



JEEP WRANGLER

悪路を駆ける スポーツカー

オンオフ問わず走りを楽しむラングラーは、オフロード4x4界のスポーツカーだ。YJ、TJ、JKと三代続いているが、中でも走りの楽しさで一歩抜き出ているのはTJだろう。中古車価格もこなれてきており、コンディションの良い一生モノの一台を手に入れるには、今が絶好のタイミングと言える。

文/佐藤優彦



①オーソドックスなパートタイム4x4を踏襲。初期モデルは3速ATだった。②シート表皮はカジュアルな雰囲気のファブリック。③シンプルだが不足のない機能的なインパネ。



①伝統のリジッドアクスルを踏襲。ただしリーフに代えてコイルスプリングを採用した。②ボディは頑丈なラダーフレームに載せられる。③エンジンはYJからのキャリーオーバーとなる4リッター直6。当時のジープの主力エンジンだ。



ドライバーの着座位置が、ちょうど車両の中心にあり、軽快なハンドリングが味わえる。オープンエアモーターリングも、ラングラーTJの魅力のひとつだ。



ラングラーTJには、ジープの正統後継モデルとして、高い走破性が与えられた。



ジープの伝統を受け継ぐ

軍用車から派生した民生用ジープ、CJシリーズ。当初は軍用車そのものと言える仕様だったが、乗用車としての快適性や日常の使い勝手が考慮されるようになり、その後継のラングラーYJではさらにその傾向が強まった。反面、本来のオフロード走破性は犠牲になってしまったと言える。

ジープの正統後継車ながら、スタイル重視で走破性はイマイチ…。そんな流れをガラリと変えたのが、YJの後継として1996年にデビューしたラングラーTJだった。伝統の前後リジッドアクスルを踏襲しながらも、快適性と走破性の両立を阻んでいたリーフスプリ

ングを廃し、コイルスプリングを採用。メカニズムの変更点は、ほぼこの一点に尽きる。しかし、それがTJのオフローダーとしての魅力を格段に引き上げたのだ。車両本体で300万円を切る戦略的な価格設定もあって、TJは一気に幅広いユーザー層に普及した。

エンジンはYJから引き継いだ4リッター直6。チェロキーやグラチェロも含め、当時のジープを代表するパワフルなユニットだ。ボディと別体のラダーフレームに、オーソドックスなパートタイム4x4機構と、先進性とは無縁の構成。さらに、ボディは2ドアのみ、幌もしくはFRPトップというのも、CJ以来の伝統に則ったもの。当然、快適さや使い勝手

が犠牲になるわけだが、流行に流されず、独自のスタイルを貫く姿勢が、「ジープらしさ」として評価されてきたのだ。

また、オフロード4x4の伝統に従った造りは、豊富なアフターパーツを生み出した。これもオフローダーとしての魅力のひとつだ。

ラングラーTJは、現行JKが登場する'07年まで、約10年にわたって販売された。その間、幌モデルの輸入が中断されたり、ハードアが廃止されたりといった仕様変更はあったものの、基本構造や機能は不変。最大の変更点といえば、ATが3速から4速へ('02年)、MTが5速から6速へ('05年)と進化したことくらい。あくまで基本に忠実なクルマなのだ。

この車種の認定中古車物件を探す