



主要諸元：(Design)

- 全長×全幅×全高／4,285×1,815×1,495mm
- ホイールベース／2,535mm
- トレッド／前：1,580mm 後：1,545mm
- 車両重量／1,300kg
- 最小回転半径／5m
- エンジン／CBZ (1,197cc 直列4気筒 SOHC インタークーラー付ターボ)
- 最高出力／105ps／5,000rpm
- 最大トルク／17.8kgm／1,500～4,100rpm
- JC08モード燃費／17.6km／ℓ
- ミッション／7速DSG
- 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／215/60R16
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,699,000円(税込)

の3つとなった。

「R-Line」は旧Turbo同様2リッター直列4気筒DOHCインタークーラー付きターボエンジン、「Base」は「Design」は引き続き1.2リッター直列4気筒SOHCインタークーラー付きターボエンジンを積む。今回インプレッションに連れ出したのは「Design」。VWが熟成を重ねたダウンサイジングターボエンジンと7速DSGの組み合わせにより、カタログ数値以上に走りやすいモデルである。

外観上は全長が15mm伸びたほか、先代と大きなサイズ差はない。3サイズは全長4,285×全幅1,815×全高1,495mm。ただしフロント/リアのバンパー形状の変更が、全体のイメージを大きく変えている。フロントはこれまで真一文字だったグリルが分割されて、左右はウインカーとフォグのスペースに。リアは左右に配された反射板がさらに横長になった。言葉にすれば僅かな違いだが、外観上はかなり違う印象を受けるのが面白い。とても精悍になり、スポーティさを増したといえる。さらに外装色には2種類の新色(ストーンウォッシュドブルーメタリック/ポトルグリーンメタリック)と2種の限定色(サンドストームイエローメタリック/ハバナオレンジメタリック)が追加されて全8色に。いずれも非常に存在感のあるカラーで、なんとカタログ表紙も8種類あるという演出までなされている。

インテリアは基本的にブラックを基調とし、円をモチーフにしたシンプルなものだが、「Design」ではダッシュパッド、ドア

リム、ステアリングトリムなどが外装色と同カラーになり、なんとも楽しい。シートカラー(ブラック/ベージュ)、シート素材(ファブリック/レザー)とオプションまで考慮すると、32通りの組み合わせからチョイスできるので、個性を主張したい方には「Design」がオススメとなる。

インプレッション

日常的なシーンに一切不満のない走行性能

2種類のエンジンは明確に性格が異なる。2リッターは最高出力210ps/5,300rpm、6,200rpm、最大トルク28.6kgm/1,700～5,200rpm。まさにスポーツグレードらしく、トルクバンドの広さが際立っている。対して1.2リッターは最高出力105ps/5,000rpm、最大トルク17.8kgm/1,500～4,100rpmで、2リッターと比べれば数字上は頼りなさげに見える。ところがいざ走り出してみると、これで十分。むしろ燃費やフロント荷重などを考慮すれば、1.2リッターの方が総合力は上かもしれない。

7速DSGは熟成されて完成度が格段に高くなってきた。これまで試乗してきたゴルフなどに比べるとタコメーター針の挙動は落ち着いており、最適なギア選択をしつつもそれをこれ見よがしにアピールしてこない。とてもスムーズで、ドライバの右足に忠実な走行性と言える。2,000rpmを越える辺りからターボの効力を実感できるので、



スポーティさを増した外観と個性豊かな新色
ますます魅力的になってザ・ビートルが登場

Volkswagen Beetle

■テキスト=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 Tel(011)668-0022

プロフィール

タイプ1の魅力を経る
VWのアイコン

フォルクスワーゲンから、マイナーチェンジを施されたザ・ビートルが登場した。現行

ザ・ビートルの日本導入は'12年なので、4年ぶりに大きなリファインを受けたことになる。その内容はデザイン、安全性、コネクティビティの3つに総括されており、ザ・ビートルの魅力により際立たせる内容となっている。

詳しくご紹介する前に、簡単にその歴史を辿っておこう。フォルクスワーゲン・タイプ1、通称ビートルが登場したのは'38年のこと。空冷式の水平対向4気筒OHVエンジンをリアに配置し、愛くるしいエクステリアデザインも相まって、'03年まで(メキシコ工場)の65年間にわたり、実に累計生産台数2,152万9,464台という世界記録を持つ。今なお現役で走っている姿を見る機会もあり、思わず目を細めてしまう方も多いことだろう。

