Volkswagen Polo

小さなポロの大きな世界

フォルクスワーゲン ポロ

フォルクスワーゲンのビッグネーム「ゴルフ」が改良を受けて一段と洗練されたものだから、関心はそちらに行きがちかもしれない。でも、忘れてはいけない、今年はその弟分に当たる「ポロ」の誕生50周年なのだ。2台のポロ、「TSIスタイル」と「GTI」の試乗を通じ、小さいだけにとどまらない、その奥深い魅力に迫ってみたい。

竹下元太郎=文　小林俊樹=写真　市原湖畔美術館、市原市=撮影協力

report : Gentaro Takeshita　photo : Toshiki Kobayashi　cooperation : Ichihara Lakeside Museum, Ichihara City

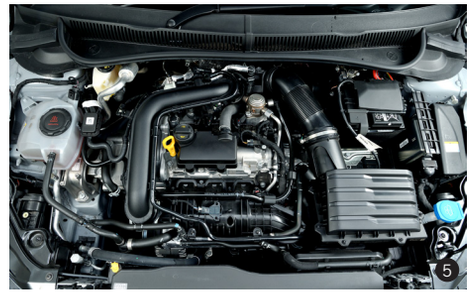
“民衆のクルマ”であれ

フォルクスワーゲンの製品ラインナップはこのところリニューアル続きで、とてもにぎやかだ。まず、昨年10月に「T-CROSS」のマイナーチェンジモデルが発売された。これを皮切りに、11月に「ティグアン」と「パサート」がモデルチェンジを受け、さらに今年の1月には「ゴルフ」と「ゴルフ・ヴァリアント」に商品改良が施された。わずか3ヵ月で5モデルもの刷新だ。そして今年はもうひとつ、ポロに大事な節目が訪れた。誕生から50周年を迎えたのだ。

通算で6代目を数えたポロ、その魅力とはなんだろうかと、50周年を機に改めて考えてみた。それが今回のポロ小特集のテーマである。

まずは言うまでもなく、ボディが小さなことがポロの魅力である。現行型からボディの全幅が1.7mを超えて3ナンバーサイズとなり、登場当時、さかんに「見るからに立派になった」とか、「うっかりするとゴルフが来たのかと思ってしまう」などと筆者のまわりではささやかれていたものだが、今改めてステアリングを握り、街中を駆けめぐってみたところ、ポロはまだ充分に小さかった。全長は4mをわずかに超える4085mmに収まっているおかげで、たとえば都内の窮屈な駐車場でも止めやすい。公道での扱いやすさの指標となる最小回転半径も5.1mと小さく、実際Uターンをしてみても余裕をもって転回できる。

そして、輸入車としては購入しやすい価格であり続けていることもポロの大きな魅力だ。クルマの価格は昨今の社会情勢の変化にともない、ずいぶんと上昇した印象がある。輸入Bセグメントカーのベーシックグレードはつい数年前まで200万円台前半で買えるものという気分でいたが、最近はそうはいかない。フランス車のライバ



❶写真は「TSIスタイル」のインテリア。ダッシュボードの中央に9.2インチが配置され、“Discover Pro”インフォテインメントシステム（オプション）が搭載されている。❷TSIスタイルでは運転席、助手席ともスポーツコンフォートシートが標準。❸後席の居住性は上々。膝まわりの余裕も充分。❹シフトセレクターの前方にはスマートフォンのワイヤレスチャージング機能が備わるほか、タイプCのUSBポートがふた口用意される。❺1ℓ直3ターボエンジンは95psと175Nmを発揮。高速の100km/h巡航燃費は20.9km/ℓまで伸びた。❻荷室容量は351～1125ℓ。

ルにしたって、軒並み300万円クラスになってしまった。

そんな中、ポロはなかなか頑張っている。装備内容を抑えたシンプルなベーシックグレード「TSIアクティブベーシック」は288万5000円と300万円を切っているし、お望みとあらばひとつ上の「TSIアクティブ」グレードにゴルフ並みの先進運転支援システムのオプションを盛り込むこともでき、それとて364万5000円と、昨今の新車価格の実情を考えれば充分に競争力がある。

