

- 主要諸元：(Altitude)
- 全長×全幅×全高／4,105×1,775×1,595mm
 - ホイールベース／2,560mm
 - トレッド／前：1,540mm 後：1,530mm
 - 車両重量／1,570kg
 - 最小回転半径／5.3m
 - モーター最高出力／156ps:4,070～7,500rpm
 - モーター最大トルク／27.5kgm:500～4,060rpm
 - WLTCモード電費／127Wh/km
 - 一充電走行距離／486km(国土交通省審査値)
 - 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／215/60R17
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(北海道地区)／5,800,000円(税込)



JEEPから新型EVが登場 その完成度には驚かされる JEEP AVENGER

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 敷(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

—プロフィール— 伝統あるブランド JEEPが生んだEV

JEEPから非常に魅力的なコンパクトモデル・アベンジャーが登場した。しかも前輪駆動でJEEP史上初のEV(電気自動車)で

ービスステーションで給油するのではなく、自宅や専用充電器が設置されている場所で充電するという点。また給油は数分で終わるが、EVは100kWの急速充電24分で最大80%、満充電までには約50分かかるとのこと。そこで提案したいのは、充電時間を毎日の生活や長距離ドライブの中にうまく組み込むという考え方である。例えばスーパーでのショッピングや道の駅でのランチタイムを利用して充電したり、ドライブ計画においては充電スポットを念頭に置いてルートを検討することである。宿泊施設やゴルフ場、商業施設などにあるEV充電スポットは、専用のアプリで検索することができる。

こうした変化を肯定的に受け取ることができるのなら、EVは極めて魅力的な選択肢になる。なぜならEVにはモーター駆動ならではの楽しみがあるからだ。それは「走りを楽しむ」といふことに尽きる。モーターは低回転から最大トルクを発揮する。走り出しの力強さは大排気量のエンジン車に匹敵し、しかもそのままシームレスに回転と車速が上がっていく。この感覚はEVだけのもので、未体験の方には是非一度試乗されることをお勧めしたい。個人的には環境対策やランニングコストよりもこの走りにこそEVを積極的に選ぶ理由があると思う。モーター駆動の優位性に気づいたメーカーから、今後あらゆるカテゴリーのEVが発表される可能性は非常に高いと言える。

スポーティで、 その気にさせる内外装

アベンジャーの3サイズは、これまで最もコンパクトだったレネゲードに比べ、全長で150mm全幅で30mm、全高で100mm(ガソリンモデル比)小さい。レネゲードは丸目ヘッドライ

ある。すでにレネゲード／ラングラー／グランドチエロキーにプラグインハイブリッドが存在するとはいえ、アベンジャーの登場には色々な意味で驚かされた。JEEPというブランドの歴史や代表車種の変遷を見れば一目瞭然、一般的なJEEPのイメージは、タフで無骨な4WD、あるいは洗練された都会派4WDであり、パワースーツはNAのガソリンエンジンなのである。15年に発売された初のスモールSUV・レネゲードあたりから変化の兆候はあり、大きく風向きが変わったのは20年に登場したプラグインハイブリッド・レネゲード4xeだった。クルマ好きの間では「JEEPもついにエコ志向か」という声が聞かれたが、そう単純な話ではない。世界的なエコ志向の流れから実用化されたモーター駆動の可能性を、JEEP伝統の4WDに採りこんだと思えるのが正しいと思う。つまり、妥協ではなく進化ということだ。それ以降、どんなモデルが登場するのか楽しみにしていたのだが、なんとブランド初のEV、それもFFモデルというのだから、驚かないわけがない。

電気自動車を積極的に 所有するという人々

まず最初に書いておきたいことがある。EVについて、充電スポットや充電時間への懸念を持たれる方は多いことだろう。アベンジャーに限らず国内外のメーカーから登場しているすべてのEVについて言えることだ。市街地であればカーディーラーや大型スーパーの駐車場にある急速充電器を利用できるが、特に遠乗りの際の充電について気になるという声を多く聞く。EVを取材させていただく度に書いているのだが、EVを所有することでカーライフには間違いなく変化が訪れる。ガソリン車／ディーゼル車と決定的に異なるのは、サ

トがラングラーを思わせ愛嬌があるが、アベンジャーはグランドチエロキーを思わせる精悍な顔つきと、如何にもスポーティなスタイリッシュさを持ち合わせている。グリルに設けられた7スロットや台形のホイールアーチ形状などから一目でJEEPと分かる一方、他のラインアップと明確に差別化されている点にデザインの素晴らしさを感じる。お借りした試乗車の外装色グラナイトメタリックは適度な重厚感を持つものの、重すぎないのが良い。

運転席は、なんともやる気にさせてくれる空間演出が施されている。大きなセンターコンソールが左足に当たるが、身体のホールド性につながっており、何よりクルマ好きにとってはこの囲まれ感が嬉しい。デジタルパネルにはタコメーターがない代わりに、バッテリー残量とパワーグラフが表示され、フルカラー10.25インチマルチビューディスプレイが非常に見やすい場所に設置されている。このディスプレイはタッチパネルなので、操作のためのスイッチやダイヤル類を設けないことで、シンプルかつ省スペース化を図っている。またシフトレバーがなくなりスイッチになったことも、省スペース化につながっている。

