

THE
4x4
Tiger Auto
BOOK



日本のJeepカスタマイズの草分け!
タイガーオート

拝啓

本誌で皆様にご挨拶させて頂ける機会を得て、大変嬉しくまた光栄に存じます。

Jeepならびにタイガースーツに皆様がお寄せくださっている大きな関心とご支援にタイガースーツを代表し、御礼を申し上げます。

タイガースーツは1980年にアメリカン・モーターズ・コーポレーション（AMC）と販売代理店契約を締結し、現在のジープ販売をスタートさせました。1985年には現在の地、埼玉県鶴ヶ島市に移転し、以来、Jeepを中心に4WD車の新車販売・カスタマイズを手懸ける専門店として、独自の歴史を積み重ねて参りました。

1999年にはタイムラークライ斯拉イラ日本と埼玉県西部地区の正規販売店契約を締結し、メインディーラーの埼玉西クライスラ株式会社（ジープ所沢）を設立し、クライスラー車/ジープ車の新車販売、メンテナンスなどにも、より一層の力を入れて参りました。

YJラングラー、三菱ジープJ53からスタートした「タイガーパッケージ」は、新車+カスタマイズをワンストップで完結できる新車カスタムコンプリートカーの先駆けとして多くのお客様にJeepをより身近な存在に感じていただけるよう、時代に合わせた進化を続け、現在も多くの方々にお楽しみ頂いております。

1941年Willys MBから始まったJeepの歴史は、80年という永き時を経て、日々進化を続け、地の果ての道なき道、そしていかなる悪天候下においても安心且つ確実な走破性を有した究極のオフロード車であり、高速道路の長距離移動も快適にこなす万能なモデルでもあります。

このJeepを通じてオーナー様が所有する喜び・満足感を感じて頂けるよう、オフロード走行会は勿論、キャンピングイベントやバーベキューイベントなど自然をより身近に感じられるような、家族の笑顔が増えるようなイベントを企画して参ります。これまでJeepブランドに接する機会の無かった方へもJeepブランドの魅力を感じて頂けるような様々な取り組みを行なって参りますので、多くのご参加をお待ちしております。

最後にこの冊子が、皆様をJeepの素晴らしい世界へ導く良きガイドとなることを願い、ご挨拶とさせて頂きます。

これからも変わらぬご愛顧のほど、宜しくお願い申し上げます。

敬具

株式会社タイガースーツ
埼玉県クライスラ株式会社
代表取締役社長 山中哲治





ジープ・ラングラーの魅力語る時、
唯一無二であることやオフ走破性ばかりが採り上げられる。
しかし、その本質は、そんな上辺では語ることはできない。
ユーザーにならないと見つけられない、
ラングラーの本質を探すトレックへと出掛けることにした。

文:吉田直志 写真:向後一宏
撮影協力:タイガーオート (<https://www.tigerauto.com>)



JEEP TREK *Special*

やっぱり、 ジープはいい。

本質を改めて探る旅に出る

つい先頃に発売されたばかり
と思っていた新型ジープ・ラン
グラー、通称JL型ラングラーも
デビューから1年以上が経過。イ
ヤーモデルも2018年式からス
タートして、現在は2020年
モデルの販売がスタート。安全
装備の充実を果たしながら、グ
レードによる搭載エンジンを変
えるなど、イヤーモデル3期目
にして、すでにその変遷を空で
言えないほどに複雑になっている。

いずれにしても、新型ラング
ラーの販売は絶好調のようだ。
そもそもJL型は、アメリカカ本
国以外でも売れている国であ
る日本以外でも引き合いが多い
ようで、各仕向け地でウチにも
欲しい、ウチにも欲しいと、グ
ローバルで引つ張りタコなジープ
になっているらしい。個人的に
は、ラングラーって稀有なモデル
であって、過去には乗る人を選
ぶという一面すら持っていた、そ
ういった個性を極めたジープだ
ったはずなのに、という思いが
どこかにあり、国内はもろん
全世界における人気ぶりに戸感
いを感じるところもある。しか
し、最新世代のラングラーのス
テアリングを握ると、初めてラン
グラーに乗る人でも不足を感
じさせないその仕上がりぶりから、
世界中で引つ張りタコになってい
る状況にも納得がいく。

しかし、ラングラーの魅力は
そこに止まらない。今回のジ
ブ・トレックはタイガーオートのカ
スタマイズモデルに乗り、ラング
ラーの本質を改めて探ってみる
ことにした。タイガーオートのこ
とは今更語るまでもなく、この
後のページで詳しく語られるだ

