

発行:デル・プラド・ジャパン株式会社
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3-17

発売:株式会社 扶桑社
〒105-8070 東京都港区海岸1-15-1

発行人:南野 正治
編集責任者:ホセ・A・カーノバス
編集長:高橋 暁洋
監修・執筆:吉川 信
マガジndeザイン:坂梨 明
写真協力:ボルボ・カーズ・ジャパン

Copyright: Del Prado Japan Co., Ltd.
3-17 Kanda Nishikicho, Chiyoda-ku
101-0054 Tokyo, Japan

Printed in China

●コレクションの概要

各号には下記のものが含まれています。

- 1/43スケール最高級ダイキャスト・モデルカー、ディスプレイ用プレート付き。
- マガジン
レースカーの性能、取り巻く人々の物語を紹介。集めて専用ブックカバーにまとめると、世界のレーシングカー百科となります。
- 特製トレーディングカード
名車の貴重な写真によるカードのセット。

●定期購読をご希望される場合は、お近くの書店へお申し込みください。

●版權所有。本書の内容は法律によって保護されており、著作権者の書面による然るべき許可なしに、本書の全部または一部を、文芸作品、芸術作品、科学作品で、公に複製、転載、配布した者、またはこれをいかなる形でも変更、翻訳、演奏した者は、その損害に対して相当する賠償に加え、懲役または罰金刑に処せられます。

●発行人は、技術上または市場環境の都合により、コレクションの価格および内容を変更する権利を保有します。この場合、該当する内容物は同等の品質でお客様の興味にお応えするその他のもので代替されます。実際の内容物は前述の事情により、ここで使用されたものと異なる場合があります。

●商品のデザイン、色、仕様は、掲載写真と一部異なる場合があります。

●「世界のレーシングカー」シリーズは、週刊で64回に分けて配本される予定です。



吉川 信

米国カリフォルニアを拠点に、国際的に活躍する数少ない日本人自動車ジャーナリスト。フォトジャーナリストとして精力的にレース取材を重ねる一方、独自の表現技法を駆使する自動車構造画家として、世界各国の自動車メーカーやメディアからも高く評価されている。

