大注目の4WDゴルフ

Volkswagen Golf Alltrack

■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＝(株)ICS　フォルクスワーゲン札幌西　TEL(011)668-0022

主要諸元：
(Golf Alltrack TSi4MOTION Upgradeパッケージ)

- 全長×全幅×全高／4,585×1,800×1,510mm
- ホイールベース／2,635mm
- トレッド／前：1,545mm　後：1,515mm
- 車両重量／1,540kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1798cc 直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ
- 最高出力／180ps／4500-6200rpm
- 最大トルク／28.6kgm／1350-4500rpm
- JC08モード燃費／14.7km／ℓ
- ミッション／自動6段変速
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク　後：ディスク
- タイヤサイズ／205/55R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格（札幌地区）／3,670,000円

プロフィール

■VW版クロスオーバー

フォルクスワーゲン・ゴルフのラインナップに、待望の4WDバージョンが誕生した。多くのユーザー、とりわけ北海道のファンは、悲願成就の感動を味わっているのではなかろうか？　かくも大いなる期待と注目を一身に浴びて登場したのが、ゴルフ・オールトラックである。パサートにも配備されているこのネーミングは、悪路であろうが街路であろうが、全ての道を完全走破するイメージであることは疑い様もない。写真でご覧の通り、一般的にはクロスオーバーと言われる車種と同系である。

ただ、今までゴルフに4WD仕様が全くなかったのかといえば、そうではない。ハイパワーで圧倒的な走行能力を備えたゴルフRのみにではあるが、四駆システムの4MOTIONが搭載されている。しかし、高性能であるがゆえに価格の面だけで言えばファミリー層にとってはかなり縁遠い存在である。ライバルメーカーが繰り出す四駆バージョンの低価格化に対して、多くのゴルフユーザーは地団駄踏む以外なかったのは、まぎれも無い事実なのである。そのジレンマが、このニューモデルの登場で一気に解消されようとしている。少なくとも、その可能性は限りなく大きい。それをハッチバック系ではなく、ステーションワゴンタイプであるゴルフ・ヴァリアントをベースにしたクルマに設定した点もミソと言えよう。ただし、本題に入る前にことわっておくが、フォルクスワーゲンの既存車種に備わっているトラクションコントロールは極めて優秀であり、通常の条件下に置いては北海道の冬道もなんら問題はないことをぜひ念頭に置いてほしい。

■低回転域からトルク発生

ルックス・インテリアともにヴァリアント直系でありながら、ラジエーター下部周辺とサイドボディー下部のメッキパーツや、ホイールアーチモール、リアバンパーガードなど、クロスオーバー系統ならではの装いが随所に光る。全幅はヴァリアントと同じだが、全長を10㎜、全高を25㎜拡大。さらに、最低地上高が25㎜高くなっており、全体的な印象はかなり違ったものになった。特に、最低地上高の差異は、ラフロードへの適応性の向上を実感させるに十分だ。

それでは、肝心の四駆システムに話を移していこう。

今回オールトラックに採用された4MOTIONは、フォルクスワーゲンが独自に培ってきたフルタイムシステムで、その最新型の第5世代だ。電子制御ユニットが常に理想的な駆動トルクを計算し、路面状況や走行状況に応じて瞬時に適正なトルクを前後輪に配分。走行の負荷が少ない場合は前輪のみに配分することで燃費を抑え、発進及び加速時は後輪への配分を大きくすることでスムーズな走行を実現する。また、場合によっては後輪へ100%配分でき、あらゆるシーンに対応しながら安定的な走行を可能にしている。

気になるパワートレインは、ヴァリアントには設定のない1・8ℓTSIエンジンを搭載。最大出力180ps／4500〜6200rpmと余裕たっぷりで、最大トルクは28・6kgm／1350−4500rpmと、実に1350回転という低回転域から太いトルクを発生する。そして、オイルの表面張力を利用したマルチプレートクランチを採用した6速DSGトランスミッションを組み合わせることで、優れた動力性能を効率よく伝達する仕組みを獲得している。

