

# 【ジープ・ラングラー】 作り込んだ4代目が見せる盤石の走り サハラ/ルビコンに試乗

text:Takuo Yoshida(吉田拓生)

photo:Satoshi Kamimura(神村 聖)/Masakatsu Sato(佐藤正勝)



「ラダーフレームは古典的な構造だが、  
現代的なモノコックボディにはない  
強靱な車体を作り上げることができる」



## ジープ・ラングラー・アンリミテッド・サハラ2.0Lターボ

### どんなクルマ？

ジープ・ブランドの歴史は古く、原初のジープは1940年代にミリタリー・ユースとして開発され、その優れた設計により世界中でノックダウン生産が行われている。

かのランドローバーすら、最初のプロトタイプはジープをお手本にしていたほどなので、ジープこそが全てのオフローダーの元祖と言っても過言ではないのである。

現行モデルで4代目となるジープ・ラングラーの初代がデビューしたのは1987年とそれほど古くない。だがその祖先を辿ればつや消しグリーンで塗りつぶされた初代ウィリス・ジープまで行きつくことになる。

現在のジープ・ブランドは小型のレネゲードやグランド・チェロキー等々、幅広いラインナップが用意されているが、本家本元の最もタフなモデルはラングラー・アンリミテッドなのである。

なぜラングラーが本家本元なのかと言えば、その核となる部分に現在のジープ・ブランドとしては唯一ラダーフレームを採用しているからである。2

本の閉断面の鋼管が車体の前から後ろまで貫通し、パワートレインや足回り、そしてボディ本体を結びつけるラダーフレームは古典的な構造だが、現代的なモノコックボディにはない強靱な車体を作り上げることができる。

このため本格派のオフローダーは今なおラダーフレームを採用し続けており、ここがオフローダーと乗用車の中間的なポジションにあるクロスオーバーSUVとは根本的に異なる部分なのである。

### 4気筒モデルは軽さが際立つ

2018年にモデルチェンジを果たしたラングラー・アンリミテッドだが、その外観は驚くほど先代に似ている。

縦7本のスロットが入ったグリルとボディから張り出した前後のフェンダー、そして四角いボディは一目で「ジープ!」とわかるラングラーのアイコンなのである。

一般的な乗用車のモデルチェンジは、必要に駆られてではなく目新しさのためにスタイリングを

変えることが少なくない。その点では女性のファッションにも通じる場所があるが、ラングラーのそれは男性的。リーバイスのジーンズのように少しずつリファインはされるが、基本的な構成は不変なのである。

現行のラングラー・アンリミテッドのラインナップはシンプルだ。ベーシックなスポーツと装備充実のサハラ、そして最上級のオフロード性能を秘めたルビコンである。

パワーユニットは2L直4ターボと3.6L V6自然吸気の2種類が用意され、サハラには双方のエンジンを搭載したモデルが存在する。今回撮影したサハラは直4ターボを搭載していた。

アメリカ車と直4ターボのイメージは相性が悪そうだが、実際にはすこぶるスムーズで速い。ラングラーは現行モデルになってからボディが軽量化され、すっきりとしたドライブフィールを身に付けているが、その軽快感溢れる走りやターボの伸びが実に良く合う。

オンロード主体で考えるなら直4モデルがおすすめ。スタイルからは想像がつかないスポーティな走りに驚かされること間違いなしだ。



## ジープ・ラングラー・アンリミテッド・ルビコン3.6L

### 悪路の王者、意外にリーズナブル

ゴツイナリをしているのに、高速道路でも山道でも楽しめてしまう4気筒ターボ搭載のラングラー・アンリミテッドは意外性を秘めたグレードといえる。

一方3.6LのV6搭載モデルは、落ち着いたある王者の風格が漂う。今回試乗したルビコンは電動開閉式ルーフを備えた「スカイワンタッチパワートップ」という売り切れ間近(?)の限定車である。

王の証となるのは前後のデフロックを締結でき

る機能と、フロントのスウェイバー(スタビライザー)を切り離せる機能で、ともにセンターコンソールのスイッチで操作できる。これらルビコンだけの専用装備に加え、ラングラーの全てのモデルに標準で備わる8速AT+2駆ハイギア、4駆ハイギアのオートとパートタイム、4駆ローギアを切り替えられる副変速機の機能により、ルビコンはオフロードで無敵の走破性を誇るのである。

4駆ローギアの1速で、前後のデフをロックしスウェイバーは解除! という最強状態では、ルビコン

はゾウのようにゆっくり進む。それこそが岩だらけの大地を的確に掴み、乗り越えていくルビコンの真価なのである。

と言われてもオフロード関係の機能は複雑でよくわからないという人も多いはず。だが価格を知ると最上級のルビコンに興味を湧く人もいるだろう。

同じV6搭載のサハラの576万円に対し、ルビコンは36万円高いだけの612万円。これなら「最上級いっちゃおうか」という人がいてもおかしくないのである。



# Jeep

**WRANGLER UNLIMITED  
RUBICON**

# Jeep

**WRANGLER UNLIMITED  
SAHARA**



ジープ・ラングラー・アンリミテッド・サハラ2.0Lターボ



ジープ・ラングラー・アンリミテッド・ルビコン3.6L



## リジッドにこだわり、リファイン極める

現行モデルのラングラーの2台、サハラとルビコンを試乗して感じた凄さは多岐にわたる。

例えばそれはルビコンの並外れた走破性であり、4気筒サハラのオフローダーらしからぬスポーティな走り等々なのだが、それよりも驚くべきは、シャシーの側かも知れない。

ラングラーは伝統的なラダーフレームを採用しているだけでなく、前後の足回りもリジッドアクスル形式を維持したまま、現代的な走行性能を手に入れているのである。

以前はランドローバー・ディフェンダーやメルセデス・ベンツGクラスといった本格オフローダーたちが当たり前のように採用していたリジッドアクスルだが、ライバルたちはここへ来て伝統的なシステムに見切りをつけ、独立懸架のサスペンションに変更している。

だがラングラーの開発陣は究極のオフロード性能を確保するため、骨格ともいえる部分の変更を許さなかった。

その代わりとしてボディの軽量化やインフォテインメントシステム、走りの質感に至るまで徹底的にリファインすることで新型を成立させたのである。

アメリカ車やオフローダーといった枠を超越し、濃密な個性を全身にまとったラングラー・アンリミテッドは、カタログを広げてライバルと性能比較して買うようなクルマではない。

必要な人にとっての選択肢はこれ1台しかなく、手に入れてしまったら次が見当たらない。一本筋が通った飽きの来ない本格派。こんなクルマはラングラーしかないのである。●



**「開発陣は究極のオフロード性能を確保するため、骨格ともいえる部分の変更を許さなかった」**