



## 主要諸元:(Limited)

- 全長×全幅×全高／5,200×1,980×1,815mm
- ホイールベース／3,090mm
- トレッド／前：1,665mm 後：1,665mm
- 車両重量／2,170kg
- 最小回転半径／6.3m
- エンジン／3,604cc V型6気筒DOHC
- 最高出力／286ps: 6,400rpm
- 最大トルク／35.1kg·m: 4,000rpm
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク  
後：ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ／265/60R18
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／7名
- 車両本体価格／9,070,000円(税込)

**乗り込むたびに嬉しくなるインテリア**

インテリアはとにかく高級感に溢れている。各部に用いられ、シートは高級感溢れるパネルモレザーを使用、現状手に入るプレミアムSUVの中でもトップクラスの豪華さを誇る。とはいっても、JEEPブランドには走破性という強

非常に粹であり、アメリカの懐の深さや遊び心を感じさせる。

そのボディは全長5、200×全幅1、980mmというフルサイズ。ただし現車は数字ほど大きく感じられない。まして乗り込んでしまえば、車両感覚がつかみやすいのでほとんど気にならないと思われる。注目したいのは3、090mmという、非常に長いホイールベース。この恩恵で3列目シートがしっかりと成立している上、ゴルフバッグ4つが収納可能なラゲッジの有効空間も大きい。頻繁ではないにせよ、6名以上での乗車が必要なオーナーとご家族にとって、この3列目シートの完成度・居心地の良さは感動的でさえある。足元は充分広く、シートもしっかりと着座できる。どこか隠れ家っぽいイメージがあるので、3列目シートはお子様達に人気のポジションになるかもしれない。ちなみに本国でのバリエーションには全長が5m未満のショート（スタンダード）ボディもあり、日本導入についてはまだ未定とのことだ。

インテリアはとにかく高級感に溢れている。適度な囲まれ感と視界の良さ、初めてでも運転しやすい上、「さあ走るぞ!」という気分にしてくれる。工芸品の現在こうした演出はかなり減っており、アメリカ車ならではと思われる。さらに上級のSummit Reserve

**乗り込むたびに嬉しくなるインテリア**

v-e（3列シート6名乗）ではリアルウッドが各部に用いられ、シートは高級感溢れるパネルモレザーを使用、現状手に入るプレミアムSUVの中でもトップクラスの豪華さを誇る。とはいっても、JEEPブランドには走破性という強

**インプレッション****数字以上に爽快な加速を楽しめる**

インテリアはとにかく高級感に溢れている。適度な囲まれ感と視界の良さ、初めてでも運転しやすい上、「さあ走るぞ!」という気分にしてくれる。工芸品の現在こうした演出はかなり減っており、アメリカ車ならではと思われる。さらに上級のSummit Reserve

v-e（3列シート6名乗）ではリアルウッドが各部に用いられ、シートは高級感溢れるパネルモレザーを使用、現状手に入るプレミアムSUVの中でもトップクラスの豪華さを誇る。とはいっても、JEEPブランドには走破性という強

力かつ唯一無二の武器があるので、6名以上乗車可能で高級感に富むとなれば、正直などころこれ以上望むものはない。

なお今回のフルモデルチェンジにあたりシフトレバーはなくなり、ダイヤル式の「ロータリーシフト」が全車に採用されている。また、その脇にあるトグル式コントローラーは、ROCK（石場）・SAND/MUD（砂泥）・SNOW（雪道）、そしてAUTOとSPORTの5種から走行モードを選択できるセレクテインシステムである。かつては副変速機との組み合わせで機械的に行っていた操作も、今やダイヤル一つの電子制御。中には「機械式に魅力を感じる」という根っからのJEEP好きもおられるとは思つが、「安全」が大きなファクターになっている今、操作系はイージーにし、ドライバーはより運転に集中するという考え方方は全くもつて正しい。加えてサラウンドビューカメラ・ドライバーアテンションアラート（車線逸脱や居眠りなど）・アダプティブクルーズコントロールなどの安全装備もしっかりと搭載されている。ありとあらゆる先進安全装備をフル搭載する国産メーカーと比較すると機能の種類は若干少なく思えるが、クルマとの関わりが強く、古いクルマでもメンテナンスして大切に乗るアメリカでは「運転も安全確認も人間が積極的に行つもの」という意識が強いのかもしれない。個人的には必要十分だと思う。



# 毎日に刺激をもたらす JEEPブランドの高級SUV **JEEP GRAND CHEROKEE L**

■テキスト=横山聰史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 眞 (川村写真事務所)  
■取材協力=インポート・プラス 札幌美園店 Tel(011)822-8225

上級モデルとして、9年に誕生したのがグラン・ド・エコキーワーである。エコキーワーは、13年に5代目となり、非常に都会的な外観を持つクロスオーバーSUVへと変貌を遂げている。今回の主役グラン・ド・エコキーワーは、新型が発表されたことに高級感を増し、'05年の3代目、'10年の4代目においてはV8・6、100ccのHEM-Iエンジンを搭載する最強バージョンも存在した。

