

VW GOLF TSI COMFORTLINE

エンジン_直列4気筒 DOHC 1389cc ターボ+スーパーチャージャー 76.5×75.6mm 10.0:1 140ps / 5600rpm 22.4mkg / 1500-4000rpm トランスミッション_6段DSG
ボディ_4205×1760×1520mm W / B 2575mm 車重_1390kg タイヤ_195/65R15 燃費_14.2km/ℓ (10・15モード走行 国交省審査値) 新車価格_289万円



る。インテリアも同様で、座り心地はソフトだがしっかりと身体をホールドする好ましいシートを含めて、GLiと事実上変わっていない。ただし、ステアリングが3スポークのレザー巻きに変わったのは朗報だろう。

注目の動力性能は実用上まったく充分なレベルにある。特にスーパーチャージャーが立ち上げる低回転域のトルクは強力で、強く踏み込むと前輪がホイールスピンしうになって、ESPの作動ランプが点滅するほどだった。その一方で、高回転域では徐々にパワーが絞られていくのがエコ系エンジンらしいところで、NAの2.0FSIユニットのようなトップエンドまで軽く吹け上

ヨーロッパにおけるTDI、ターボディーゼル攻勢に続いて、ガソリンエンジンのツインチャージャーたるTSIをデビューさせ、環境に配慮したブランドというイメージを強固なものにしつつあるVWから、また新しいエコモデルが送り込まれてきた。その名は「ゴルフ TSI コンフォートライン」。去年登場したGT TSIと比べて、一段と低燃費志向を強めたモデルだ。

要となるパワートレインの基本構成は、GT TSIと変わっていない。つまり、排気量1.4ℓの直噴4気筒エンジンを、ターボチャージャーとスーパーチャージャーのダブルチャージングで過給し、充分なパフォーマンスと低燃費を両立させるもので、効率のいい2ペダルMTの6段DSGを採用しているのもGT TSIと同じだ。

発生するパワーとトルクは、GT TSIの170psと24.5mkgから、140psと22.4mkgにデチューンされている。10・15モード燃費の数値は

14.2km/ℓと、GT TSIの14.0km/ℓと大差ないが、150psと20.4mkgを発生する2ℓNAの2.0FSIエンジンに6段ATを組み合わせたゴルフGLiの10・15モード燃費12.0km/ℓと比べると、その向上ぶりが明確になる。

このTSIコンフォートライン、グレード名のロゴを除けば外観は従来のGLiと事実上変わらず、195/65R15サイズのタイヤとそれを収めるアルミホイールも、これまでのGLiと同じものが用いられ

る伸びの良さは感じられない。

NAエンジンのGLiと比べると、エンジン音が静かなのも印象に残ったことのひとつだったが、コンフォートラインが意味する乗り心地に関しては、試乗車が新車でまだ脚の硬さが残っていたため、さほど印象的ではなかった。

このクルマの真価は、実用燃費の数値が計測できるテストなどで、より明確になるはずだ。

Photo: 丸山博人



TSIユニット+DSG、そしてレザー巻きステアリング等を備えながら、従来のGLiの7万円アップにすぎない価格は魅力的だ。TSI仲間のGT TSIとは、フロントグリル周りがブラックアウトされないことで見分けることができる。