

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

新型V40は、安全性能のメーカーのポリシーが詰まっています。安全なクルマのリーディングカンパニーとして、他社に先駆けて各種の安全機能を取り入れた歴史もあります。10種類に及ぶ安全装備の機能を全てのグレードで標準装備しています。ダウンサイジングをしています、決して体感できるほどのパワーダウンではありません。むしろ、さらに扱いやすくなった、と捉えていただきたいです。ぜひ、ボルボ車に乗りにきてください。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。



気になるインプレッションだが、結論を言うとグッドでした。まずは足回りなのだが、とてもマイルドになった。T4は若干の路面からの突き上げ感があったが、しなやかになった足回りのためか、快適な味付けた。T3は路面の衝撃をふんわり受け止める感覚だ。T4は力強い瞬間的に衝撃を緩和させるような感じだった。このへんの感覚の良し悪しは、ユーザーの志向によって大きく左右されるが、運転歴の短い方なら間違いなくT3のテイストだろう。逆

フィーリングはかなりグッド

インプレッション

キ機能、車線の逸脱を防止するLKA（レーンキープ・エイド）など10種類の安全機能を標準装備している。V40が属する欧州基準のコンパクトクラスであるCセグメントでは、最多の安全機能の標準装備だ。安全に関しての考え方は、他社と根本的に異なる。なぜなら、ボルボは2020年までに新しいボルボ車に関わる交通事故による死者、重傷者をゼロにする「VISION2020」をスローガンに掲げているからだ。ここまですべて安全性能を言い切れるメーカーは、全世界を探してもボルボだけだ。1927年の創設から一貫して「安全」の2文字の基本姿勢は全くブレていない。クルマというのは、動力性能やデザイン性能を中心に切磋琢磨（せつさたくま）してきた歴史もある。ボルボの場合、安全性能に対して他社よりも一歩も二歩も踏み込んでいます。

輸入車の販売現状を見ると、ボルボにとってドイツ勢に水をあけられたが、巻き返す態勢は整った。V40にはクリーンディーゼルの「D4」もリリースしており、進化を続けているクルマの性能も含めて、ドイツ車を猛追している。1カ国でも多くの輸入車が積極的に販売バトルを繰り返すと、開発も進んでクルマがどんどん良くなり、ユーザーにとってもありがたい限りだ。今回はガソリン車のインプレッションにとどまったが、今度はディーゼル車のテイストを確かめたい気持ちが高まった。ボルボの今後が楽しみにってきた。

再びシェア争いする態勢が整った

統合すると、新型ボルボV40は「買い」という見方になる。スカンジナビアンテイストの攻撃的な部分も見せながらも、しなやかなデザイン性。扱いやすいエンジン特性、そしてなんといっても安全性能。非常にクルマとして、まとまっている印象を受けた。

エンジン、馬力ともダウンしたが、前述通りに、ストレスを感じない軽快な走りだった。このダウンした感覚は、おそらく感じる事が非常に少ない。ATは今や8速が増えている中、V40の6速は出来が良い。実際、高速道路での100km巡航時はメーター読みで1800回転と、1.5Lの排気量と考えると、低回転域になる。このため、低燃費につながっているのだ。このクラスの排気量で8速にすると、トルクを稼げない分、シフトチェンジが頻繁に起きて少々、わずらわしさも感じる。街中では、ほぼ6速以上になることはないのだ。

にスポーティータイプならT4が最適だ。

今から30年以上前のCMは衝撃的だった。崖からクルマを落とし、安全性能をアピールする内容だった。ポディー自体は適度にへこんでいるものの、キャビンスペースの変形はごくわずか。ボルボ車の安全を知らしめた。ご存じの方もいると思うが、安全性能という観点でいえば、ドイツ車よりもボルボを選択するユーザーも多い。現在は、あの時代よりも姿かたちが大きく変わっているが、胸に秘めた安全性能への魂は熱いままだ。若年世代にはボルボII安全という図式にピンとこないかもしれない。ペタランユーザーにとっては、安全性能こそが、ボルボを求める第一の理由になる場合が多い。クルマの性能も良いのだが、安全性だけで購入できる、希少なブランドでもあるのだ。

