ。イメージカラーでもあるトーンを抑えた専用色のブルーシルクメタリックが、落ち着きを与えている。リアのデュアル

■日本車にもライバルが多い

ポロ・ブルーGTの好敵手は、新型マツダ・デミオのクリーンディーゼルあたりか。ハイブリッドならば、やはりトヨタ・アクア、ホンダ・フィットと比較するとおもしろい。燃費はポロ・ブルーGT→デミオ→ハイブリッド勢の順に良くなる。だが、クルマ本来の動力性能でいうと、ポロ・ブルーGTがダントツで良い。しかも、普通のガソリン車であることを考えると、十分に購入する選択肢に入る。あらためてVWの小柄ながらも、質実剛健的なクルマづくりに感服させられる。

エキゾーストパイプから、スポーティーな性質を読み取れる。室内はシンプルでありながらも、イメージカラーのブルーをシートにあしらうなど、上品にまとまっている。ステアリング下部のシルバーメッキ部分に「GT」の文字が刻まれ、軽快な走りを予感させる。イグニッションキーを回すと、快適なエンジンサウンドに誘われた。アクセルを踏み込むと、わずか1200kgの車重とあって加速感も鋭い。軽い車体をグイッと引っ張ってくれる加速で、巡航速度域に入ると、「2 Cylinder mode」がメーターパネルに表示された。従来モデルより下の回転数が1500rpm下げられ、1250〜4000rpmの範囲内で、2、3番シリンダーが休止する。気筒休止はメーター表示で確認できるが、クルマの挙動から全く感じることではない。極めてスムーズかつスピーディーに切り替わる。若干、硬めの足回り、17インチのホイール、15mmダウンしたスポーツサスペンションがベストマッチし、コーナーでは安定感もある。