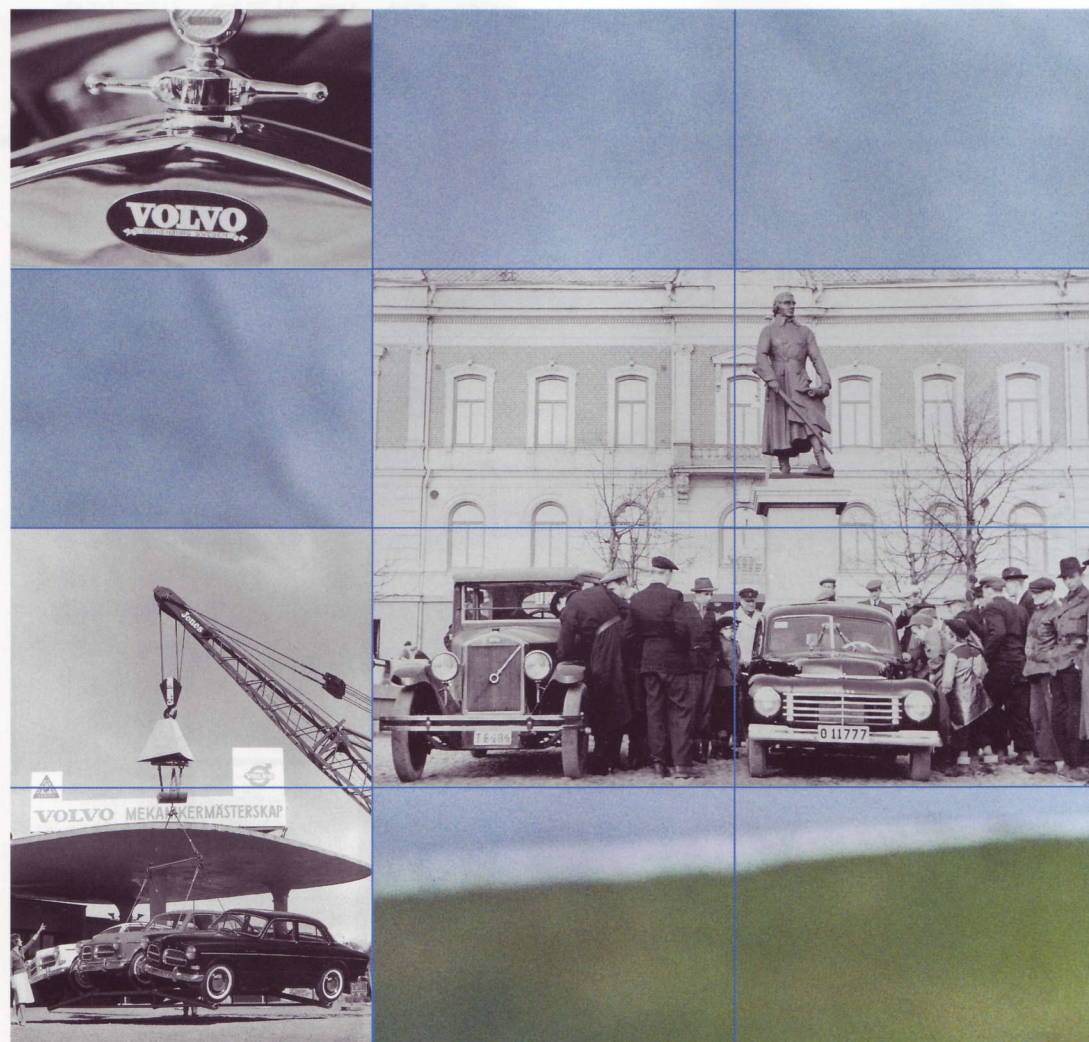


RACING CAR COLLECTION

VOLVO 850

丈夫さと安全性を売り物にするボルボは、ラリーフィールドでは多くの“フライング スウェディッシュ”を輩出していたが、スピードレースの世界ではこれといった成績を残していなかった。1994年に850のエステートボディをまとったレーシングモデルがBTCCに参戦し、レース界に衝撃を与えた。その形から“空飛ぶレンガ”と名付けられた850は、初年度こそ下位を低迷していたが、セダンボディに換えて臨んだ翌年からは、侮り難い存在となった。

VOLVO 850



ボルボの設立と歴史

美しい自然と白夜という観光資源を持ち、世界有数の福祉国家としても有名なスウェーデンは、工芸や工業でも秀でた一面を持っている。特にスウェーデン鋼は良質の鋼材として世界的に有名で、この鋼材を使ったベアリングのSKFは同国の誇る工業用品の一つである。ボルボの誕生にも、このベアリングメーカーが大きく関与していた。

1920年代の初頭に、自国製の自動車の開発を夢見ていた二人の車好き——ガブリエルソン（SKFのセールスマネージャー）とラルソン（元SKFの従業員）——がついに独自の車を造り出した。SKFは彼らへの協力を惜しまず、会社名も同社の傘下にあったボルボの名前を提供した。ちなみに、ボルボとはラテン語で“私は廻る”という意味。

VOLVO 850



ボルボのクルマ造りに後退は許されない、
たとえベストセラーになろうと。

さすがベアリングメーカーらしい名前だ。1927年4月14日、ボルボはヤコブと命名された量産第一号車をリリースした。水冷直列4気筒SVの28HPエンジンを搭載したヤコブは、さほど特徴のある車ではなかった。ただ、その後のボルボの象徴となる斜めのタスキと丸に矢印をあしらった♾マークは、すでにラジエターグリルに飾られていた。堅固なつくりのヤコブは、厳しい自然環境の北欧に適していたため、徐々

