

太田哲也 クルマの 神髄



第102回 **フォルクスワーゲン・ザ・ビートル**

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司



単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回はフォルクスワーゲン・ビートルの三代目、その名も「ザ・ビートル」を取り上げる。アメリカ西海岸あたりのお嬢様方のクルマ的、ファニーイメージが強かった先代「ニュービートル」。その先入観を持ちながらザ・ビートルに触れてみると、見た目は似ているが、キャラクターを大きく変えてきていた。

カワイイからの卒業

初見は、先代よりもしっくりきた。とくにリアスタイルがいい。ルーフ後半からバンパーにかけてなだらかに落ちるラインが昔のナローボルドエのイメージと重なる。先代「ニュービートル」が「カワイイ」と表現



キャラで売るクルマにまでしっかりとした
動的性能が与えられている
そんなところにVWの底力を感じた

バネ定数と減衰力がぴったりと合っている感じがする



されたとしたら、今回の三代目「ザ・ビートル」はスポーティという印象だ。とくに屋根が低いチョップドルーフト調のデザインとなっているのは、初代アウディTTのようでもあり、凄みのあるかっこよさと言ったら言い過ぎだろうか。

しかし天井(車高)が低くなった分、居住性はどうなったのだろうか? 頭がつかえないか?

疑問は乗り込むとすぐに解決した。後席の頭上空間が先代よりも広いのだ。ルーフトの頂点が先代よりも後ろになったので後席の頭上スペースが広がった。

先代は丸型をデザインテーマとし、半円状のルーフトの頂点がBピラー付近にあった。それがおもちゃ的



アメリカ青春映画ではおなじみの「チョップドルーフト」っぽい、スタイリングが印象的。



先代に比べると、違和感のない角度でルーフトからラインが抜けておりなかなかいい。

内装についてはダッシュボードま

良くも悪くもVW車

実用とデザインの融合は、随所に見受けられる。先代から比べると14cm長くなり、8cm幅広く、5mmルーフト下がった。先述したように室内の居住性も向上、リアフェンダーを小さくしたこともありトランク容量も310ℓと約1.5倍に増えた。

わりとハンドルの一部がボディと同色に塗られている。ユーザーにとつてボディ色は自分の好きな色だろうから、それを運転中も見られるのはうれしいだろう。

但しその下のコンソールボックスやスイッチ類は、ありきたりでどこかで見たことがあるな...、ゴルフと一緒かな。FIAT500やミニだつたらオリジナルの意匠に仕立てるが、そこは質実剛健なVW(フォルクスワーゲン)ということか。まあ過剰な装飾を好まないユーザーもいるだろうけど...。もし僕がオーナーになったら、カスタムでハンドルやマットやペダルなどの意匠替えをしたいと思う。

エンジンに関して先代はNA1.6ℓと2.0ℓだったが、今回は1.2ℓ直列4気筒ターボユニット(TSI)が基本となる。これに7速DSGトランスミッションが組み合わされる。1500回転程度の低回転から力を発揮し、17.8kgmのトルクを使って本当によく走る。市街地で走る分にはパワフル!とさえ感じる。

高速道路に入るとターボ装着とは

いかにドイツ車らしい緻密さには好印象だ。その点では後に登場が予定されている2ℓターボユニットに期待が持てる。

高速の合流ではDSGをSモードにして踏み込めば強い加速を得られるので、流れをリードすることもできる。

ただし発進時や追い越しのタイミングでアクセルを踏み込むと、一瞬加速が遅れる。これはダウンサイジングターボであることに加えて、最近の欧州車全般に言えることだが、スロットルコントロールのセッティングによるものだろう。スロットルの踏み出しを故意に鈍くして、ラフなアクセル操作で燃費を悪化させないような制御が入っている。しかし日本のストップ&ゴーの多い道路環境にはちょっとマッチしない印象



2ドアという後席は狭い感じもするが、大人2名なら問題なし。



バイクカー的な存在とはいえ、シートはボリュームもたっぷりある。

だ。ユーザーの対応としては、少し多めに踏むしかない。

それはそれとして全般的には、7速DSGとTSIエンジンの変速は実に気持ちよい。ATではなくセミAT(2ペダルのMTと言っべきか)なのだが、低速域でぎくしゃくすることもなく、ATと違って同じように使える。それでいて、加速フィールのダイレクト感はステップATやCVTを大きく上まわる。

最近欧州他メーカーも採用を増やしているが、日本車でもぜひ積極的に



エクステリアデザインの際には、ラゲッジスペースも必要十分。



メーター内ディスプレイの表示は日本語はな、中国語はあった。



上半分は初代ビートルのエッセンスも感じるのだが、下半分はいまどきのVW車っぽい。

第102回
フォルクスワーゲン
ザ・ビートル

フォルクスワーゲン・ザ・ビートル・
デザイン (7DSG)