後部座席は広大ではないが必要にして十分。逆に言えば、このコンパクトなサイズにしてよくそこまで居住空間を確保したなという印象だ。大人でもしっかり座ることができ、頭上に拳つ半の余裕があるので窮屈感は一切ない。さすがにラグジュアリースペースの奥行きはそれほどないが、日常的なショッピングや2〜3人での旅行では不満のない容量だろう。繰り返になるが、コンパクトなボディにも関わらず、これだけの有効空間を確保している点はすごいといしか言いようがない。

また安全装備についてはレーンキーピングアシスト・レーンポジションアシスト・前面衝

ディーラーメッセージ

インポート・プラス
札幌美園店

山本 友紀さん

JEEPブランドの中でもっともコンパクトで、初めてのEVとして登場したAvenger。JEEPのアイデンティティである7スロットグリルや洗練されたエクステリアデザイン

を継承しつつも、街乗りに適したサイズ感を実現しています。そしてJEEPならではの走行性を操ることができるセレクトレインシステムによって、アウトドアフィールドへの乗り入れが可能であることから、遊びの幅が広がる一台とすることができます。アクセルを踏み込むと瞬時に反応するモーター、必要十分な室内空間を確保する一方、全長4m余りにまとめたコンパクトなボディ。日常的な走行シーンでも軽快でスムーズな走りをお楽しみいただけます。ぜひご来店・ご試乗のうえ、JEEPラインアップに新たに加わった魅力的な一台をご体感ください。



インプレッション 軽快な走りと秀逸な セレクトレインシステム

突警報、衝突被害軽減ブレーキ（歩行者、サイクリスト検知機能付）など、現代車ではお馴染みの機能がしっかりと採用されている。
なおウィンカーやハザードの動作音が特徴的であることは記しておきたい。最初は随分と大袈裟な音があるなど感じたのだが、慣れてくると心臓の鼓動のように聴こえてくる。よくある「カッチンカッチン」ではなくベースギターでリズムをとっている様な音なのだ。もちろん意図したものだろうが、試乗を終える頃にはアベンジャーが頼もしい相棒のように思えてきた。細かなことだが、こう言った演出はまさに遊び心の極みだ。

アベンジャーにはJEEP特有の走行機能であるセレクトレインシステムと、急勾配でも一定速度で走行できるヒルディセントコントロールが設定されている。セレクトレインシステムは路面状況に応じてスポーツ／ノーマル／エコ／サンド／マッド／スノーの6種から選択できる走行モードで、手元のスイッチ一つで操作することができる優れたものだ。

まずはドライブモード「ノーマル」で走り出してみる。エンジン音も振動もないので、滑るように発進する。そして少しかアクセルに力を入れると、グツとトルクが出てきて容易に周囲の流れをリードすることができる。モーターのスペックは最高出力156ps／最大トルク27.5kgm。1,500〜1,800ccクラスのボディサイズなので、身のこなしが軽快かつスムーズだ。しかも最大トルクは500〜4,060rpm、最高出力は4,070〜7,500rpmで発生するので、低速域は太い

トルク、高速域は軽快でナチュラな馬力で走ることができる。前述の通りガソリン車と電気自動車は根本的に異なるので、クルマ好きであればあるほどその違いに驚くことだろう。アベンジャーもその例に漏れず、街中でGO&STOPを繰り返すだけで「楽しいな、このクルマ」と感じられる。

ワインディングを走ってみると軽快さはさらに際立つ。ニュートラル傾向のステアリングマナーと、前後左右どの車輪へ荷重されているかという情報がしっかりと伝わってくる足回りのセッティングにより、タイトコーナーでも非常にコントロールしやすい。ステアリングが小径なうえ、非常にクイックなのでなおさらである。またボディ剛性や1,600mm未満に抑えられた全高も影響していると思われる。路面凹凸の吸収の仕方も見事で、コツコツと硬いわけでも、ゆらゆらと柔らかいわけでもない、絶妙な乗り味を実現している。セレクトレインシステムでスポーツモードを選択すると、それまでのスムーズな心地よさにシャープで力強い躍動感が加わる。なかなか速いので、腕に覚えのある方は十分楽しめるだろう。

願わくば雪上走行を試してみたかった。もとより北海道は4WD需要が極めて高く、同一車種でFFと4WDがあれば70〜90%は4WDが選択されるエリアなのだ。世界に誇る4WDを作り続けてきたJEEPが自信を持って世に出したFF車なのだから「荒れ地や雪上でも心配ご無用！」と言い切るだけの確証を得たかったのだが、残念ながら取材日は好天のうえ乾燥路面。悪路走破性についてはJEEPサイトやアベンジャー特設サイトに用意された動画で確認するしかないのだが、モーター駆動であることと強力なセレクトレインシステムによって、かなり高いレベルの走りを見せてくれるものと期待したい。