どこまでも走って行きたくなる

今回はポロファミリーの中から、先進運転支援システムや快適装備が充実した「TSIスタイル」と、207psを発揮する2ℓ直列4気筒ターボエンジンを搭載した高性能モデル「GTI」を選び、街中から高速道路までを走ってみた。ずいぶんとキャラクターが違う2台ではあるが、結果としてポロというクルマが持つ魅力の幅広さを再確認することができたし、快適さからスポーティさまでを余裕でカバーする、ポロの基本骨格の確かさも実感することができた。

まずはTSIスタイルの運転席に着いてみる。さすがに全幅が3ナンバーだけあって、室内の広さ、特に幅に余裕がある。5ナンバー時代のポロと比べると、クルマのクラスがひとつ、いやふたつぐらい違うかな？　というくらい現行型は広々している。後席の膝まわりの余裕も現行型のほうが大きい。4人以上の大人が余裕をもって座れる広さがある。日々ファミリーカーとして使用し、近場に行けば、週末には遠乗りもする。しかもクルマの所有は1台で済ませたいという人にとっても、現行ポロはしっかり応えてくれるだろう。

それでいて先述のとおり、ボディはまだ充分に小さく感じられるし、重量も1170kgと軽いから、どこに行くにも気楽なのがいい。1ℓの直列3気筒ターボエンジンは95psおよび175Nmと、1.5～1.6ℓの自然吸気エンジンに匹敵するピークパワーとトルクを誇り、動力性能に不満はない。極低速からターボトルクの立ち上がりが若干元気

❼現行の6代目ポロは2022年6月にマイナーチェンジを受け、エクステリアデザインが刷新された。GTI（写真）、TSIスタイルともヘッドライトはLEDの“IQ. LIGHT”にアップデートされている。❽GTIはボディカラーが白、グレー、黒だと、ダッシュパッドが赤となる。❾207psと320Nmを生み出す2ℓ直4ターボユニット。0-100km/h加速は6.5秒。

すぎると感じられる場面もあるが、スロットルペダルの操作を丁寧に行えばその印象は薄らぐ。

そんなTSIスタイルは、高速道路のクルージングも得意だ。エンジンは音をぐっと潜めて静かになり、タイヤはいかにも真円度が高く、転がり抵抗が低そうに路面をスーッと滑るように進む。それでいて4輪はしっかり路面を捉えている感覚があり、ドライバーには高い安心感がある。直進性も素晴らしい。さすがアウトバーンの国から来たコンパクトカーである。

こんなとき、アダプティブクルーズコントロールとレーンキープアシストの複合機能といえる「トラベルアシスト」は大いなる味方になる。前方のクルマが近づけば安全な間隔を保ち、いっぽうで車体をさりげなくレーンの中央に維持してもくれる。決してオーバーな表現ではなく、この小さなボディでどこまでも走って行きたい気分になる。

続いてGTIに乗り換えると、その圧倒的な動力性能に驚かされる。1500rpmという低い回転で320Nmのピークトルクに達する2ℓ直4ターボユニットはスロットルペダルを操作する右足の動きに俊敏に反応して、はじけるように元気よく吹け上がる。7段DSGの変速はアップ、ダウンの両方向とも素早く、クルマが備えている走りのテンポがTSIスタイルと比べて圧倒的に速い。

しかし、筆者が感じたGTIの優位性は速さそのものより、いつでもその気になればスポーツカー顔負けの速さを発揮できるという心の余裕のほうだった。力を出し切るのではなく、力の存在を感じながら、むしろゆったり走る。GTIはそんなオトナな乗り方にもじっくり付き合ってくれる柔軟性に富んだクルマだ。

ボディは小さいが、ポロがもたらす走りのスケールは想像以上に大きい。ポロを手にした人が、ひとたびその世界観に共感したなら、その後の付き合いは思いのほか長くなるに違いない。ポロとはそんな大きな世界を携えたクルマだ。

Volkswagen Polo TSI Style

全長×全幅×全高：4085×1750×1450mm｜ホイールベース：2550mm｜車重：1170kg｜駆動方式：FWD｜エンジン：999cc 直列3気筒 DOHC ターボ（ボア×ストローク＝74.5×76.4mm）｜最高出力：70kW（95ps）／5000〜5500rpm｜最大トルク：175Nm（17.9kgm）／1600〜3500rpm｜ギアボックス：7段DSG｜サスペンション：前マクファーソン・ストラット／コイルスプリング、後トーションビーム／コイルスプリング｜タイヤサイズ：前後195/55R16｜車両本体価格：364万5000円（テスト車価格：381万円）

