



強く傾斜したフロントウインドーが好印象のスカンジナビアン・スタイル。

# ボルボ V70 T-5

[A/T = 560万円]

最高出力250馬力のターボエンジンは  
高速クルージングが得意科目

世界のエステート市場に好影響を与える  
新世代のワゴンスタイルが好印象



全長4710mmのボディに2755mmのロングホイールベースが特徴。

輸入車のフルモデルチェンジのサイクルは日本車にくらべて確実に長い。日本車が約4年サイクルで新しく生まれ変わるのに対して輸入車は約7年のサイクルと考えていい。今回鹿児島で試乗したボルボV70も93年に登場したボルボ初のFF車「850」の後継モデルと考えれば7年ぶりのフルモデルチェンジである。V70はまさに新世代のボルボ車とよぶに相応しい完成度を見せている。その意味ではまったく別のV70と認めていい。ボディの外観デザインは「S80」に似ているが、搭載エンジンの性能、安全性の高さやラゲッジスペースの使い勝手など細部にわたって7年間の研究と吟味を積み重ねて仕上がっていることが、1泊2日で行った濃厚な試乗で体感できた。

最初に試乗したのはV70シリーズの中でも最も高性能といわれるハイプレッシャーターボを装着したエンジン車の「T-5」である。ボディカラーは高級感を強く主張するシルバーメタリック(10万円高)。新緑の季節に映えるカラーリングだ。スタイリングの印象はとにかく滑らかなフ

ロントピラーからルーフにかけてのラインが美しい。真横から見るとフロント部分はまるでスポーティ&スペシャルティカーのように強く傾斜したフロントガラスが印象的だ。ただ、ボディ後半部分を見るとボルボのエステートらしい力強いガッシリとしたワゴンデザインに仕上げている。つまり、今までのボルボエステートから脱皮してスポーティ感覚のテイストを加味した新世代のワゴン車であることを暗に主張しているのだ。

そこで「T-5」の走りの真価を鹿児島県から宮崎県に向けて走る自動車専用道路と新緑が眩しい霧島高原国立公園付近のドライブで総合的にチェックしてみた。

「T-5」の搭載エンジンは直列5気筒DOHCにインタークーラー付きターボ(ハイプレッシャー)を装着した2300cc。最高出力は5200回転で250馬力を発揮する。車両重量は1620kgとやや重い。走り出す前は加速性能に少し不安があった。ところが、2500回転を過ぎるあたりからスムーズに吹き上がるターボパワーが炸裂すると一気に強烈な加速Gを



縦長のリアコンビネーションランプは後続車からの視認性も良好。

体感できた。ただ、最初にアクセルが少し重く感じたのはどうしてだろう。普段乗り慣れている日本車(2リッタークラスの小型車)に比べるとアクセルの踏み加減がやや重厚に感じられた。とはいえ、その感触も走り慣れてしまうと決して違和感はない。それよりも時速60 km以上から90 kmにかけての非常にスムーズな吹き上がりは圧巻。ターボ車特有の加速域のタイムラグはまったく感じられない。少なくとも市街地走行では静かで軽快なスポーティ走

行を満喫できる。

九州自動車道に乗り霧島高原付近で降りてタイトなコーナーが連続する風光明媚な山坂道に入った。

全長4710 mmに全幅1815 mmのボディを軽快に走らせるにはどうしてもATのシフトチェンジが要求される。エンジンブレーキを積極的に使いたいからだ。普通AT車ならDレンジにホールドしておけばいいのだが、ハイプレッシャーターボの真価をチェックするために敢えてシフト操作

を行った。すると、エンジン回転が2000回転を下回るとパワーもトルクも減少し、立ち上がりの加速に時間がかかる。だから、そうならないようにドライブするにはエンジン回転を3000回転前後から上にキープしたくなる。その場合、ATレンジはDから4にシフトダウンしても効果はない。3速にシフトダウンし、さらにタイトコーナーの手前で速度が落ちる場面ではLレンジまでシフトダウンさせる必要がある。もちろんキビキビしたスポーティ走行を楽しむための操作だから、一般のファミ

リードライバーならば何も手動操作でLレンジまでシフトダウンさせることはない。ハイプレッシャーターボの実力は、やはり2500回転以上5000回転までの回転域で使うのが最適とわかった。普段はエンジン性能をフルに発揮させて走ることはあまりないが、今回はエンジン特性を試すために行った。

