



- 主要諸元：(eTSI R-Line)
- 全長×全幅×全高／4,295×1,790×1,475mm
 - ホイールベース／2,620mm
 - トレッド／前：1,535mm 後：1,505mm
 - 車両重量／1,360kg
 - 最小回転半径／5.1m
 - エンジン／1,497cc 直列4気筒DOHC インタークーラーターボ
 - 最高出力／150ps・5,000～6,000rpm
 - 最大トルク／25.5kgm・1,500～3,500rpm
 - モーター最高出力／13ps
 - モーター最大トルク／6.3kgm
 - WLTCモード燃費／17.3km/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／225/45R17
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格／3,755,000円(税込)

10万台の万台も突破し、その時点で押しも押されもしない世界的自動車メーカーに成長したのである。

しかし、その成長基盤すべてを支えていたのは、空冷水平対向エンジンをリアに搭載するという、徐々に旧式となってきたレイアウトを持つタイプ1、その一台だけだったのである。初代が偉大過ぎると、二代目、三代目が育たないとは企業成長の過程でよく言われること。その弊害にVWも陥っていたと言えるだろう。1960年代に入って、シムカやフィアット、ルノーなどが次々とFFコンパクトハッチバックカーを発表。日本でも、あの名作である初代ホンダ・シビックが1972年に登場しているのだが、VWはその流れに乗れないでいたのである。

もちろんVWも開発研究は続けていたし、何台かのプロトタイプも制作されたようだが発売には至らなかった。その窮地を救ったのが1965年にVW傘下に加えたアウトウニオン。アウトウニオンにはアウディやNSU(最終的に残ったのはアウディ)の技術者が多数在籍し、彼らは卓越した前輪駆動車技術を持っていたのである。その技術を活用し、さらに先行する他メーカーの車両も徹底調査し、自社の持つ能力のすべてを投じて完成させたのが、1974年にデビューした初代ゴルフだった。

VWという大メーカーが、名作であったタイプ1の後継主力車として決して失敗の許されないなか登場させた初代ゴルフ、その完成度は予想以上であった。巨匠ジウジアーロがデザインしたボディは直線基調でシンプル。クロスフロアSOHC横置きエンジンは必要充分なパワーで、800キロ程度の軽量ボディを活発に走らせる。

この生まれながらにしてコンパクトハッチバックカーの「真打ち」として登場したゴルフがヒットしないはずがなかった。発売以来、世界中でファンは増え続け、わずか2年半ほどで100万台の生産を達成し、初のモデルチェンジを迎えた1983年までに600万台以上の販売記録

を達成したのである。

その後もゴルフの勢いが衰えることはなく、世界中のメーカーが小型車の定番として、常に意識する存在であることに変わりはない。ゴルフの2ボックス・FFハッチバックというコンセプトは揺るぐことなく、誕生から半世紀近くになる今も不変であり、6月15日から日本国内販売がスタートした8代目となるゴルフ8も同様な魅力を持っているのである。

—インフレーション—

基本コンセプトにはわずかなブレもない!

8代目となるゴルフ8、実際に現車を目にした第一印象は「スマートに長くなったな!」であった。実際には全長が40mmほど長くなった程度で他のサイズは大きく変わってはいないのだが、ホイールベースは17mmほど縮めてオーバーハングを大きくしたことがスマートな印象につながっているのだらう。さらに全幅が1,790mmと1,800mm以内にとどめたこと。集合住宅の決して広くない共同のスペースに駐車しなければならぬユーザも多く、市街地の立体駐車場を利用するにも1,800mm以内の全幅が生かせることは言うまでもあるまい。

フロントマスクは先代とは一新され、横線のグリルとヘッドランプが薄くなりシャープな印象。そこから先代と同様に大きく盛り上がったボンネットから続くフロントウィンドと、自然に流れてゆくスムーズなルールライン、ゴルフ伝統の「くの字」型の幅広Cピラー。細かいところではかなりのデザイン変化なのだが、全体から受ける印象は「これぞゴルフ!」なのである。誰が見ても、そのクルマがゴルフであるとはわかるはずで、それこそVWのゴルフに対する毅然とした態度と自信の表れなのだろう。

フロントシートはヘッドレスト一体型の大きな



歴代のアイデンティティを継承し、納得の進化!マイルドハイブリッドを手に入れた新型ゴルフが登場!!

Volkswagen Golf

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■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 Tel.(011) 668-0022

—プロフィール—

戦後復興からドイツ最大の企業グループへと!

フォルクスワーゲン(VW)が自動車製造会社として設立されたのは1937年のこと。その4年前、ベルリンで開催されたモーターショーでアドルフ・ヒトラーは『国民の誰もがクルマを持て

るようになつてこそ、クルマは文明の利器として高い価値を持つ』と演説した。このヒトラー演説を実現するためにこそVWが誕生したと言える。ナチスの独裁政権をより強固なものとし、国民からの支持を得るためにも『国民車計画』は必要だったのだ。ヒトラーとナチスドイツの残酷非情な所業への賛否はともかく、今から80年以上も前に表明されたクルマについての考え方は正鵠を得ていたと言えるだろう。

そして、この『国民車』の設計をヒトラーから依頼されたのが、現在ではスポーツカーメーカーであり、VWの大株主としても知られる『ポルシェ』の創始者フェルディナンド・ポルシェだった。彼が設計したのは空冷水平対向エンジンをリアに搭載するコンパクトカー、そう現在でも多数の支持者を持ち、『Beetle』の愛称で知られるフォルクスワーゲン・タイプ1である。ただこの名車は、一台もナチス政権下のドイツ国民に届けられることはなかった。第二次世界大戦の敗北がすべてを流し去ってしまったのである。