5代目は昨年1月にアメリカで公開され、12月に日本仕様がロングホイールベースの「グランド・エコキーワー」であり、7人乗りの「Limited」と6人乗りの「Summit Reserve」の2種が用意されることが判明。昨年12月から国内販売が開始された。エンジンは3、600ccのV6のみで、先代の販売を支えた可変バルブ機構付きの主力エンジン。これにZF製の8速ATが組み合わされ、快適なオンロード走行から豪快なオフロードまで、幅広い走りを楽しむことができそうだ。

## 伝統と先進が融合したデザイン

### 11年ぶりに刷新された プレミアムSUV

#### —プロフィール—

74年から現在に至るまで、ヘビー・デューティなイメージと本格オフロードとしての走破性が多く支持を集めている。その支持を集めている。その支持を集めている。

外観上の大きな特徴はフロントのデザインだろう。逆スラント（横から見ると下端が引っ込んでいる）のグリル形状は、ワゴニア（初代SJ型）というクルマをモチーフにしている。ワゴニアは'62年に誕生し、'84年にホイールペースを延長したグランドワゴニアを追加。'91年まで製造されたいわばアメリカンSUVの原型のような車種で、そのスポーツ版2ドアモデルとして'83年に誕生したのがエコキーワーである。ジープブランドが辿った歴史はなかなか劇的であり、その全てをここで書くことはできないが、最新型のデザインモチーフを、原型となったオリジナルモデルに求めるというの



## ディーラーメッセージ

インポート・プラス 札幌美園店  
店長

金井 良児さん



11年ぶりにフルモデルチェンジを受けたグランドチェロキー。日本ではロングホイールベースと3列シートを持つ「L」が導入されました。全長5m超、全幅2m近い堂々たる軽体、古き良きアメリカを思わせる逆スラントのフロントデザイン。ミニバン人気の一一方、SUVや本格的なオフロード性能を持つ6名以上で乗車できる車種へのニーズは少なからずあり、それに応えたカタチでの最新型です。オンロードでは高級感溢れる室内でゆったりとくつろぐことができ、いざオフロードに踏み入れると比類なき走破性を発揮する…プレミアムSUVの理想的な姿を具現化した存在感は圧倒的です。是非ご来店の上、じっくりとお確かめください。

線との位置関係をアジャストしていく。ストップ＆ゴーを繰り返しながらも走ると慣れてくれる。よく考えれば全長12m・全幅2.5mにも及ぶ大型バスも走行しているわけで、日本車に比べて確かに大きいとはいえる。車両感覚さえ掴んでしまえば非常に運転しやすい。むしろ自宅での保管場所や出先での駐車場所の方が大切だろう。

最高出力286ps、最大トルク35.1kg・mを発生するエンジンは、出足から余裕を見せ、普通にアクセルを踏むだけで車群をリードすることも可能。この辺りのフィーリングは間違いなくアメリカ車だ。80年代、世界的に自動車の製造技術がぐんぐん上がり、パワー競争が起きた際、税制のせいで日本ではターボやスーパーchargerジャーが好まれた。しかしさメリカ車は5,000ccオーバーの巨大なエンジンをドン！と載せた。High-powerバージョンであればあるほど排気量が大きい人はアメリカ車の魅力にハマっていく。とはいえ燃費効率も重視される現代、直列4気筒ターボを搭載するアメリカ車も増え、如何に乗り味を継承していくかという課題を抱えることになる。しかし、さすがJEEPブランドである。以前試乗させていただいたラングラーの直列4気筒ターボは低回転から加給され、胸のすくような加速を実現していた。もちろんかつての4,000cc直6NAとは明確に違う。だが、「なるほど、こう来るか！」という、新しい魅力に満ちているのである。

グランドチェロキーも同様で、エンジンは必要にして十分。低域では太いトルクが、中高域ではパワーがグッと出てきて、気持ちの良い走りを体感できる。V8・5,700ccの方がパワフルであることは間違いないが、重量もかなり増えるだろうから、V6は最もバランスに優れた選択だとと思う。

## 刺激に満ちた アメリカ力的な高級SUV

サスペンションはかなり固められているが、車重が2t超なので挙動はマイルドだ。というより適度にマイルドな味付けにしておかないと、オフロードで大変なことになる。オンロードではラグジュアリー感を損なわず、ワインディングではユートラルに近いステアリングマナー。そしていざとなればオフロードでも高い走破性を見せる。そういう位置付けのクルマだからこそ、足回りの味付けは非常に的確。安心感とワクワク感、高級感とスポーツ性が変わるので、積極的に活用するのも面白い。

あくまでも個人的な印象ではあるが、最新技術で包み込んでカタチにしたクルマ。アメリカ車を5台乗り継いでいる身として、工場志向と安全性重視の流れの中で、アメリカ車もかつてのように巨大なエンジンさえ載せれば受け入れられる時代ではないこと、JEEPが時代に翻弄されながらも現在、グループP.S.A（アジョー、シトロエン、DS、オペル、ボクスホールを含むフランスの多国籍企業）の一員として存続していることなどを考えあわせた上で印象である。

EVやPHEVは大きな可能性を秘めるという意味で興味深い。その一方でノスタルジーを大切にしながら最新技術で武装する手法も面白い。いろいろな現行車種を試した上でグランドチェロキーを選ぶなら、そこから始まるカーライフは刺激に満ちたものになるだろ。