



日本市場に最適なミドルクラスJeep! 日本では初登場のディーゼルエンジンを搭載!! JEEP COMMANDER Limited

■テキスト=天野 克彦(BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所)
■取材協力=インポート・プラス 札幌美國店 Tel.(011)822-8225

—プロフィール—

ジープの系譜、元祖はアメリカ
陸軍用の小型4WD車だった!

Jeepという名称の発祥には諸説ある
ようだが、第二次世界大戦中の1941年に
はそれが通称として使われていたという記録

があり、そうであれば今年は誕生82年を迎えることになる。戦後、ウイリス・オーバーランド社が商標登録しているが、今やJeepはクルマのブランドのみならず、ヘビーデューティ4WDや軍用車の代名詞ともなっている。その誕生は1940年、アメリカ陸軍が国内多数の自動車メーカーに対して、小型偵察連絡用4輪駆動車の開発を緊急要請したことに端を発する。そしてその車両概要は相対に厳しいものだった。4輪駆動の3人乗りで貨物積載重量は300kg、屋根は不要でフロントウインドは前倒し可能。さらにタイヤを2本失ってもスペアタイヤを装着して3本となっても100kmの走行ができる、トルク11.7kgf・m以上を発生するエンジンを搭載した車両重量585kg程度の車両という内容だったのである。

この実現不可能と思われるほど厳しい要請に応えられる自動車メーカーはほとんどなく、唯一対応したのはバンタム社という小規模メーカーのみで、そのバンタム社の試作車も当初の要望から大きく逸脱したものだった。ただし、他に応募メーカーもなく、基本性能の高さも認識されたためアメリカ陸軍も採用するしかなくなったのだらう。

とはいえバンタム社は大量生産体制のない弱小メーカーであり、陸軍はバンタム車両の設計図をウイリス・オーバーランドとフォード・モーターにも公開し生産を依頼。1941年にそれぞれの試作車を実戦配備され、そこで最優秀とされ正式採用されたのはウイリス社だったのである。

第二次世界大戦の終戦後、ウイリス社がJeepを商標登録し、自社の最有力ブランドとして民生用4輪駆動車の新たな市場を開拓してゆく。その後ウイリス社はカイザー



ディーラーメッセージ

インポート・プラス
札幌美園店
営業グループ

山本 友紀さん

「新発売となったコマンドー、Jeepとしては日本国内では初のディーゼルエンジン車です。他にも初めてつくしの装備が多数あり、私も楽しみに待っていた一台です。デザインや内装も高級感があり、年齢や性別を問わず多くのユーザー様に受け入れられると思います。ディーゼルエンジンですから低速からパワーがあり、乗りやすい設定で、多くのお客様が関心を持たれているようです。7人乗りの便利さと高級感のあるデザイン、私も「カッコいい!」と思ってしまいました。まったく新しくなったコマンドー、ぜひ実際に見て、触れてください。寒冷地である北海道でこそクルマは4WDですし、4WDといえばJeepです。試乗車も用意しておりますので、ぜひインポート・プラス札幌美園店にお立ち寄りください、お待ちしております」



- 主要諸元：(COMMANDER Limited)
- 全長×全幅×全高／4,770×1,860×1,730mm
 - ホイールベース／2,780mm
 - トレッド／前：1,580mm 後：1,590mm
 - 車両重量／1,870kg
 - 最小回転半径／5.8m
 - エンジン／1,956cc 直列4気筒DOHCディーゼルターボ
 - 最高出力／170ps・3,750rpm(ECE)
 - 最大トルク／35.7kg・m：1,750～2,500rpm(ECE)
 - JC08モード燃費／14.1km／ℓ
 - ミッション／電子制御式9速AT
 - ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク 後／ディスク
 - タイヤサイズ／235/55R18
 - 駆動方式／4WD
 - 乗車定員／7名
 - 車両本体価格(札幌地区)／5,970,000円(税込)



Jeep初の 7人乗りタイプとして誕生！

ハード系4WD車の代名詞となっていたJeep、堅牢なラダーフレームにリーフリジッドサスペンションという伝統を、最も正統的に受け継いできた『ラングラー』をはじめとして多くの人気モデルを有するのだが、そのハードなイメージを都会的に洗練させたのが、グランド・チェロキー。だるう。シャーシはモノコックにラダーフレームを組み込むという手法がとられ、サスペンションも無骨なリーフスプリングからコイルに変更。居住性も改善され、ルーム内はJeepと思えないほどの上質感を持っていた。

