



#### 主要諸元: (V40 T4 SE)

- 全長×全幅×全高/4370×1785×1440mm
- ホイールベース/2645mm
- トレッド/前:1545mm 後:1535mm
- 車両重量/1430kg
- 最小回転半径/5.7m
- エンジン/1595cc 直4 DOHC 直噴ターボ
- 最高出力/180ps/5700rpm
- 最大トルク/24.5kg・m/1600~5000rpm
- JC08モード燃費/16.2km/ℓ
- ミッション/6AT
- ブレーキ/前:ディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/225/45R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,090,000円(消費税込)



ボルボといえば「安全性」というキーワードが登場するが、現在でも世界をリードしたクルマづくりは自他共に認めるところである。

最近の輸入車のこのカテゴリは、一見してハッチバックなのかクーペなのかワゴンなのか、区別がつかにくいほどデザイン性に富んでいる。V40もまさにそう。ひときわワイド＆ローが強調されたフロントは、Vシエプのグリルが目でボルボと分かる。フロントグリルからサイドへつながるエッジラインも特徴的で、リアもウィンドウの配色や雰囲気、先代のワゴンと似ている。パーツを切り取れば、先代のエステート(ワゴン)に共通する部分もあるが、全体を見ると全く違うクルマへ変貌した。サイドウィンドウの浅くなった傾斜角やリアの複雑で美しい傾斜の利いたエッジライン。1970年にリリースされた往年のスポーツクーペ「1800SE」などを参考にして、サイドのエッジラインの切り込み具合など、伝統を継承して現代に生かした。

ボルボといえば、かつての740、850などの角張ったボディに象徴されていた。個人的にはSシリーズが出る前の1990年代半ばの850シリーズが一番好きなボルボだった。キャンブ地によく似合うし、トランクに無造作にアウトドア用品を詰め込んで出発するワイルドさに付き合ってくれるクルマ、というイメージだった。さらには大型犬とともにドライブする、という勝手なイメージも持っていた。もちろん時代とともにフォルムも変わる。はきり言って今回のボルボV40、恐れ入った。本当にデザインがいいのだ。ドイツ車のようになってい

#### ■北欧の洗練されたフォルム

二の矢としてV40が放たれた。

# スカンジナビアからの刺客



# volvo V40 T4 SE



■テキスト=岡 志信(フォトライター) ■Photo=川村 熱(川村写真事務所) ■取材協力=ボルボ・カーズ札幌 ☎(011) 855-7400

#### プロフィール

#### ■Cセグメントの春の陣が勃発

満を持してと言つべきか、トリと言つべきか。：。人気が集中するコンパクトカー市場のCセグメントカテゴリに、ボルボが新型V40を投入した。ドイツ御三家のメルセデス・ベンツAクラス、BMW1シリーズ、アウディA3との真向勝負が、雪解けが進む北海道でも展開される。輸入車各メーカーも気合が入りまくるCセグメントはモデルチェンジラッシュ。各車、独特のエクステリアデザインと走りの性能はステアリングを握るたびに新たな発見と感動の世界へ誘う。安全性能の「先駆車」として、世界初の歩行者エアバックシステムが注目される。オプションのパッケージでは、革新的な10数種類の各種安全機能を配備した。まさにボルボの真骨頂。今までのボルボはこれ良かった。だが、違つ。スタイリングが革新的になり、インテリアも創造的になった。そして、走りの性能も群を抜く。日本自動車輸入組合によると、2011年度の外国メーカーの新規登録台数はフォルクスワーゲン5万5000台、BMW3万7000台、アウディが2万2000台、ボルボは1万3000台だが、前年比でダントツの157%の伸び率で、2012年度上期(4~9月)も同118%で首位だった。好調の理由は2011年にリリースされた「C60」「V60」の洗練されたスタイリングがユーザーに受けたこと。角の取れたデザインが質実剛健を内に秘め、容姿端麗が前面に出たイメージ変更ともい

#### ■質の低いインテリアは棄てて

インテリアは、シンプルで綺麗な印象を持つ。最初に目に飛び込んできたのは、3種類のアレンジが可能なメーターパネル。ボルボ初のオールデジタル液晶メーターを採用した「Elegant」は中央にスピードメーターを配したスタイリッシュなデザインモード。「ECO」はガールを基調としてエコ走行を促し、低燃費走行に成功すると、ディスプレイ上シンボルマークが浮かび上がる。「Performance」は中央にタコメーター表示のスピードメーターを配し、追い越しの際にどれだけのパワーを駆使できるかを表示する。各モードのテーマに合わせた参考になる数値を表示してくれて、これは確かに便利で効果的な機能だ。

