



## ボルボに乗る、それはいい道具を使うということ

先月からスタートした“TRUE VOLVO”は、あらゆる角度からボルボの魅力を解き明かしていく新コンテンツだ。今回は約85年に及ぶ歴史を紐解き、ロングセラーとなった“アマゾン”や“240シリーズ”などを取り上げた。さて今回は、前輪駆動を採用して新世代ボルボのイメージリーダーとなった850やV70を中心に『THE HISTORY』の続編をお届けしよう。

### 850シリーズは新世代ボルボの象徴

1992年の初夏、新世代ボルボの旗印となったニューカマーが上陸を果たす。洗練されたボディ・デザインを纏い新開発の2.5リッター直列5気筒ターボエンジンを横置きに積むアッパーミドルクラス・セダンの850GLTだ。240シリーズのヒット以来、「ドクターズカー」などと呼ばれ、「質実剛健」「特別な人のためのクルマ」というイメージが定着していたボルボだったが、それを払拭して飛躍的に裾野を広げることに成功したモデルとなったのである。約1年遅れてリリースされた“エステート”が好調なセールスを記録して、新しいボルボの洗練されたブランドイメージを決定的なものにしたと言えるだろう。850シリーズは、ノンターボ版の“GLE”、ハイプレッシャーターボを搭載する上級モデルの“ターボ”などを加えてラインナップを充実させていく。そして1997年、S70

(セダン) / V70 (ステーションワゴン) がデビュー。このモデルは、ボディを始めとするコンポーネントは850とほとんど同様だったから、850のマイナーチェンジ版と考えるといいだろう。しかし、実は全体で1800箇所、およそ2 / 3が新設計だった。特にインテリアは、明るく高級感溢れるデザインに刷新されている。そしてV70の登場によって、日本市場では他ブランドと異なる方向性が顕著になる。そう、「ボルボのある豊かな生活」というキャッチフレーズがすっかり定着、ボルボのスタンダードがステーションワゴンになっていったのである。このことは、加速力やステイタスを誇るためだけに輸入車を選ぶ時代は終わり、いい道具として「長く使う」ことを基準にするユーザーが増えた結果だったとも言えよう。

また、850エステートはBTCC（英国ツーリングカー選手権）にも

参戦。TWRの手によりステーションワゴンがサーキットを席巻したのである。市場には、限定モデルとしてTWRとの共同開発による850T-5Rを投入、この限定車はクルマ好き垂涎の名車として歴史にその名を刻んだ。その後“R”はスポーツモデルとしてお馴染みのネーミングになる。



### ラインナップの充実

新型V70は1999年末にモデルチェンジ。日本には翌年の4月から正規輸入が開始された。フラッグシップ・サルーン“S80”のフロアパネルやリアサスペンションを流用しているから、パワーユニットを除く主要パーツは旧型V70とは別物、アイコンになっているサイドパネルの“段つき”はデザイン性だけを追求したものではなく、サイドクラッシュ時の安全性を高める役も担っている。また、フラットでしなやかな乗り心地を提供するリアのマルチリンクも高い評価を得ている。ご存じのとおり、新型V70は日本でも大ヒット。それを牽引したのはアウトドアを趣味に持つ人だけではなく、都市部に暮らすファミリー層だったのは言うまでもない。こうしてボルボはそれほどクルマに興味のない人々にも「最高の道具」として認められていく。V70は2007年に現行型へとバトンタッチ、エクステリアやインテリアの高級感を増すとともに、初めて直6エンジン搭載モデルがラインナップに加わっている。

さて、ボルボの歴史を語る上で外すことのできないその他のモデルにも触れておこう。まずは、1995年に登場したエントリーモデルのS40 / V40だ。三菱と共同で開発が行われているものの、

ボディとインテリアのデザイン、そしてパワートレインも独自のものを採用している。全車に、運転席&サイドエアバッグ、ABS、後部衝突吸収リクライニング機能付フロントシートなどが標準装備されている。また、2007年に満を持してプレミアムコンパクト市場に投入されたC30も忘れてはならない。トピックは何と云っても上級モデルと同様の安全装備を持っていること。グローバル企業となり経営母体は変わっても、「小型車こそ安全装備は妥協しない」という創業者の理念はしっかり受け継がれているのである。さらに、クロスカントリーのXC70シリーズやSUVのXC90シリーズなどは、ボルボの底力をみせてくれたモデルと言えるだろう。

前／後編に分けてお届けしてきたボルボ『THE HISTORY』。駆け足でのレポートとなってしまったが、1924年に創業者が掲げた理念がいまもしっかり受け継がれていることがお解りいただけたと思う。普段使いする実用車こそ「いい道具」でなければならない。ボルボはその系譜からそんなことを教えてくれるのだ。  
TEXT：野田義彦



850シリーズ  
頭につく8の数字が示すとおり、ラインナップのなかでは700シリーズと900シリーズの中間に位置づけられるモデルだ。2桁目の5は5気筒を意味している。新開発のエンジン、前輪駆動、リアのデルタリンク・サスペンション、そして丸みを帯びてグッと洗練されたエクステリア・デザインなどが、新世代ボルボの象徴的な存在となった。バブルが弾けた直後に上陸したにもかかわらず、特に1993年に登場したワゴンのエステートは記録的なヒットとなった。



NEW V70シリーズ  
2000年にリリースされた二代目V70は、850の進化版・初代V70と区別するためNEW V70と呼ばれた。直列5気筒ユニットを横置きにして前輪を駆動するという基本的な成り立ちは変わらないものの、コンポーネントのほとんどを刷新している。2.5リッター直5ロープレッシャーターボ(200ps / 29.1mkg)、2.4リッター直5ハイプレッシャーターボ(250ps / 33.7mkg)、自然吸気の2.5リッター直5(170ps / 22.9mkg)など、多彩なパワーユニットが用意された。



XC90シリーズ  
ボルボ初の本格SUVとして2003年に上陸を果たしたXC90シリーズ。当初用意されたパワーユニットは2.5リッター直5ターボと3リッター直6ツインターボの2種。2005年に4.4リッターV8が追加され、2006年には直5ターボモデルがカタログから落ちて、直6が3.2リッターユニットに進化している。横転などに対する高度な安全対策は「さすがボルボ」と納得できる内容を持ち、しっかりした作り3列目シートを備えることもトピック。

