

## Volkswagen Golf

小型車のスタンダードと  
なった前輪駆動車の傑出



世界のベストセラーカーとして愛されたフォルクスワーゲン・ゴルフは、1979年に年産66万2000台を記録し、量産車世界一という栄えある称号を手にした。同年にフェイスリフトを行ない、1983年秋にゴルフIIへフルモデルチェンジした。



現車はOettingerがチューンした特別なゴルフ。エンジンヘッド、スロットル、インテークマニホールドがOettingerオリジナルパーツに換装されている。「羊の革を被った狼」と評されたポテンシャルの高さ（動きの軽快さ、ボディの剛性感、エンジンの吹上がり等の良さ等）を今でも実感できる。ノーマル仕様と比較してみると、より一層Oettingerの凄さ＆迫力を堪能できるに違いない。一度ショップを訪問してみるといいだろう。撮影協力：ハイトタイムコーポレーション <http://www.hightime.co.jp/>

### ジウジアーロによるクリーンなスタイルが身上

ビートルというニックネームで親しまれ、大衆車の代名詞として世界各国で普及したVWタイプIは、'70年代に入るとさすがに各部の旧態化が目立つようになった。

そこでフォルクスワーゲンは、得意としてきた空冷・リアエンジンというスタイルを捨て、新たな国民車を開発することにした。その過程で当時のグループ会社だったNSUやアウトウニオンノウハウを利用したモデル、K70がリリースされた。4ドアの5座サルーンだったK70は、フォルクスワーゲンとしては初となる水冷エンジンによる前輪駆動車で、同社のトップレンジを担うモデルとして市場に投入された。しかし、予想に反して販売は振るわず、マイナーな存在のままマーケットからその姿を消した。

商業的には成功しなかったK70だが、このクルマをきっかけとしてフォルクスワーゲンは水冷エンジンによる前輪駆動車を製造するメーカー（企業イメージ）へと転換を図り、新世代VWの第一弾として、まず1973年5月にパサートをリリースした。その後、ニュージェネレーションモデルの第二弾として、翌年2月にシロッコを発売した。

FWD小型サルーン／ヴァリアントだったパサートがアウディ80のVW版という位置づけで、シロッコがカルマンギアに相当するスポーティモデルだったこともあり、ビートルの後継車となる真打の登場が期待された。世界各国の人々に切望されたその期待の星こそが、今回ピックアップした初代ゴルフだった。

1974年5月にデビューしたゴルフは、パサート、シロッコに続く、

新世代VWの第三弾となるモデルで、パッケージングの妙と優れた性能によって、一躍、その後の小型車の世界をリードする存在となった。今でもフォルクスワーゲンと競合する他社がベンチマークとしてゴルフを参考にしているが、それは初代ゴルフがあまりにも傑作だったからだ。

満を持して投入されたゴルフをデザインしたのは、イタリア人デザイナーのジョルジュ・ジウジアーロで、彼はスタイリングとパッケージングを担当した。スタイリング面ではゴルフに先んじて登場したシロッコ（この時期に登場したパサート、シロッコ、ゴルフは、すべてジウジアーロがデザインした）でも見られたような直線基調のクリーンなラインで見ると魅了し、パッケージング面ではエンジンをフロント部に横置きに搭載し、ハッチバックボディの全高を高くすることで広々とした室内空間とラゲッジルームを確保するというテクニッ

クでユーザーを魅了させた。

前輪を駆動するパワーユニットはシロッコと共用となる直列4気筒SOHCエンジンで、ノーマルおよびLには1093cc仕様、高性能版のSおよびLSには1471cc仕様が搭載された。サスペンションも前後共シロッコと共通だった。1975年9月には1588ccエンジンを積むホットバージョンのゴルフGTIが追加設定され、翌年には「S」も同排気量へと拡大された。

1983年にフルモデルチェンジされるまでの間にディーゼル・エンジンを搭載するモデル等もラインナップされたゴルフだが、その一方でスポーティグレードの「GTI」やドイツの名チューナー「Oettinger」がセットアップしたモデル等が自動車趣味人を熱くさせた。一台のクルマがエコカーからスポーツカーまでの役割を担っていたという事実が、ゴルフというクルマの完成度の高さを物語っているといえるだろう。