その一躍人気モデルとなったグランド・チェロキーをベースに、ステーションワゴンタイプのボディを持っていたワゴニアのデザインも取り入れて、2006年に発売開始となったのが初代『コマンドー』。Jeep史上初の3列シートに7人乗りモデルとなったコマンドー、ベースとなったグランド・チェロキーよりボディサイズは大きくなり、名実ともにJeepのフラッグシップモデルとなつての登場だったのである。

7人乗りとなりボディサイズも拡大された『コマンドー』だが、四角くボクシなJeep

いと言つていかもしれない。

新型コマンドーの開発ベースとなったのは、ファイアットが主導し、4WD部分にはクライスラーのノウハウが導入されたという「スモールワイド4×4アーキテクチャー」という技術。これは2016年にコンパスにも採用されており、新型コマンドーはそのコンパスをベースに、全長を350mm、全幅を50mm、全高を90mm、ホイールベースは145mm伸ばすことで3列シート7人乗りに発展させたのだが、そのプラットフォームは見直され、コマンドー用に進化を遂げていることは言うまでもない。

フロントグリルはグランドチェロキーやコンパスを踏襲した、シルバーにメッキされた矩形を7個水平方向に並べたセブンスロットグリル。誕生当時から継続されてきた、ラングラーなどの伝統的セブンスロットグリルとはまったく違うイメージなのが現代風に洗練され、これが新しいJeepのアイデンティティとなつてゆくのだらう。

ほぼフラットなボンネットから続くルーフラインも水平で、垂直に近い角度で切り落とされたテールエンドにつながる。このデザインが3列目シートエリアを確保するための処置なのは明白で、それがボディラインを間延びさせてしまうのでは…という危惧は実際に現車を見た途端、きれいに消え去ってしまった。ステーションワゴンとしての美しさと、台形の大きなホイールアーチが見事にマッチするデザインに仕上がっていたのである。

インテリアも上質感は充分。レザーシートの仕立ての良さとホールド性はまったく問題なく、乗り込む度に必ず目に入るフロントシートバックに浮き出した「Jeep」の文字

ep正統のデザインは視界も良く、トップグレードに搭載されたアメリカンV8エンジンのパワフルさと、電子制御LSDも装備する本格的4WDシステムはJeepファンから絶大な人気を呼ぶのである。しかし時代は移り、SUVに対するユーザー指向もハードなクロスカントリ系から、都会的クロスオーバーカーが主流となり、『コマンドー』は2010年には出生地であるアメリカ本国でも生産販売を終了する。

一時的に市場から姿を消していたコマンドーが復活するのは2021年。Jeepの経営母体がヨーロッパ系となったこともあり、SUVの主流となるFFベースのクロスオーバーカーとして、11年ぶりにブラジルとインドでの生産が開始される。販売主地域は発展途上新興国向けだったのだが、徐々に拡大されてゆき、待ちに待った昨年の10月、とうとう2代目『新型コマンドー』が日本国内でも販売スタートとなったのである。

—インプレッション— ヨーロッパデザインの 新タイプJeep！

2代目となる新型コマンドーだが、初代とは3列目シートを持つ7人乗りという以外に共通項はほとんどなく、名実共に時代にマッチした新型車である。初代が強固なプラットフォームに縦置き大排気量エンジンを搭載したFRベース4WDであったのに対し、新型は横置きエンジンの電子制御4WDシステムを持つFFベースなのだから。それはアメリカンビッグ3であったクライスラーと、ヨーロッパの雄であるファイアットの思想の違いだ。

ステアリングホイールやシフトレバーも本革巻きで高級感があるのだが、多くの車種に見られるようにステアリングスポークに多くのスイッチが装着され、手を添えるポジションを限定されてしまう。またセンターコンソールボックスが高いため、そこに左ひじが当たってしまうのだ。しかしそれも慣れの問題で、ゆつたりと座って右ひじはドアに、左ひじはコンソールに置いてドライビングすればいいのだらう。