ろうから、ここでは多くには触
れないが、ジープに古くから携
わるプロショップというスタンス
と、ジープ正規ディーラーたる
スタンスにより、幅広いジープフ
アンに支持されている。

楽しさが増すカスタマイズ
話は少しそれるが、ジープは、
ノーマルのままでオールマイティ
に走ることができると謳っている
ことを御存知だろうか。もちろん、
モデルによつてそのレベルは異な
るが、ジープに期待される新し
い体験はそのまんまでも大丈夫
とジープブランドは発信してい
る。その上で、カスタマイズによ
つてそのオリジナリティ、ジ
ープの世界観が広がることも見越
した設計がされている。ここが、
ジープブランドのスコイところだ。
ちなみに、ジープラングラーが、
この時代においても旧態依然と
して使用する前後リジッドサス
ベンションは、カスタマイズをシ
ンプルに、そして、低予算で実
現できることまで考慮している
ため。

だから、タイガーオートのモ
デルは、ジープが本来持っている
ノーマルの良さを提案しながら、
カスタマイズによってより愉
しさが増す、そんなスタンスで
ジープライフをアシストしてい
る。このモデルの詳細はこの後に
語られるだろうから省くが、乗
り味に関してはオリジナルの30
mmアップコイルスプリング、そし
て、オリジナルとなるハイライ
ンファンダーによつて大径タイヤ
を組み合わせているところにある。
乗り込む際には、リフトアップ
分だけの、よここいしよ。はある
ものの、どっこいしょ、とまで
言葉にしないでいい、その加減





がいい。35サイズのMTタイヤに快適性はどこまで求められるのだろうかと思いつつ、アクセルを踏み込んでみると、ノイズ、グリップ感ともに不足なし。ノーマルバネレート進捗に意図的にしたというオリジナルスプリングとの相性も良く、これなら遠くまで出掛けられるな、そんな予感を覚えた。

ラングラーに乗るといつも、このクルマはオリジナリティにあふれているな、と必ず思う。フロントウインドウに高さがないこと、傾斜をさせずにほぼ垂直にレイアウトされたインパネ、キヤビンスペースを犠牲にしますと高らかに宣言しているロールオーバーなど、唯「無二」を超えた、ラングラーだから許されることだらけ。それは機能性をデザインしたもので、とも言えるが、まあ、今どきの乗用車テストからすれば、

広く一般に認められるものではない。しかし、そこに不満どころか、らしさを感じてしまうのはやはり、ラングラー流の独特の乗り味と、オフロードにおける走破力、そして、何者にも似せないどころか、頑固とまで言える、そのスタンスに魅了されてしまうからだ。だから、ラングラーのデザインテストを真似ようとしたクルマたちを目にすると、申し訳ないが模倣にしか見えない。

高速道路を走って気付いたのが、タイガーオートが仕立てたこのラングラー、快適に、真つすぐ走る。真つすぐ走らないクルマなどあるのだろうかと思われるかもしれないが、それは、高速走行においてもふらふらとする挙動がなく、つまりは修正舵を充てぬままに、気楽に、そして気分良く走れるという意だ。もちろん、タイヤ分、つまり、このト

レッドバターンと、バネ下に負担をかける大径サイズは、ノーマルとは異なる乗り味を提供するが、大幅に悪影響を与えるところか、うるさいといったところはなく、快適性をスポイルしていないというバランスを感じた。

ジープだから愉しめる
今回のトレックは富士山麓を当てもなく巡ることにしていた。カメラマンの向後氏も、まだ富士山麓に立ち入り、走ることができた世代だ。だから、富士山麓で今ではゲートが掛かった林道を目にすると二人の会話は途端にあの頃は…からスタートし、5合目までたどり着くのに危機一髪だったとか、そんな話題へと広がっていく。今でも立ち入ることが許されている麓の林道は、この秋の台風と大雨によって、いつもとは違って荒れた表情を見





2000年代

カタログモデルとして存在していたかのような自然な仕上がりを生み出すTJピックアップだが、実はピックアップキットをノーマルのTJに組み込み、数か月という製作期間を経てタイガーオートが作り出した。キットとはいえボン付けというわけではなく、そこには卓越した技術が必要とされた。

ラングラーYJ、ジープJ53に続いて設定されたのがXJチェロキーのタイガーパッケージ。50mmワイドのフェンダーが装着されたワイドフェンダーパッケージ、キットが組み込まれたハイリフトタイプなど、数種のパッケージングがあった。オンロードタイヤを選択した。ちょっとやんちゃな仕様もあった。