シートはかっちり包み込んでいる感触で安心感と安定感がある。初めてのクルマのシートはどんなに素晴らしくても、慣れるまでの違和感がある。今回は違和感をほとんど味わうことなく、居心地がすごく、良い。昔からシートに定評のあるボルボ車とあって、さらに進化した感じた。SEEのオプションのパノラマ・ガラスルーフは、天井全部がサンルーフのような状態で、どこに座っても太陽光が降り注ぐ。これはおススメだ。ツインルーフでは味わえない。室内は嫌味のない高級感と、センスの良い機能美に満ちあふれている。

質の良いインテリアは飽きることなく、本

ディーラーメッセージ

ボルボ・カーズ札幌  
営業部 **星子 雄士**さん

V40は歩行者エアバッグシステムなど、新しい機能が満載です。今までのボルボのイメージは、武骨な感じでしたが、まるで質の良い北欧家具を思わせる新しいエクステリアデザインも魅力です。このクラスではトップクラスのスポーティーな性能です。ユーザー層は男性、女性、年代の垣根を問わず、受け入れられると思います。若い方にもお求めやすい価格設定で、ぜひボルボの良さを味わってほしいです。この車には絶対の自信を持っています。



意外という言葉が当てはまるかどうか分からないが、走りはパワフルな印象が強い。低回轉域から発生する分厚いトルクにより市街地走行においても力強い走りを体感できる。居住性もハッチリで、快適なドライブを楽しむことができた。



当に楽しくなってくる。個人的には、北欧家具で大好きな「Bo Concept」のような無駄のない機能的でかつシンプルでデザインを思い起こす。ソファやスタンド、椅子のデザインは秀逸。ボルボはスウェーデン、「Bo...」はデンマークだが、北欧IIスカンジナビアの基本的な美的感覚は似ているものがある。と、つくづく思っていました。

インプレッション

■まるで安全機能の見本市だ

世界初の「歩行者エアバッグシステム」は画期的だ。歩行者との衝突をセンサーが感知すると、ボンネットが持ち上がりエアバッグがフロントガラスに広がる。「レーン・キープینگ・エイド」はクルマが気付かないうちに蛇行やふらついた時にスリアリングを自動的に修正、車線を逸脱した時はステアリングが振動して警告を発する。

「ロード・サイン・インフォメーション」は制限速度や追い越し禁止などの道路標識をカメラで読み取り、メーター内に表示。これは、おもしろいがそればかりではなく、安全意識の啓発に役立つ。縦列駐車時のアシスト機能、走行中のミラーに写らない死角をレダーで捉え、見えないクルマを確認できるシステムなど、豊富なオプション・パッケージで用意されている。

書き切れないほどの充実したセーフティ機能の数々は、さすがボルボと言わざるを得ない。たとえ、それがエントリーモデルとはいえ、一切の妥協と省略はしないのだ。

■ホットハッチ的な動力性能

走りはこのクラスで最高レベルのスポーティさを醸し出す。1.6ℓ直噴ターボで180psを誇るだけに、加速力がすごい。良い。スタート。ターボの力でグイグイと加速して、信号待ちの車列をけん引する。ダッシュに不満を持つことはないだろう。コーナー・ハンドリングが極めて自然で車高の低さのため、挙動の安定性もクラス最高レベルだ。

馬力がある程度あると、ゆとりも出てきて走りも楽しくなってくる。動力性能はかなり高いと実感。高速走行でもストレスを感じることなく、実に爽快でスムーズだった。V40はボルボ初のアイドリングストップ機能を搭載し、JC08モード燃費でリッター16.2kmのかなりの低燃費を実現した。高出力エンジンを備える一方、燃費の良さも相まって全体のバランスは相当高レベルに仕上がっている。

■悩みが深まるクルマ選び...

いやー、本当に本当に悩む。なにしろ結論がない。Cセグメントのクルマ選びは...。メルセデスの存在感の高さ、今秋にもリリースされるアウディ新型A3、新型ゴルフのGTIなど。買い替えを検討中のユーザーのみなさん、いっぱい悩んでください。