に浸透していった。わずかながらだが輸出も開始され順調な滑り出しをみせた。しかし、ボルボ社が世界的に知れ渡るのは第二次世界大戦後であった。

1954年 P1900 Sport プロトタイプ



戦後のボルボ

1944年、ボルボ PV444の販売が始められた。同じ頃、同郷のサーブもドイツのDKWのライセンスを得て、2ストローク2気筒のサーブ92の生産を開始している。PV444は、44HP/4000rpmの出力を持つ水冷直列4気筒OHVエンジンを載せ、3速トランスミッションを介して945kgの車体を最高120km/hまで引っ張った。1940年代初期のフォード

(アメリカ)をスケールダウンしたようなグッドデザインで、ボルボ社の発展に大いに貢献した。戦前のボルボ車の丈夫さとつくりの良さを受け継いでいたこの車のPRの場として、ボルボはラリーへの参戦に積極的に取り組んだ。厳しい自然の中で育った屈強なバイキングの子孫は、船の代わりにこのPV444に乗ってラリーの世界でも好成

PV444



績を収め、車の優秀さだけではなく、スウェーデン人がラリーストとして優れた素質を持っていることを全世界に示した。1944年から1958年までにラインオフしたPV444は20万台を超え、大半はヨーロッパやアメリカに輸出され外貨を稼いだ。

1958年、PV444の後継車としてPV544が発表された。外観はPV444と

ほとんど変わらず、唯一の違いはフロントガラスが一枚ものになったことや、ボディいっぱいに広げられたリヤウィンドーだった。しかし中身はツインSUキャブを装備し、85HP/5500rpmの出力で4速フルシンクロのトランスミッションを介して155km/hの最高速度を誇った。1962年の生産中止までの4年間に、PV544は46万3000台がラインオ

VOLVO 850



まだスウェーデンが左側通行だった40年代後半頃のPV444初期型のフル装備モデル。当時の色を写真上で彩色し再現したもの。撮影場所は、イエーテボリから南に25km離れたKungsbackaの町。

1961年 P120

フした。

1950年代半ばにスタートしたアマゾン/120と名付けられたプロジェクトは、旧態化したPV444/544のボディをリファインするもので、すべてボルボのデザイン部門で行われた。当時のスタジオ内の写真を見ると、アメリカンデザインや、ライバルと目されるアルファロメオなどの影響を受けたイタリアンなクレイモデルが多くつくられていた。このことからして、暗中模索の段階だったようだ。

1956年に発表されたP120アマゾンは、アメリカンやイタリアンデザインを見習ったものではなく、まったく別のデザインをまもっていた。ボルボ独自というよりも無国籍デザインといえるも



VOLVO 850

ので、かえって新鮮味があった。オーバーライダーの付いた前後のバンパーと、PV544の形状に似たラインがプレスされたボンネットから、やっとこの車がPV544の後継車と知ることができるくらいだ。ボディはフルワイド化され、PV444やPV544に比べ格段に広い室内になった。ドライブトレインはPV544とほぼ同じものだが、1962年には1780ccのB18Dエンジンが搭載され、90HPの出力はこの車をついに100マイルカーとした（この頃には122Sアマゾンと名前も変わっていた）。1966年には122Sに2ドアバージョンも追加された。Bピラーを若干後方に移動して2

1959年モンテカルロ ラリーにて
スタート直前のP122Sアマゾン



ドア化したことにより、ただでさえ丈夫なボディはより強固なものとなり、十分なパワーと相まって過酷な条件下でのラリーなどにその強みを発揮した。

話は前後するが、1954年の秋にボルボ内で新しいプロジェクトが開始されていた。PV444のドライブトレインやシャシーなどを使ったスポーツカーの開発で、ボディは当時としては新素材のFRPを使用していた。フロントはボルボ独自のデザインであったが、サイドからリヤ回りにかけては、明らかにナッシュ ヒーレーやコルベットに影響を受けたデザインが取り入れられていた。このスポーツカーは1956年にP1900（この呼称は一般的には排気量に関連してP1500と呼ばれているが、ボルボ社の記録はP1900になっている）として発表されたが、翌年までにわずか67台を生産したに過ぎなかった。