Volkswagen Polo GTI

全長×全幅×全高：4085×1750×1430mm｜ホイールベース：2550mm｜車重：1310kg｜駆動方式：FWD｜エンジン：1984cc 直列4気筒 DOHC ターボ（ボア×ストローク＝82.5×92.8mm）｜最高出力：152kW（207ps）／4600〜6000rpm｜最大トルク：320Nm（32.6kgm）／1500〜4500rpm｜ギアボックス：7段DSG｜サスペンション：前マクファーソン・ストラット／コイルスプリング、後トーションビーム／コイルスプリング｜タイヤサイズ：前後215/40R18｜車両本体価格：459万5000円（テスト車価格：489万2000円）

文=竹下元太郎
report : Gentaro Takeshita
写真=フォルクスワーゲン
photo : Volkswagen

コンパクトクラスをリードし続けた50年

フォルクスワーゲン ポロの全6世代を振り返る

「ポロ」の欧州デビューは1975年。以来、半世紀で累計2000万台以上が全世界で販売された。約3700万台に達したゴルフは別格としても、あの「ビートル」(1938～2003)が約2150万台だったことを思えば、ポロが同社の歴史の中でどれだけ大きな貢献をなしてきたかわかるというものだ。ポロの半世紀の旅を駆け足で振り返る。

Polo I 1975-1981

小型なポロの、初代モデルはひときわ小型だった。ボディサイズは全長349×全幅156×全高131cmでホイールベースは234cm、車重は685kgだった。

初代ポロは、ゴルフのデビュー(1974年5月)のほぼ1年後に当たる1975年3月に発表された。フォルクスワーゲンが生産したクルマとしては最も小さく、全長は3.5mしかなかったが、4人が乗車でき、その荷物を積むのに充分なスペースを備えていた。この基本コンセプトは今に受け継がれている。

技術的な観点から見ると、初代ポロはその前年に発表されていたアウディ50をベースとしており、これら2台の外観上の違いはエンブレム程度にとどまっていたが、エンジンはポロが0.9ℓだったのに対し、アウディ50は1.1ℓと差がつけられていた。最高速度は前者が135km/hで、後者は145km/h。その後、1976年にはポロにも1.1ℓが加わり、1979年にはスポーティな外観を持つ1.3ℓのポロGTが追加された。サスペンションはフロントがマクファーソン・ストラットで、リアがトーションビーム。ボディタイプは3ドアハッチバックのほか、「ダービィ」と呼ばれる2ドアセダンもあった。

Polo II 1981-1994

まずは1981年に「ポロ・ハッチバック」(写真右)が登場し、翌82年に「ポロ・クーペ」(同上)が続いた。クーペのボディサイズは全長366×全幅157×全高136cm。

アウディ50と実質上“バッジエンジニアリング”の関係にあった初代とは異なり、2代目にはポロ独自のボディが与えられた。そのボディはユニークなもので、リアエンドが垂直に切り立った“2ドア・エステート”と呼んでもよさそうなデザインだった。これには「ポロ・ハッチバック」の名称が与えられた。

それに続き、翌82年にはオーソドックスなハッチバックスタイルを採用した仕様が登場したが、そちらは「ポロ・クーペ」と呼ばれた。このクーペはヤナセによって日本にも少数が輸入された。エンジンラインナップは登場当初が1ℓ(40ps)、1.1ℓ(50ps)、1.3ℓ(60ps)。その後86年に「Gラーダ」と呼ばれるスーパーチャージャーを搭載した1.3ℓ(115ps)が登場。このエンジンを搭載したモデルは「GT G40」と呼ばれ、0-100km/h加速:9秒、最高速度:195km/hという性能を誇った。この2代目のモデルライフは13年と歴代最長となっている。

Polo III 1994-2001

ボディが大きくなって室内の居住性が向上した3代目。外寸は初代ゴルフとほぼ同等になった。写真右はカラフルさが話題になった「ハレキン」。

94年に登場した3代目は大幅に改良され、スタイリングだけでなくドライブトレイン、プラットフォームも刷新された。内外装の質感が大きく改善されただけでなく、運転席と助手席のエアバッグやシートベルトテンショナー、ABSなどの安全装備が搭載されたり、使用素材のリサイクルが考慮されたりと、大