しかし、『Beetle』の持つ魅力が忘れられることはなかった。戦後復興の中でVWはドイツ国営企業として復活し、1948年にはBeetleの生産を再開する。そこからの大躍進は誰もが知つての通りであり、名車『Beetle』が残してくれた大きな資産をベースに次々とヒット作を生み出してきた。そして、1960年の国営から一部民営化を経てさらに成長、今ではドイツ最大の企業グループへと躍進を遂げているのである。

—コンパクトFF車の定番、ゴルフが誕生!—

1948年、戦後の占領政策の中で復活したVW、その年に生産した『タイプ1』、通称『Beetle』の台数はわずか2万台足らず。しかしその後は飛躍的に生産台数は増加し、10年後には50万台を突破、さらにその3年後には年間10



ディーラーメッセージ

フォルクスワーゲン札幌西 スタッフリーダー 島貫 正秀さん

「この新型ゴルフ、実は私たちにとっても待ち続けた待望の一台なんです。コロナ禍の影響や半導体の生産遅れなどあり入荷が大きく遅れてしまったのですよ。3月から予約販売を開始しましたが、カタログも現車も見ないうちから多数のお客様にご契約を頂いたのですが、長くお待たせしてしまいました。でも実際に現車が届いたら最高の仕上がりになっていましたので安心。ご契約いただいたお客様からも大好評を頂いています。マイルドハイブリッドを搭載して発進もスムーズ、一段上の魅力を手に入れた新型ゴルフ、試乗車も常時用意しておりますので、その魅力をぜひご確認ください。ご来店、お待ちしております」



効果的なマイルド ハイブリッド機構の搭載！

スタートボタンを押すとメーターパネルが浮かび上がる。左にタコメーター、右がスピードメーターなのだが、ちょっと径の寸法が小さい。スピードはパネル中央にデジタル数字でも表示されるが、タコメーターはそうはいかない。エンジン回転数は重要な情報であり改善されれば嬉しいところ。もう一点がステアリングホイール。高級感ある造りなのだが、握りの太さや材質が上部、左右、下部でそれぞれ違うのだ。切り返しの多いコーナーではステアリングを何度も持ち変えるのだが、その度に違和感がある。できれば「9時15分」の部分以外は同一にして欲しいと思うのは筆者だけであるうか。

サイズ。世界戦略車たるゴルフは様々な人種・民族の体形に合うシート作りをしなければならぬが、このシートは高いレベルで実現していると感じる。シートの位置調整、最近では多くの車種で電動が一般化しているが、ゴルフは前後、高さ、シートバック角度などすべて手動である。ゴルフは大衆車でありファミリーカーなのだから、手に入れやすい価格設定は必須事項。不要な部分まで電動にすることでコストアップするのなら、手動のままで車両価格を下げるべきというVWの判断は大いに評価すべきだろう。一方で予防安全システムである「オールイン・セーフティ」はほとんどのグレードに標準装備であり、この点には手抜きがない。

ボディサイズは先代と大きく変わっていないため、リアシートやラゲッジスペースも充分な広さ。大人4人がそれぞれ荷物を積み込み、小旅行に出かけるというシチュエーションに何らの問題もない。ゴルフ8がコンパクトハッチバックカーの定番として、安全性や快適性を進化させたことは、だれにでも感じられる疑いもない事実であった。

これらを除き、コクピット操作のデジタル化は時代の流れであり、ゴルフ8もシフトレバーをはじめとしてタッチ式が大半である。もちろんスマートフォンやパソコン操作が日常化している現代世代にとっては何ら問題はないのだから。電動化を含め、クルマが機械ではなく家電製品となつてゆくはずで、VWはそれを見越したうえで操作のデジタル化を一步先んじて推し進めているのだ。アクセルオンでクルマは音もなく走り出し、タコメーターの表示を見ないと分からないほど静かに、さらにスムーズにエンジンがスタートし加速してゆく。そう、このゴルフ8にはマイルドハイブリッドシステムが搭載されているのだ。そのモーターが予想以上に強力で、信号停止から不用意にアクセルを開けるとタイヤが鳴るほどの加速を見せるのだ。

ただし走り始めてしまうとソフトな走行感が戻り、アクセルオフで4気筒エンジンの2気筒が休止し燃費向上。さらにアクセルを閉じると完全にエンジン停止し情力走行になり燃費はさらに向上。走行中にこの2気筒状態やエンジン停止状態が頻繁に起きるのだが、よほど気を付けていないとどこでエンジンが再スタートしたのか気づかない程スムーズで静かなのである。この走行感にはまさに特筆ものの心地よさであった。

ミッションはDSGと呼ばれるタイプで、国産車の大多数で採用されているCVTとは違い、マニュアルミッションと同様に実際にギアを噛み合わせることで変速するシステム。これが渋滞も多く、高速巡行のチャンスの少ない日本国内では適合しない部分もあったのだが、マイルドハイブリッドの採用がそれを解消してくれたようだ。

スポーティなハンドリングやファミリーカーとして必須の使い勝手の良さ、さらに安全性や燃費対策も十分に盛り込まれ、「ゴルフらしさ」を決して忘れていない新型ゴルフ8。オーソドックスではあるが、磨きこまれた優秀な製品であり、またの多くのユーザーから受け入れられることだろう。