1958年のトリノショー（イタリア）には、イタリアンデザインのボルボのスポーツカーが展示されショーの人気を集めていた。ピエトロ フルア（当時のイタリアの若手ナンバーワン デザイナー）によって生み出された2+2クーペのP1800である。彼が在籍していたカロッツェリア ギヤのVWカルマンギヤに似た雰囲気を持つ美しいデザインで、ライトカラーでまとめられた室内や立体的なインストルメント パネルは、スポーツカーというよりむしろ高級なグランドツアラーの雰囲気を持っていた。

ボルボはこのP1800を1961年2月からランチングさせた。生産開始が遅れた理由は、製造を依頼していたボディメーカー カルマン社が、前述のVWカル

マンギヤの製造を開始したためP1800までの余裕がなくなり、新しいボディメーカーを探さなければならなかったからである。結果的に暫定処置として、エンジンや足回りの部品はボルボで、ボディはプレスト スチール社（イギリス）で造り、それらの組み立てはイギリスのジェンセン社で行うということになった。1963年3月までにジェンセン製のP1800は6000台生産された。その後はすべてスウェーデンのイエーテボリにあるボルボの工場で作られた。

1780ccのP1800は100HP/5500rpmの出力を持ち、スポーツカーとしても十分なパフォーマンスを持っていたにもかかわらず、そのクオリティーの高さやソフトな味付けはレース愛好者には受け入れられなかった。もっともボルボもレーシングユースは念頭になかったようだが、P1800はその後1800S、1800Eと名前を変え生産が続けられたが、70年代になるとその美しいスタイルにも古さが感じられるようになった。

1960年 P1800プロトタイプ



そこでボルボは大胆にも、ウエストラインから下はそのままにして、ルーフを後端まで伸ばしたスポーツワゴンにリデザインしてしまった。1971年から発売されたこの1800ESは、最も美しいスポーツワゴンとして人気を呼び、73年の生産中止まで8000台余りがラインオフした。ボルボの1800スポーツは、このスポーツワゴンも含め12年間で累計4万7462台が生産されており、スポーツカーとしては息の長い車であった。

1964年 P1800S



058
VOLVO 850

VOLVO 850



1960年 P120

ボクシー ボルボ

人気の高かった122Sアマゾンも60年代半ばに入ると、さすがに10年前のデザインを継承し続けるわけにはいかず、ボクシーで現代風なボディを持つ142（2ドア）や144（4ドア）に道を譲るこ

とになった。近年でこそ、その自縛から逃れて丸みのあるボディデザインを取り入れるようになったボルボだが、約30年間にわたる“ボルボは箱型”のイメージを植え付ける発祥となったのがこの142/144である。

車の安全性に早くから留意していたボルボが生み出すボクシーなデザインは、安全性を追求した結果であるが、個性的なPV444/544や122にボルボの魅力を感じていた人々にとっては面白味に欠けるものになった。しかし、世界中で車の安全性が叫ばれ始めた時流に乗って、ボクシーボルボは多くの人々に受け入れられるようになった。まさに時代が生み出したベストセラーといえよう。

1967年 144



1959年 PV544 (奥)と1984年 244 GL (手前)

144は、リヤのサイドガラスの後ろにクォーターウィンドーを付けた6ライトになったが、これも安全性の面からブラインド エリアを少しでも少なくするための配慮といえる。140シリーズは、1970年半ばにリファインされ240シリーズと名前を変え、さらに80年代には基本的に同じボクシースタイルながら、サーフェース フラッシュした740に移行する。

同時に、アッパーミドルクラスを対象に、ボルボとしては初めての6気筒エンジン搭載の160シリーズを送り出した。140シリーズと同じボディスタイルでありながら、ヨーロッパ高級車の常である中央の大きなグリルと、ボルボのフラッグシップにふさわしい押し出しの強い面構えを持っていた。その後この160も260に移行するが、特徴