1990年代



1980年代

文句なしにカッコいいといえるのがタイガーパッケージに仕立てられたラングラーYJ。マイルドなリフトアップにソインチューブのクロームバンパー&ランプ、外径アップ&ワイド化を行ったオフロードタイヤ、それに合わせて装着されたワイドオーバーフェンダーなど見所は多数。

タイガーパッケージのルーツがこの三菱ジープJ53だ。当時のタイガーオートのコンセプト「こだわりたい男たちのマシンランド」をまさに具現化したジープだった。国産四駆では乗用車ライクな乗り心地が求められつつあった時代のなかで、敢えて硬派なオフロードスタイルを提案した。

1980年代



※タイガーオートの歩み、取組みは14ページを参照

創業者の山中敏正氏は、1985年6月、埼玉県鶴ヶ島市でタイガーオートを設立した。3年後には、タイガーパッケージの原型となる三菱ジープJ53のカスタムモデルを発表する。

タイガーオート40年のモデルトピックとJeep80年の歩み

1976 1975 1974 1972 1971 1970 1967 1966 1965 1964 1963 1961

1972 ●CJ-5 RENEGADE
5.0ℓV8エンジンに強度の高いドライブトレイン、アルミホイール、トラックロックのリアデフを装備したモデル。バハイエロー、ミントグリーンなど専用色も用意された。



1967 ●M-715
グラデュエーターをベースに、ミリタリースペックに対応したモデル。3.8ℓOHC直6エンジンに4速MTを組み合わせる。



1964 ●CJ-5A/CJ-6A TUXEDO PARK
クロムフロントバンパーやボンネットパッジ、オプションで設定された160馬力のV6エンジンを搭載された特別仕様の豪華モデル。



1961 ●FLEETVAN
郵便配達車やアイスクリームトラックなど、汎用性の高い軽量のトラックとして開発されたモデル。



1974 ●J-10 PICKUP
ホイールベース119インチモデルがJ-10となる。新しいフロントアクスル、フロントディスクブレーキ、6スタッドホイールを装備。



1970 ●DISPATCHER
CJシリーズの後輪駆動モデル。クローズドボディに、スライドドアとリアのスイングドアを装備する。郵便配達車として右ハンドルも用意された。



1970 ●JEEPSTER COMMANDO HURST EDITION
高性能なパーツメーカー、ハーストパフォーマンスとの共同開発で100台限定で生産されたハイパフォーマンスモデル。



1963 ●GLADIATOR
プラットフォームやパワートレインなどがワゴニアと共通のフルサイズピックアップモデル。メカニカルな部分の少変更のみで26年以上生産された。



1957 ●FC-150/FC-170
CJ-5のシャーシを使用してキャブオーバータイプの高い機動性を持つトラックモデルとして開発された。キャブオーバーをJeepではフロントコントロールと呼び、モデル名のFCとなった。150と170の違いは、ホイールベースがそれぞれ81インチと103インチ、荷台が78インチと108インチとなる点。



1974 ●J-20 PICKUP
グラデュエーターのホイールベース131インチモデルの名称を変更したピックアップトラック。フロントにディスクブレーキを搭載。



1966 ●SUPER WAGONEER
エアコンやクロムルーフラック、チルトステアリングなどが標準装備された、ワゴニアの高級グレード。



1966 ●J-2000&J-3000 SERIES PICKUP
グラデュエーターが進化したモデル。それぞれ120インチ、126インチのホイールベース。



1965 ●Wagoneer
フルサイズラグジュアリー4輪駆動車の記念すべきファーストモデル。自動フルタイム4WDシステムや3速ATなど革新的な技術が投入された。



HISTORY of 1960-1970

ラグジュアリーの求めに応じてスーパーワゴニアを登場させる
60年代に入ると人々の暮らしも豊かさを語るようになり、クルマにレジャー要素が求められるようになる。1963年に登場したワゴニアは、まさにその流れに対応できるモデルとしてデビューを果たしている。もちろん、オールマイティな走破性をベースとしたモデルだが、デザイン、パッケージ、そしてハードウェアに乗用車テイストを加えていたこともトピックとなっていた。さらにラグジュアリーを求めるユーザー向けモデルとして、スーパーワゴニアを登場させている。

HISTORY of 1950-1960

ボディデザインが変化し多目的モデルとして進化する
軍用モデルとして活躍したM38は、1952年になると改良を受けM38A1へとスイッチ。フレームからエンジンまでよりタフさを与えられただけではなく、ボディデザインにも変化が見られる。ちなみにこのM38A1は70年代まで生産が続いていた。民生用モデルであるCJは、1953年に大改良を受けたCJ-3Bへとスイッチしているが、1954年にはM38A1をベースとしたCJ-5が登場。レジャー、実用を含めた多目的のモデルとして進化を果たしている。

