

3年後にはきっと 「買ってよかった」と思うはず



V70に乗る、それは本物の道具を使うということ

4月からスタートした『TRUE VOLVO』は、その系譜を紐解きながら、あらゆる角度からボルボの魅力を検証していくシリーズ企画だ。今月はステーションワゴンのスタンダードとしてボルボを牽引し続ける“V70”を取り上げよう。

日常生活のなかで使いこむほどに味わいが増し、そして何年経っても飽きない、これが本物と呼ばれる道具が必ず持っている条件かもしれない。数こそめっきり少なくなったものの、クルマにも流行になびかず「いい道具」であることを貫くモデルが存在する。その筆頭に挙げられるのがV70なのである。



現行型V70は2007年11月に上陸を果たした。用意されているパワーユニットは、2.5リッター直5・ライトブレッシャーターボ（200ps/30.6mkg）と3リッター直6・ツインスクロールターボ（285ps/40.8mkg）、3.2リッター直6（238ps/32.6mkg）の3種。組み合わせられるトランスミッションは全車6段AT、前輪駆動と四輪駆動が設定されている。全長4825×全幅1890×全高1545mm。新車価格は488万円-750万円。

ウォール街から湧き出した金融危機の波は驚くような速度で世界中を襲い、特にプレミアムを標榜していたクルマのセールスは記録的な落ち込みをみせているようだ。ただし、いまや生活必需品となっているクルマが家庭から消えてなくなるわけではない。ユーザーは、納得できる価値を持つクルマを厳しい目で選別しているのだ。そんななか、まじめに作られた正統派ステーションワゴンの価値が見直されている。日常生活のなかで便利に使えて、どこへ出しても恥ずかしくない上質感を持ち、しかも作りがしっかりしているから10年は乗れる、それが注目を集める理由である。そんな正統派ステーションワゴンのだ真ん中にあるモデルが今回の主役であるボルボV70だ。時代に媚びず、常に「いい道具」であることに徹するボルボらしい姿勢がモノの価値を冷静な目で判断する人の心に響いているのである。歴史は繰り返すとされているが、240シリーズが本物の実

用車として市場に浸透していったあの頃の状態に似ているのかもしれない。さて、現行型V70の魅力の根源となっている“ボルボらしさ”をじっくり紐解いていこう。

検証 その1 「エンジン」

2007年にリリースされた現行型にはV70として初めて直6ユニット搭載モデルが設定された。力強い加速力とスムーズな回転フィールを持ち、上質な走行感覚を提供してくれることは言うまでもないが、2ヶ月ほど遅れて登場した2.5T LEに積まれる直5ターボにも注目してほしい。ご存じのように850に採用されて以来、改良が重ねられ熟成が進んでいるパワーユニットだ。このエンジンにはスポーツカー的なシャープさはない。扱いやすくナチュラルで乗員を疲れさせないことに徹するのが真骨頂。過度な自己主張がないから普段使いするのに“ちょうどいい”

のである。ターボもパワーアップのためというより、実用回転域での扱いやすさを高めるために装着されていると考えていいだろう。つまり、この直5ターボはさすがボルボらしいのである。使う人を選ばず、そして使い込むほどに味わいを増す。認定中古車.comは、まじめにきっちり仕事をするボルボ製の直5ターボユニットを高く評価している。

検証 その2 「サスペンション」

ボルボの足は乗り心地が最優先。これが系譜だ。もちろん現行型もキープコンセプトと思って間違いない。街中ではしっかりストロークし、高速道路では厚重的なフラットライドを披露して輝きを増す。とにかく、長時間にわたり乗っていても疲れのないのだ。ステーションワゴンのサスペンションとしては当たり前のことなのだけれど、実はこれをきっちり高いレベルで実現させているモデルは非常に少な



い。乗員を疲れさせないことに徹する、これがボルボの足の本流といえよう。

検証 その3 「居住空間」

明るく開放的で高級というより上質。V70に乗り込んだ瞬間、そう感じる方が多いだろう。各シートも楽な姿勢がとれるように、大ぶりでソフトに仕立てられている。スポーツカー的な囲まれ感があり、硬めのシートが主流になっているにもかかわらず、V70は初代からこのスタイルを崩さない。もちろん、長時間のドライブにおいて乗員のストレスを最低限に抑えるためである。見た目の豪華さやスポーティさより機能性と安全性を重視するのボルボの系譜だ。たとえば、直角に近いかたちで切り落とされたリアのボディラインも、より広い荷室のスペースを確保するためなのである。

検証 その4 「安全対策」

「安全に安心して走らせることのできるクルマ」、これは創業者が掲げたボルボの理念でもある。V70にもその系譜が確かに宿っている。ボルボが直5や新採用の直6エンジンまでも横置きにする最大の理由は、衝突時のエンジンルームに有益なスペースを確保するためだ。このように、安全性という見えない部分にこだわるのが実にボルボらしい。V70を「本物の道具」と呼ばせるのはこういう部分なのかもしれない。強度の異なる複数のスチールによって構成されるフロント構造、むち打ち防止システム、側面衝撃吸収システム、高度な技術を積み重ねて実現したチャイルドセーフティ・システムなど、安全対策が幾重にも張り巡らされている。高い安全性を基本にクルマを作る、これはいつの時代もボルボが決して曲げなかった系譜だ。

いい道具は経済的

V70はステイタスを誇るための高級車ではない。日常生活のなかで毎日のように道具として使うクルマだ。もちろん耐久性にも優れているから、10年・10万kmくらいは普通に走る。つまりモーターカーを5年のサイクルで買い替えるのなら、V70のほうが経済的でもあるということ。小傷が付いて使用感が増してもカッコいい。これも本物と呼ばれる正統派の道具が持っている価値だ。

TEXT：野田義彦