である独立したグリルは廃止され240と同じようになってしまった。260はその後マイナーチェンジを経て760となった。

この160/260/760シリーズには面白いモデルが存在する。ヨーロッパの高級車には、スポーツマンタイプのビジネス

1969年 142



VOLVO 850



スマン向けに2ドアクーペ化したモデルが必ず用意されている。ボルボもしかりで、イタリアのカロッツェリア ベルトーネにコンポーネンツを送り、改造およびボルボのトップモデルにふさわしい、スタイリッシュかつ重厚なスタイルに造り変えた。

1990年9月、突然760のモデルチェンジが行われている。いつもはファミ



“空飛ぶレンガ” 発祥の車、ETCレースカー。エッケンバーガー仕様車。

リーセダンの後を追って行われるのに、アッパーミドルセダンのモデルチェンジが先行したのだった。

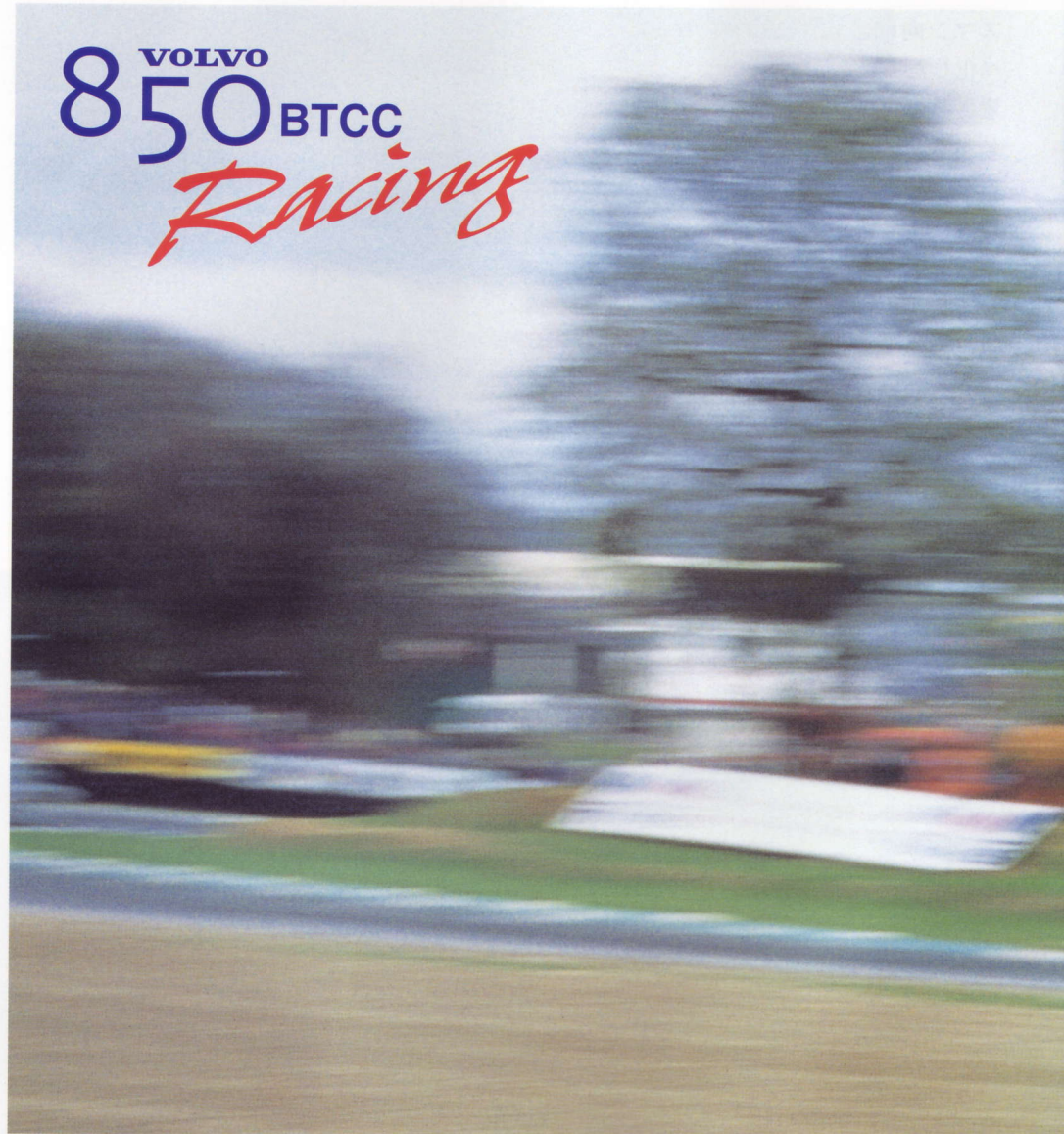
900シリーズは、ライバルたちに引けを取らない2922cc DOHC24Vで200HP+のパワーを持つエンジンを搭載するとともに、ボディ各所に手が加えられ空力特性の改善に努めている。