1957 1955 1953 1952 1950 1949 1948 1947 1946 1945 1941 1940

1953 ●M-170
多様なボディパッケージを持つロングホイールベースの4輪駆動。特に戦場の救急車としての役割が有名。前線から後方エリアへ給油なしで走ることができるように20ガロンタンクを装備する。



1952 ●M-38A1
より高性能なOHVエンジンを搭載したモデル。従来より高さのあるエンジンに合わせて、ボディ全体が大形化されている。ラウンドフェンダーを採用したこのデザインはCJ-5のベースとなった。



1949 ●CJ-3A
CJ-2Aをより洗練・改良したモデル。ボトムマウンのデュアルワイパー付きワンピースフロントウィンドウを採用。トランスファーケースやリアサスペンションを強化している。



1940 ●WILLYS QUAD
第2次世界対戦時、米陸軍の小型偵察車両開発計画に際した、アメリカンバンタム社のモデルをベースに、ウィリス・オバランド社が開発したモデル。



1941 ●WILLYS MA/MB
実戦配備によるテストによって、米軍にベーシックモデルとして採用されたMAをベースに、さらに改良を加え量産されたモデルがMB。フォード・GPWは同一仕様車。



1955 ●CJ-5
より優れたオフロード性能、汎用性、快適性を獲得したモデル。28年間に渡り生産され、2種類の直4ガソリン、直6ガソリンエンジンに加え、V6、V8、直4ディーゼルエンジンをラインナップしていた。



1953 ●CJ-3BE
75馬力の2.2ℓ直列4気筒エンジン、ハリケーンを搭載するモデル。高いグリッドとボルトヘッドが特徴となる。63年には4速MTがオプションで設定される。M606は武装モデル。



1949 ●JEEPSTER
女性や若者のための低価格のスポーツカーとして開発されたモデル。しかし、初期モデルは装備を充実させた結果的に、高価なプライスとなった。ロールダウンのガラス窓を持たない、折りたたみ式の幌を装備したフェーンスタイルが特徴。後輪駆動に4気筒、6気筒のエンジンを組み合わせる。



1946 ●WILLYS WAGON
当時木製が主流だったワゴンボディを、初めてオールスチール製のボディとすることで、高い安全性とメンテナンス効率を実現したモデル。ウォッシュアウトインテリアや折りたたみ式テールゲートなども装備する。49年には4輪駆動モデルも追加され、グランドチェロキーの前身となる。



1946 ●WILLYS CJ-2A
戦後、MBのシャーシにリブを入れて強化したボディと、トランスミッションやシンダー・ヘッド及び電装を一新し、市販モデルとして発表された。47年には各部を強化したCJ-3Aへと進化する。



1955 ●CJ-6
CJ-5の荷室容量を拡大したモデルがCJ-6。ホイールベースをCJ-5に対して20インチ、72年以降はさらに2インチ伸びた。それに伴い、より大きなブレーキも装備されているのが特徴となる。



1950 ●M38
軍の次期車両要件の電装の24V化や戦術車両はすべて防水装置を標準化などに対応するため、当時最新の民生用JEEP/CJ-3Aをベースに開発された。そのためフロントウィンドウはワンピースのみとなる。



1948 ●JEEPSTER
女性や若者のための低価格のスポーツカーとして開発されたモデル。しかし、初期モデルは装備を充実させた結果的に、高価なプライスとなった。ロールダウンのガラス窓を持たない、折りたたみ式の幌を装備したフェーンスタイルが特徴。後輪駆動に4気筒、6気筒のエンジンを組み合わせる。



1945 ●WILLYS CJ-2A
戦後、MBのシャーシにリブを入れて強化したボディと、トランスミッションやシンダー・ヘッド及び電装を一新し、市販モデルとして発表された。47年には各部を強化したCJ-3Aへと進化する。



HISTORY of 1940-1950

1945年、シビリアン・ジープ登場 農耕用モデルとして大活躍する
第二次世界大戦においてアメリカ陸軍が軍用として自動車メーカーに開発を要請し、結果、ウィリスMBが正式に採用された。このウィリスMBこそがジープの祖先となる。シビリアン・ジープの頭文字をとったと言われるCJの登場は、戦争が終了した年、1945年のこと。民生用として改良を受けたモデルだが、レジャー用途としてジープが広くに使われるようになるのはまだまだ先のことで、農耕用モデルとしても大活躍していた。1949年にMBはM38へと進化している。

