



ボルボに乗る、それはいい道具を使うということ

歴代のボルボ・ステーションワゴンを乗り継いでいる人、1台のボルボ・セダンを15年・20万km以上にわたり乗り続けている人……、

そんなオーナーたちに「なぜボルボ？」と訊くと、まるで台本でもあるかのように「別に大層な理由はないよ。

運転していて疲れないし何かと便利だから」と、サラリと言っている。

実はこのオーナーたちの声にボルボの正体を解き明かすヒントが隠されているのだ。

今月からスタートする「TRUE VOLVO」は、その魅力をあらゆる角度から検証していくシリーズ企画。

まずは2回にわたり、約85年に及ぶヒストリーを紐解く予習編をお届けしよう。

エンジニアのグスタフ・ラーソンと経営者のアッサール・ガブリエルソンは「スウェーデン製のクルマを造る」という共通の夢に向かって走り出す。1924年のことだった。約3年後の夏、彼らはアメリカ車を範としながら安全性を重視した2リッター直4エンジンを搭載するÖV4という小型のオープン・ツアラーをリリースする。これが激動の時代をくぐり抜けながらスウェーデンを代表するグローバル企業に育っていくボルボの起源となる。豪華さとパワーを売りにした大型のアメリカ車が幅を利かせていた時代にあって、彼らは安全性を第一に考えていたというのだから驚く。実は、高い評価を得ているボルボの安全性は創業者から受け継がれている系譜そのものなのである。

安全神話は“アマゾン”から始まった

戦前はヒット作に恵まれず厳しい時代が続いたようだ。でも戦後まもなく、ついに1.4リッター直4のPV444がヒット。なんとこのPV444は5年間の保証を付けて販売されたのだ（1954年から）。すべての故障を無償で修理したというのだから恐れ入る。そして、ボルボの成功は1956年にデビューしたアマゾンのお馴染みのP120で確実なものになる。このモデルは1967年までに23万4208台が生産されるというボルボ史に残るクルマとなった。アマゾンには、オド/トリップメーター、水温/油圧/燃料/バッテリー計、ハイ/ロービーム、ウォーニングランプなど、いまでこそ常識となっていた

「安全に安心してクルマを走らせるために必要な装備」が一挙に採用されていた。躍進の礎を築いたPV444とアマゾン。エンジニアたちが「安全に安心して長く走らせることのできるクルマ」という創業者の理念を曲げなかったからこそ達成できた快挙だったのかもしれない。以後、ボルボは優れた安全性/信頼性/耐久性を持つクルマをリリースするブランドとして世界中に認められていく。その後登場する140シリーズは、小型車としては初となるフロント/リアのディスク・ブレーキを装備。また、ドアやルーフにはセーフティ・パディングも採用されていた。

240は最高の道具

1974年には、ボルボをグローバル企業へと押し上げた立役者、240（直4エンジン）/260（V6エンジン）シリーズがデビュー。安全ガソリンタンクや衝撃吸収バンパー、ABSなどの充実した安全装備を誇り、メカニズムの信頼性や耐久性も飛躍的に高められたモデルだった。このシリーズは改良を加えられながら1993年まで生産され、累計販売台数が286万2253台に達する大ベストセラーとなったのである。セダンを主力とするものの、ステーションワゴンも好調なセールスを記録して「ワゴンのボルボ」というイメージを確立したモデルでもあった。いまでも元気に走る240を目にする機会が多いことも、その桁外れの耐久性を証明している。考えてみれば、70年代前半に設計されたモデルが、現代の路上を普通に、いや安心して、走れるのだからすごい。

そして240/260シリーズは、もうひとつの大きな役割も果たした。スタイリッシュでプレミアムというブランド・イメージを確立したのだ。特に直4モデルの240は、都市部に暮らす経済的に恵まれた若いエリート・ビジネスマンたち、所謂“ヤッピー”の琴線に触れ、ちょっとしたブームとなった。また、フライ・フィッシングやヨット、サーフィンなど、アウトドアを楽しむ人々



の生活のなかにも溶け込んでいった。そう、毎週のように荷物を満載して長距離を移動する趣味人に、最高の道具として認められていくのである。安全で故障が少なくメンテナンス・コストも安い、しかも過酷な環境下でも錆びないクルマは、アウトドアを趣味に持つ人にとって最適な選択だったのだろう。しかもそれが一般の人には「スタイリッシュ」と映ったのだ。240は、輸入車を嗜好品としてではなく、道具として使うことの「かっこよさ」を日本人に教えてくれたクルマとなった。

また、安心して長く乗れるというのは、運転していて疲れないことにつながっていく。だからボルボの主なパワーユニットは、シャープさやハイパワーだけを追い求めず、人間に過度なストレスを与えないレベルに調整してあるのだろう。ストロークのゆったりしたサスペンションも同様である。その系譜は、後継モデルの740/760シリーズ、そして940/960シリーズへと受け継がれていく。

今回は、940/960シリーズまでの後輪駆動に代わり、前輪駆動を採用した850やV70シリーズなどを中心に話を進めていこう。

TEXT: 野田義彦



P120(アマゾン)
スウェーデンではアマゾン、輸出車はP120の名で1956年にリリース。PV444に積まれていたパワーユニットをリファインして60psを発生した。数回のマイナーチェンジが行われ、1965年の最終モデルでは出力が95psまで向上している。ちなみに1959年には、当時としては画期的だった3点式シートベルトが備えられた。P120はアメリカでも好調なセールスを記録、世界最大のマーケットにボルボの名を知らしめるモデルとなった。



240シリーズ
1974年の登場から約20年にわたり286万2253台が生産された大ヒットモデル。ボルボをグローバル企業へと押し上げるための基礎になった名車だ。日本でも「お医者さんの選ぶクルマ」「アウトドアを趣味に持つセレブが乗るクルマ」などと言われて憧れの対象となった。搭載される2.3リッター直4SOHCユニット（デビュー当初は2.1リッター）は115psを發揮、衝撃吸収バンパーやABSなどを採用して世界屈指の安全性を誇った。また、メカニズムの耐久性も非常に高く、いまでも中古車市場では高い人気が続いている。



900シリーズ
1991年にリリースされ「ステーションワゴンのボルボ」というイメージを確立した人気シリーズ。940シリーズに搭載される2.3リッター直4エンジンは、自然吸気（130ps）/ライトプレッシャーターボ（165ps）/ハイプレッシャーターボ（190ps）の3種、直6の960シリーズは2.5リッター（170ps）と3リッター（200ps）が用意された。販売終了から10年以上が経つものの、いまでもこのモデルを受用している人は多い。後輪駆動のボルボは940/960で最後となり、後継の850シリーズでは前輪駆動が採用されている。