不変といわれていた700シリーズのボディも、88年モデルあたりからフロントのスラント化が始まっていた。このモディファイは、リヤデッキを高めリヤウインドーを寝かせているのが特徴である。それによってCD値は700系の0.41から0.35と向上している。



VOLVO
850 BTCC
Racing

VOLVO 850



コペルニクスの転回の850

1991年、850がリリースされた。開発に5年間もかけたといわれる850は、外観上は前年に行われていた900シリーズのモデルチェンジの手法が取り入れられていたため、真新しさはないものの、中身はコペルニクスの転回とい

えるものであった。長年固執してきたFRを捨ててFFを採用したのである。

搭載されるエンジンは、直列5気筒でしかも横置きとなった。5気筒エンジン自体は珍しい物ではなかったが、それまでの車は、横置きにするにはエ



VOLVO 850

ンジンが長すぎてエンジンベイに収まりきれないため、すべて縦置きに搭載されていた。この問題をクリアーしたボルボの技術陣は、これによって生じた広いスペースを安全性のためのクラッシュアブルゾーンとして活用したというのも、安全神話を確立したボルボならではのことだ。



“空飛ぶレンガ”の850エステート

強固なつくりのボルボは、昔からラリーフィールドでの活躍は目覚ましいものがあり、多くの“フライング スウェディッシュ”を輩出していた。しかし丈夫なつくりには大ぶりの車体や重量が伴い、スピードレースではマイナス面が多い。そのため、スピードレ

ースの分野では目立った成績を残していなかった。にもかかわらず、1994年のBTCC (British Touring Car Championship) に、レース界の有名な優勝請負人(?) トム ワーキンショー率いるTRWから、ボルボが出場すると発表し関係者を驚かせた。しかも、エステートでの参戦

058 VOLVO



と聞き2度驚かされることになった。

ボルボのレーシングチームは、風洞実験の結果、セダンでもエステートでも大差がなかったのでエステートを選んだと発表している。エステートの後端は壁のように切り落とされているが、ヘッジが丸みを帯びているため、セダンと乱気流に大差がないという。しかし剛性上エステートがレースに向いて



VOLVO 850

いるとは思われない。推測ではあるが、セダンを上回る売れ行きを示すエステートの話題性を選んだのだろう。この850エステートには、環境保全対策として排出ガス浄化システムがBTCC史上初めて装備されていた。なんと翌年より排ガス浄化システムはBTCCで義務化された。

この通称“空飛ぶレンガ”は、強豪BMWやアルファ ロメオ、アウディらがしのぎを削る中で、予想通り苦戦を強いられてシーズンを終えている。

翌95年は、空力デバイスのレギュレーションに大幅な変更があったため、850はセダンボディで参戦することになった。前年までのトップコンテンダーのBMWやアルファ ロメオはこの変更で非力を露呈し、チャンピオン争いは予想外の展開になった。この年の結果は、25戦中6回の優勝を飾り、ドライバー チャンピオンシップではリカルドリデルが3位、ティム ハーベイが5位、そしてマニファクチャラーズチャンピオンシップでもボルボは3位となり、前年の惨敗からは想像もできない好成績を残した。そして、その後のBTCCでは、欠くことのできないトップコンテンダーとしてのポジションを得たのであった。