いずれにしても、インテリアは「妹分」の『コンパス』をベースにしているとはいえ、その上質感はさらに磨き上げられ、洗練さの度合いは大きく向上していることは言うまでもあるまい。

必要充分なパワーと 信頼できる4WD性能！

コクピットに腰を落ち着けて、まず好感を持ったのは足元の広さである。このコマンドーはインドで生産されており、インドは長くイギリスの統治下にあったため左側通行であり、それもあって最初から右ハンドルとして設計されたのだらう。そのため本来は左ハンドルで設計されたのに無理やり右ハンドルにした一部の輸入車とは違い、足元に余裕があるのだ。ただし、ヨーロッパのISO基準にも従わざるを得なかったため、残念ながら国産車とは逆の、ウインカーが左でワイ



パーレーバーが右なのは仕方ないところ。

前方に目をやると丁度見やすい位置にメーターパネルがある。その表示方法はいくつがあるのだが、こはアナログをチョイス。左に4、500回転からレッドゾーンのタコメーター、右にはヨーロップ車らしく240km/hまでのスピードメーターが現れる。スタートボタンを押し、アクセルをブリッピングするとタコメーターの針が駆け上がる。このあたり、電動車やハイブリッド車には感じられない小気味よさだ。

ディーゼルエンジン特有のノイズと振動は大排気量のアメリカンを感じさせるには十分の「演出」とも言えそう。アクセルオン後の回転の上りは2000回転に近づくときディーゼルらしいトルクの盛り上がりを感じることが出来る。このディーゼルエンジン、フィアットが2008年頃から多くの車種に採用し、その後も改良とアップデートを重ねてきたもので信頼性は高い。

さらにミッション、なんと電子制御オートマチック9速が搭載されているのだ。9速もあるため、細かくシフトしてくれ通常加速ではどこでシフトアップしたかも感じられない程スムーズなのだ。18インチのホイールに収まる大きなブレーキローターからくる制動力も大きく、ブレーキペダルのタッチも絶妙で、踏み加減によって正確に速度を落としてくれる。

とにかく一般市街地走行においてはなんらの不足も感じられない。車体装備重量が2トンを超えるため、発進加速については多少おっとりした感触だが、エンジン回転を上げるにつれてモリモリとトルクが湧き出す。前方車両との安全な車間距離を保つアダプティブクルーズコントロールや、車線を逸脱した場合にドライビングをサポートしてくれるアクティブレーンマネジメントなど安全運転支

援システムも充実しており、その安心感は大きいし、長距離走行でも疲労を軽減してくれるはずだ。

路面の荒れたワインディングロードに乗り入れてみたが、ギャップからの突き上げが多少ある。ただそれは堅牢なモノコックフレームからくるもので決して不快感はない。7人乗りにするためホイールベースを伸ばしたことによる操縦性の低下も懸念されたのだが、ステアリングの切れ角に応じて素直に曲がってくれる。クロスオーバーSUVに極端にクイックな操縦性は必要なく、誰もが自然に操れる万人向けセッティングこそ重要なのだ。

また新型コマンダーには、「AUTO」、「SNOW」、「SAND/MUD」とドライブモードをかえる機能も装備されている。路面状況によつて的確な4WD走破性を確保できるのだ。また「4WD LOCK」と「4WD LOW」というスイッチもあり、これを入れると1速固定で4輪すべてに強力なパワーが配分され、強烈な加速と悪路走破性をもたらしてくれる。このJeepらしい4WD装備こそが、北海道の氷雪路面を克服する必須の要素だと思ふのである。

ヨーロピアン風クロスオーバーSUVにユーザーの希望するすべてのアイテムを装備し、そこにハードなイメージを持つJeepのテイストを加えた新型コマンダー。プラットフォームやディーゼルエンジンは長年改良を加えてきた安定感と抜群であり、そこに最新の安全運転支援装備や4WD性能を加味し、ファミリーカーの要素さえも盛り込んだ一台、それが新型コマンダーなのである。

このJeepの最新作、多くのJeepマニアはもちろんのこと、ミドルクラスの4WDファミリーカーを欲する多くの人たちの心を魅了し、絶大な人気を博するに違いない。