きく近代化を果たしたのもこの世代の特徴といえる。ハッチバックモデルに5ドアが加わったのもこの世代から。デビュー当初、欧州向けに用意されたエンジンは1ℓ(45ps)、1.4ℓ(60ps)、1.6ℓ(75ps)の3種類。98年にはポロとしては初めて「GTI」を名乗る高性能モデルが3000台限定で発売され人気を博した。このGTIは2000年になってカタログモデルに昇格。0-100km/h加速を8.7秒でこなし、最高速度は205km/hに達した。99年にマイナーチェンジを受け、全体の70%が刷新された。なお、日本市場に本格導入されたのはこの3代目から。96年に3ドアと5ドアの販売が開始された。

Polo IV 2001-2009

4代目は、ポロより小型な「ルポ」と足並みをそろえた丸目4灯ヘッドライトを携えて登場。写真右はGTIの限定モデル「カップエディション」。

4代目は2001年に丸目4灯のヘッドライトを携えて登場。全長が先代比で約15cm長くなったばかりか、ホイールベースも5cm長くなり、これまでで最も広い室内空間を得た。ボディの外寸は全長392×全幅167×全高148cmと、ゴルフⅡに匹敵するサイズとなっている。パワーユニットで注目すべきは、

3気筒エンジンだろう。ポロとしては初めて直3(1.2ℓ)のガソリンユニットが搭載された。そのいっぽうで、「GTI」にはゴルフⅣと同型の1.8ℓ直4 DOHC 5バルブターボエンジン(150ps)が積まれた。トランスミッションは5段MTのみの設定で、0-100km/h加速は8.2秒と発表された。安全性の強化はこの4代目でも優先して進められ、欧州市場ではフロントエアバッグやサイドエアバッグ、ABSなどが標準装備とされている。2005年にマイナーチェンジを受け、フロントマスクはゴルフⅤに準じたデザインとされた。続く2006年には最低地上高が2cm高められた「クロスポロ」が発表された。

Polo V 2009-2017

5代目は環境性能や安全性の高さが評価され、2010年欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞した。先代同様「クロスポロ」(写真右)も登場した。

5代目は2009年3月のジュネーヴ・ショーで発表された。エンジンはガソリンが2種の1.2ℓ直3と1.2ℓ直4、および1.4ℓ直4。欧州では1.6ℓ直4ディーゼルも用意された。直4エンジン搭載車にはポロ初となる7段DSGが組み合わされている。先進的なエンジンラインナップや、同クラスの標準を超え

る安全性などが評価され、2010年の欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞している。日本カー・オブ・ザ・イヤーでも2010年のインポート・カー・オブ・ザ・イヤーを受賞している。「GTI」モデルは5代目のワールドデビューから約1年遅れの2010年2月に公開され、同年夏に発売された。スーパーチャージャーとターボチャージャーを併用するツインチャージャー仕様の1.4ℓ直4を搭載し、179psを発揮した。トランスミッションは7段DSGに変更され、MTは廃止。動力性能は0-100km/h加速が6.9秒、最高速度は225km/hと発表されている。また、4代目で登場した「クロスポロ」も設定された。

Polo VI 2017-

2017年に登場した6代目は2022年にマイナーチェンジを受けた。「GTI」(写真右)は2ℓ直4ターボエンジンが200psから207psに強化されている。

ポロの進化は止まらない。2017年6月にデビューした6代目では、フォルクスワーゲンのモジュラープラットフォームであるMQBが採用された。5代目と比較して全長と全幅は約7cm拡大され、ホイールベースは8cm延長された。これにより全幅は1.7mを超え、初の3ナンバー登録に。ゴルフⅣ

に迫るサイズとなった。また6代目は先進安全装備を積極的に採用し、高い安全性を実現したのも特徴。シティエマージェンシーブレーキシステムと歩行者モニタリングを備えたフロントアシスト、ブラインドスポットモニターを備えたレーンチェンジシステム、リアトラフィックアラート、アダプティブクルーズコントロール(ACC)、LEDヘッドライトなど多くの機能が追加された。2022年にマイナーチェンジを受け、フロントマスクなどの外装がアップデートされた。また、同一車線内全車速運転支援システム「トラベルアシスト」やLEDマトリックスヘッドライト「IQ.LIGHT」が新たに採用された。

※各車の主要諸元はスイス『オートモビル・レビュー』誌を参照。