全長	4270mm
全幅	1815mm
全高	1495mm
ホイールベース	2535mm
車両重量	1280kg
乗車定員	4名
エンジン種類	直4SOHCターボ
総排気量	1197cc
JCOEモード燃費	17.6km/ℓ
最高出力 (NET)	105ps/5000rpm
最大トルク (NET)	17.8kgm/1500-4100rpm
ミッション形式	7DSG
駆動方式	FF
Fサスペンション	マクファーソンストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ディスク
タイヤサイズ	215/55R17
車両本体価格	250.0万円



日本市場には1.2ℓ直4ターボエンジンのみ導入されている。これ以外にもホイールデザインを豊富に用意する。

このクルマはスポーツ性を狙っているわけではないだろう。しかし同クラスの日本車と比べると、動的性能が高い。それはパワーユニットの違いだけではない。

たとえばプラットフォーム。分厚い鉄板に座っているような剛性感。

わかる者にはわかる

ビリビリ振動も雑味もない。日本車に比べて鉄板が厚くレーザー溶接も多用されているからだろう。

サスペンションはフロントがストラット、リアがトリーディングアームと普通と言えは普通だ。だが、セッティングに関して、いわゆるパネ落ち(減衰力不足状態)でもなく、反対にダンパーが強すぎでもなく、パネ定数と減衰力がぴったりと合っている感じがする。

昔のドイツ車は減衰力が高めで、低速域でゴツゴツした。それに対して減衰力をぎりぎりまで弱めて、過不足なく合わせてきたのだと申す。この傾向はビートルに限らずゴルフ、そしてミニバンのシャランにおいても同様を感じる。

こんなことを言うと日本のどのメーカーも「うちも合わせている!」と言われそうだが、現実にはセッティングが「どんびしゃ」になっていないと感じるクルマが少なくない。

ただパネレートに乗数をかけてダンパーの減衰力を決め、その確認作業をするみたいなやり方が一部の自動車メーカーでは行われているとも聞く。だがわからないひとはわからないだろうが、わかる者にはわかるのだ。VWは車種ごとのセッティングをしっかりとやっているのだと感じる。

足の固さに関しては、ユーザーによって好みが変わるところだろう。このクルマはタイヤサイズは215/55R17で、車格よりもロープロファイルを履き、ボディもしっかりしているの、乗り心地が固いという印象を受けるひともあるだろう。でも僕としては、ボディ剛性が

高いお値打ち感

あり、かえって足が正確にストロークすることに心地よさを感じた。

まあ長く論じてきたが、このクルマは評論家がこたごた御託を並べるのではなく、ユーザーが見て、触って、感覚的に気に入れば、それで選んだらいい。言ってみればキャラクターを前面に出したバイクカー的なクルマである。

それなのにエンジン、ミッションそしてシャーシなど高いレベルにある。こう言ってはなんだが、キャラで売る(売れちゃう)クルマにまで、しっかりとした動的性能が与えられている。そんなところにVWの底力を感じた。

そんなにコストをかけてまでやって、販売効果があるのかと思う日本車メーカーもあるのではないか。

ナローボルスェを感じさせるねえ

太田哲也のここに注目



上半分は頑張ってデザインしたんだけどねえ。

1.2ℓとは思えない、気持ちの良い走りだ。

初代のステップワゴンモデルはなかなかいいよ。

どちらかと言うと、従来日本車はクルマ作りにおいて車種ごとのヒエラルキーを重視してきた。上級モデルはしっかりと作り方、下位モデルはそれなりにという方法だ。そして同車種でもグレード間で安全装備も含め装備差もつける。

そのやり方とVWは大きく違う。VWは7速DSGみたいな高価な新技術でもほとんど下位モデルに、そしてキャラクターモデルにも投入していく。

車両価格はそんなに安くはないけれど、上から下まではほぼフル装備。そしてしっかりとしたクルマ作りでお

値打ち感はある。

おそらくキャラクターに惹かれて購入を検討するユーザーにとって、高いボディ剛性とかサスのセッティングとか、そうした要素は大して購入誘引にはならないだろう。でもそうした技術を投入することで「動的なクルマの良さ」を広いユーザー層まで「教育」してしまおう。そしてVWワールドから抜け出せなくしてしまおう。それがVWのこれから本格的なクルマ社を迎えるであろう中国などと新興国をメインとする世界戦略なのでは、と妄想してしまおうくらいの完成度だった。

OFF RECORDING

担当: 太田さん、黄色いビートルは試乗してましたか?
太田: 黄色のビートル(新代)見ると、そのひとが幸せになれるってヤツかなあ
担当: そうです。その伝説もあるのか、3代目も黄色のクルマが流行ってます
太田: ビートル(おぼろ)として、それだけ日本では知名度が定着しているんだね
担当: 久しぶりで黄色のビートル探してもしようかなあ
太田: …(あーちゃんいっつもでも相談してるから)

●太田哲也 (おわたてつや)さん
フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリついで」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバース」(30巻)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(30巻)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
<http://www.keep-on-racing.com>