このほか、ドライビングプロファイル機能も要注目だ。ノーマル、スポーツ、エコ、カスタムといった4種の走行モードに加え、オールトラック専用のオフロードモードを採用。

後にも触れるが、凍結路や未舗装路といった、非常に滑りやすい状況下にも非常に優れた安定走行性を発揮し、ドライバーの負担や不安を軽減してくれる。

さらに、電子制御ディファレンシャルロック"XDS"を前後輪に装備。これは、コーナリング時に駆動輪内側のグリップ不足を検知した場合に、内輪にブレーキをかけて空転を制御する機能で、ドライバーがそれとは意識することなく正確なハンドリングと安定したコーナリングを繰り返すことができる。また、アイドリングストップ系のシステムやアネルギー回生システムも採用し、ロスの少ない燃費性能も兼ね備えている。

衝突被害軽減を促すブレーキサポート機能、全速度にわたって先行車を追従する機能、車線逸脱回避機能のほか、急なステアリング操作などの通常とは異なる運転パターンを検知し、それらからドライバーの疲労度を読み取って休息を促す機能も標準もしくはオプションで備わっており、安全運転支援システムも非常に充実している。

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
中村　尚司さん

お手頃な価格の4WDでありながら、ゴルフらしくしっかりとしたボディ剛性が受け継がれています。オフロードを意識したデザインは、多くの皆様がお求めになるSUV志向にもマッチしていますので、見た目にもご納得いただけると思います。ぜひ実際にお乗りになって、オールトラック独自の優れたトルク性能をご実感いただきたいですね。

インプレッション

■あらゆる路面を思いのままに

オールトラックのグレード構成は、スタンダードなTSi4MOTIONと、装備を充実させたアップグレードパッケージの2種。試乗車は、後者にレザーシートとナビゲーションをオプション追加したものである。

着座してまず気がついたのは、視点がヴァリアントより高い位置になった点である。もちろん、25㎜の最低地上高の差異によるものだが、数字以上にそのフィーリングの違いを実感する。もっとも、だからこそクロスオーバーバージョンであることも一層リアルに感じられるわけだ。

発進からアクセルを軽く踏めば、瞬時にタコメーターが上昇し、車体も機敏に反応する。その加速フィールは実に軽快で、低回転域からがっちりとトルクが発生していることが体感できる。3000回転を超えた領域ともなれば、それまでとはまた次元の違う走りを示し、ドライバーはスピード感に酔いしれることになるだろう。急こう配の登坂道に入ってもその推進力はすさまじく、いやむしろ水を得た魚のごとくである。

ハンドリングは極めてニュートラルで、非力な女性や高齢者も難なく切り返しが可能。高速コーナーでの安定感も高いレベルを保ち、車体を思いのままに操っているかのような感覚に浸れる。

下りこう配に入って、ドライビングプロファイル機能のオフロードモードを試してみると、その効果に正直驚いた。通常、アクセルオフで坂を下れば、おのずとクルマの速度も上昇して行くが、ノーブレーキの状態でも速度がしっかりと制御される。オフロードモードでは、ABSとアクセルペダルの特性が自動変更され、同時に時速30㎞以下で急こう配の下り坂を走行する際に4輪すべてにかかる自動ブレーキにより時速を2〜30㎞の範囲に保つヒルディセントアシスト機能も微調整される。これらの相乗効果により、非常に信頼性の高い走行を実現している。山間で暮らすユーザーの多くが、凍結した下り坂で不用意に踏んだブレーキがロックしてしまい、ヒヤリとした経験を持つと思われるが、そんな北海道のドライバーならではの杞憂を取り払ってくれることが、十二分に期待できる。

■優れたコストパフォーマンス

今回は、残念ながら本格的な悪路への乗り入れは叶わなかったが、時にはスムーズでスピード感たっぷりに、時には堅実で安定感に富んだ走りを示すゴルフ・オールトラックへの興味は尽きないといったところである。今後、オフロードはもちろん、厳寒期に試乗する機会に恵まれることを期待して止まない。

ところで、TSi4MOTIONが347万円、グレードアップパッケージで367万円が設定された車両本体価格は、全くもってお買い得価格である。この高いコストパフォーマンスは、オールトラックの大きなストロングポイントとなるだろう。