さて、現車を話を戻すと、エントリーモデルの新型V40だが、上位グレードとほぼ同じ各種安全機能を搭載しているのだ。歩行者や自転車などの検知機能付きのフルオートブレー

安全性能は「先駆車」としての誇り

タイヤサイズが従来の225/45R17から、205/50R17（V40 T3 S E）となった。実際、乗り心地の観点からいっても、これがベストサイズだと思う。足回り性能も修正が施され、柔らかに設定された。T4のようにコーナーを力強く旋回する感じではなく、粘り腰みだいなモチツとしたテイストに近い。かといって、ヤワになったのではない。足回りのセッティングの幅を広げたという方が適切かもしれない。ファミリーユーザーも、もっと取り込んでいきたいという、ボルボのメッセージでもある。

のダウンサイジング化が図られた。これによって馬力も180から152へ抑えられたが、パワーダウンを実感することはない。というのも、これまた新開発されたアイシン製の6ATとの絶妙なバランス感覚が、逆に爽快感になってくるからだ。もちろん、燃費も0.3km/L伸びて16.5km/L（V40クロスカントリート3は16km/L）となる。

もう少し新型パワーユニットを見ていく。1.5Lの直噴ターボは、なかなかの優等生なのだ。燃焼効率を見直し、エンジンの設計を一から始めた。これによって、混合気をさらに均一化することに成功。点火プラグの見直し、過給機、ウォーターポンプに至るまで、新たに図面を書き直して設計するほどの念の入れようだ。極めつきは、エンジンオイル。カストロー



ル社との共同開発で専用のオイルをつくり上げたというから、恐れ入る。これが独立の強みのだろう。

**使い勝手の良い
マイルドなテイスト**

2013年にリリースされたV40は、スポーティテイストに満ちていた。1.6Lターボで180psは、十分にスポーツカーをしていた。足回りも若干、硬めでこれはこれで良かった。走りの楽しさを存分に楽しませてくれた。ただ、関心を寄せるユーザーが全て求めている性能ではなく、この辺のさじ加減が難しい。なので、今回のV40は、エンジン特性や乗り味を少しマイルドにした。

小さくなくても大きな変化



VOLVO V40 T3 SE

■テキスト=有岡 志信 (SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=ボルボ・カーズ札幌 Tel.(011)855-7400

主要諸元：(V40 T3 SE レーザー・パッケージ)

- 全長×全幅×全高／4,370×1,805×1,440mm
- ホイールベース／2,645mm
- トレッド／前：1,550mm 後：1,540mm
- 車両重量／1,480kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1497cc 直4 DOHC 直噴ターボ
- 最高出力／152ps／5,000rpm
- 最大トルク／24.5kgm／1,700～4,000rpm
- JC08 モード燃費／16.5km/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／205/50R17
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／4,033,000円

プロフィール

フォード傘下から独立した

最近、ボルボの勢いが増している。2013年にV40をリリース後、さらなる改良を加えて熟成させている。メルセデス、BMW、アウディのドイツ御三家と苦戦が続いたのは今や昔。街中を走るV40をかなりの頻度で見かけるようになった。9月のV40のマイナーチェンジは、ボルボの本気度がかなり伝わってきた。その背景には、米国のフォード傘下から独立したことが挙げられる。「DRIVE」プロジェクトを立ち上げ、パワーユニットを再び自社開発。北欧・スウェーデン車なのに、米国の第16代大統領の有名な演説で申し訳ないが、「ボルボの、ボルボによる、ボルボのための」クルマづくりが再燃したわけだ。

それはかりではない。今や日本でも主流になりつつあるクリーンディーゼル車をV40を含めて、同時に5車種リリースさせる力技も見せた。自社でよりスムーズな開発に弾みがつき、効率的でニーズにマッチしたクルマをつくり上げることができる。新型V40は、時代が求めるクルマのトレンドを確実に捉え、大きな進化を遂げたと言ってもいいくらいだ。

「メジャーチェンジ」と言ってもいい

今回のマイナーチェンジの主な変更点は、まずパワーユニット。V40に追加されたT3は1.5Lで、従来のT4から排気量で100cc