その山坂道の前に走った九州自動車道では、また別の性能が明確となった。それはATのシフトスケジュールがハイウェイ向きにセッティングされていることだ。要す



スイッチ類が多いインパネ回りだが、操作性は良く使いやすい。

ラゲッジルームの床板を跳ね上げると2分割式のラゲッジネットがある。走行中の荷崩れを防止する。



霧島高原附近を走るボルボV70「T-50」の姿。



峠道のコーナーリングではもう少しフロントシートのホールド性を高めて欲しい。

リアシートは6対4分割可倒式を採用し、ラゲッジスペースの拡大に貢献する。

るに、Dレンジで巡航する走り方ではつねに早い段階で高いギアにシフトアップされ、エンジン回転を下げるように電子制御されているという機構が体験できた。確かに時速100kmでのエンジン回転は約2000回転しか回っていない。時速80kmではわずか1600回転だ。法定速度を少しオーバーする時速120kmでやっと2500回転付近を針が指す。これなら高速走行を多用するドライバーはエコノミードライブができて燃費も節約できるに違いない。当然、静粛性もハイレベルだ。

日本の2リッターモデルでは時速100kmならエンジンは2400回転は確実に回っているはず。

長距離を走るケースが多いヨーロッパ人的な発想といえる。

ひとつ残念に感じたことは山坂道でスポーティな走行を楽しむ「T-5」ならフロントシートだけでももう少しホールド性に優れたスポーツシートを採用して欲しいと感じたことだ。コーナリング中にどうも腰の位置が落ち着かない印象を持ったから

である。確かに、車両重量1620kgもあるエステートボディを峠道でスポーティに加速させて楽しむドライバーは少ないのかもしれないが、ハイプレッシャーターボを主張する高性能モデルならその程度のレベルアップは言うまでもないことだと思う。さて、今回の試乗で嬉しかったのはもうひとつの主カグレードにも試乗できたことだ。V70の2.4Tである。こちらは比較的大人しい味つけを施したファミリーユース車らしい。というのも、同じターボエンジンでもライトプレッシャーターボを採用することで、中低回転域のトルクを重視したエンジン特性となっているためだ。実際に、市街地を走ってみると、こちらの方が低回転から太いトルクを発生するからキビキビした軽い吹き上がりを体感できる。アクセルに対するレスポンスも良好である。と同時にエンジン回転をあまり上げなくてもシャープな加速フィーリングを軽いアクセルワークで引き出せ、ビギナーでも運転はしやすい。

だから、山坂道でも積極的にLレンジや

3速にシフトダウンする必要はない。少しだけ加速したいならアクセルを踏む右足を軽く踏み込むだけでいい。たぶんATのシフトスケジュールと電子制御のプログラムが「T-5」とは異なるのだろう。

また試乗に出る前日の技術解説では「ねじり剛性を65%アップした」というボディ剛性の向上も体感できた。時速60km前後で進入したタイトなコーナーでのロールは少なく、路面をガッチリとホールドする落ち着いたフットワークと車体姿勢には驚いた。タイヤがわずかに悲鳴を上げるハードなコーナリング時でも安定した走りを見せてくれた。

とにかく、普通に使うファミリー志向のドライバーなら「T-5」を選択する必要はない。最高出力は確かに2.4Tより50馬力も高いが、エンジンのトルク特性や50万円安い車両価格(510万円)を考えると、2.4Tの方が絶対に買い得と言い切れる。快適装備の内容を見ても大差はない。「T-5」が少しだけ豪華に見えるのは、本革シートの材質や助手席パワーシート、それに電動ガラスサンルーフを標準装備するか否かの違い程度である。

室内の居住空間やラゲッジスペースの寸法まで両グレードとも同一だから普段の使い勝手や機能面で格差が出ることは考えられない。

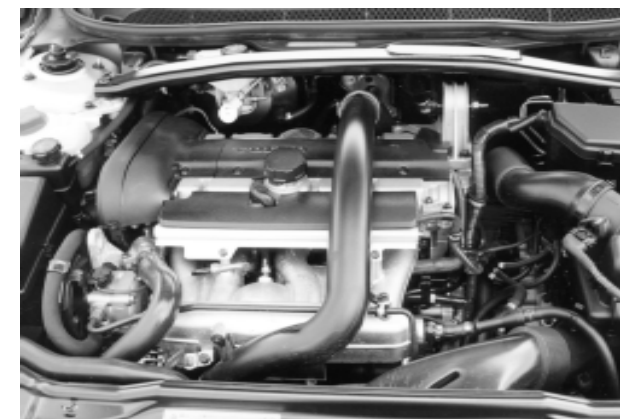
とすれば、ボルボV70を新車で購入するなら2.4Tを迷わず選ぶことだ。リセールバリューの点でも「T-5」と大きな差は生じないだろう。参考までに「T-5」は500台の特別限定車である。



ファミリーパッケージ装着車にはインテグレートッド・チャイルドシート・クッション付き。



225/45R17タイヤに7.5J x 17のアルミホイールを装着する「T-50」。



直列5気筒DOHC + インタークーラー付ターボエンジンは最高出力250馬力。