'98年にはニュー・ビートルが登場。エクステリアイメージは踏襲されているもののFFであり、タイプ1の直接的な後継車ではない。このためタイプ1とは生産期間が重複しており、車名もニュー・ビートルであった。そして'12年に現行のザ・ビートルが登場して現在に至る。ニュー・ビートル以降は極めて現代的な車であり、タイプ1との共通点はエクステリアデザインイメージのみと言えるが、そのデザインこそがビートル最大の魅力であり、人々を魅了してやまないポイントである。

よりスポーティになった
外観と選ぶ楽しさの具現化

今回のマイナーチェンジによりグレード体系は「Base」「Design」「R-Line」

ディーラーメッセージ

Volkswagen札幌西
営業係長

島貫 正秀さん

ザ・ビートルは今回のマイナーチェンジを受けて、スポーティさと精悍さがより強調されました。先代のニュー・ビートルから続くイメージが「可愛い」であったのに対し、新しいザ・ビートルは「格好良い」へと変化しています。車が好きな方、運転そのものを楽しむ方にこそお乗りいただきたいと思います。デザイン、安全機能などが充実し、より魅力的になったザ・ビートル。ぜひご試乗ください。



燃費走行もできるし、加速したい時にはアクセルを踏み込むだけで望むスピードを得られる。

足回りは硬すぎず柔らかすぎず、路面の凹凸を神経質に拾うこともない。その反面、ワインディングでは簡単に破綻しない堅実さを見せ、ニュートラルなステアリング特性だ。7速DSGにはスポーツモードとマニュアルモードがあるので、これらを駆使するとワインディングもスポーティに走れる。腕に覚えのある人でも十分に楽しめるだろう。

室内空間は前席優先だ。適度なタイト感がありつつも窮屈な印象はない。後席はデザイン上どうしても頭上スペースが少なく、クーペのためドアが大きく、狭い駐車場では乗り降りに苦労するかもしれない。しかし、

それらはウィークポイントにはならないだろう。このデザインでなければビートルではないし、それが好きでたまらない人たちが真っ先に選ぶ車だからである。ビートルをビートルとして継続させているVWには敬意を表したい。

個性的なオーナーと認識される、 数少ない車のひとつ

今回のマイナーチェンジにおけるデザイン以外のポイント「安全性」「コネクティビティ」にも触れておこう。「安全性」は、すべてに優先する」というVWのポリシーに基づいて設定される各種安全装備は、「オールイン・セーフティ」をコンセプトに掲げ、予

防安全・衝突安全・二次被害防止という三段階に応じた機能・装備を設けている。そのうち全車標準装備となったのが「ドライバー疲労検知システム」である。ドライバーの疲労や眠気による急なステアリング操作など、通常と異なる操作を検知して警告するシステムで、日常走行から長距離ドライブまで、大きな安心感を提供してくれる。また「後方死角検知機能」「後退時警告・衝突軽減ブレーキ機能」は「R-Line」に標準装備、「Base」「Design」にはオプションとして設定される。

「コネクティビティ」においては、VW純正のインフォテインメントシステムの全車標準装備が挙げられる。スマートフォンのように直感的に操作できるモニターを持ち、音楽やナビゲーション、ハンズフリー通話などの機能を統合。スマートフォンとも通信でき、交通情報やより精度の高い位置情報を可能としている。

さて、ザ・ビートル。個性的な車だけに、もしかするとシヨールームで実車を見たことのある方は少ないかもしれない。この車が大好きという方々にこそ乗って欲しい車であることは間違いないのだが、現車を見ずに「あ、ビートルね」と納得してしまうのは、いかにももったいない。ザ・ビートルという車、言ってしまうと「ノスタルジックなデザインに身を包んだ現代の車」であり、オーナーになるだけで「個性を大切にしている人」と認識される、数少ない車のひとつなのである。燃費、走行性能、居住性など、車に求めるものは違えど、まずは一度シヨールームへ足を運ばれることをお勧めしたい。