1947 ●WILLYS-OVERLAND TRUCK
ワゴンと多くのパーツを共用する形で開発された。ピックアップやキャブボディ、ステークベッドなど多くのバリエーションが装着可能な荷台部分を持つトラック。4輪駆動と後輪駆動がラインアップされたが、後に4輪駆動のみとなる。






1995年、ジープJ55の登場に伴い、それをベースにしたタイガーパッケージをリリースした。ジープにふさわしいカスタムスペックを持つことから、人気を集めた。パッケージ内容も3タイプが用意されていた。

カスタマイズに制限はない。どんなスタイルもJeepなら楽しめる。そんな提案を、タイガーパッケージにして販売。写真は、タイガーオートが、過去に、チェロキーをベースにキャンパーやローダウンを提案した時のもの。



※タイガーオートの歩み、取組みは14ページを参照



2010年
 フライトホワイトのボディの要所にピンクの差し色をあしらい、キュートな印象を与えるルックスに生まれ変わったグランドチェロキー。アイバハのスプリングで若干のローダウンを施しNITTOのロープロファイルタイヤと合わせることでロー&ワイド感を演出した。

目を引くのは外径40インチのスーパーワンパー。今でこそ40インチはだいぶ聞き慣れたが、このデモカーが発表された当時は衝撃的な数字だった。さらに、車高は4.5インチアップ、ハードトップを取り払いフルオープンとし、インテリア&下回りをネオン管で飾るなど見どころが満載。



2019 2018 2017 2016 2015 2014 2011 2008 2007 2006 2005 2004



2017 ●GRAND CHEROKEE
 2017年3月4日に2度目のマイナーチェンジを行った。ペタスタターエンジンの改良によって燃費が大幅に改善。



2014 ●CHEROKEE
 2013年ニューヨーク国際自動車ショーで発表され、11月に販売が開始された。北米ではXJ以来のチェロキーの名前が復活。



2008 ●LIBERTY
 セレクトトラックIIアクティブフルタイム4×4やヒルディセントコントロール採用。あらゆる路面で快適かつ安全な走行を可能に。日本では4代目チェロキー。



2005 ●GRAND CHEROKEE
 騒音・振動・ハッシュネスが向上し、ジープとして初めてオンロード性能がうたわれたモデル。4輪駆動システムにはフルタイムクワッドドライブIIを採用する。



2019 ●COMPASS
 ダッシュボード中央に第4世代目となる「Uconnectシステム」を配置。スマートフォンと連携「Apple CarPlay」「Google Android Auto」に対応。



2018 ●CHEROKEE
 フェイスリフトが行われ、グランドチェロキーやコンパスなどの基本デザインを取り入れたスタイルに変更された。



2014 ●GRAND CHEROKEE
 2011年にモデルチェンジが行なわれたグランドチェロキー。3.6ℓペタスタターV6と5.7ℓV8エンジンに8速ATを組み合わせた。2014年にマイナーチェンジを受ける。



2004 ●WRANGLER UNLIMITED
 WRANGLER TJの全長を伸ばしたWRANGLER UNLIMITEDが発売された。ホイールベースを約25cm、全長を約40cm長くしたことで足もとのスペースや室内収納スペースにゆとり生まれた。また、オンロードでのハンドリング性能や乗り心地が大幅に改善されている。



2018 ●WRANGLER(JL型)
 エンジン直4/2.0ℓに過給器を組み合わせたダウンサイジングターボユニットと、V6/3.6ℓエンジンを用意。縦置きエンジンのジープとしては初となる8速ATを搭載。ギア比をクロス、かつワイドとしたことで、低速域に求められるトルク、高速域で期待される低燃費を提供している。



2015 ●RENEGARDE
 コンパスよりも小さなボディを持つが、車高はレネゲードの方が少し高い。トレイルホークと呼ばれるグレードが用意されることから分かるように、コンパスよりもオフロード寄りモデルなのだ。

2006 ●COMMANDER
 ジープ初の3列シート7人乗りのモデル。フルタイム4WDに5速ATを組み合わせた。5速ATはDレンジでシフトレバーを左右に動かすことで瞬時にマニュアル操作が可能となる。



2007 ●WRANGLER/RWANGLER UNLIMITED
 ラングラーに初めて4ドアがラインナップされたモデル。ロングホイールベースの4ドアがアンリミテッド、2ドアモデルがラングラーとなる。エンジンは3.8リットルV6が搭載される。ハードトップは着脱可能な3枚のパネルで構成され、オープンエアを楽しむことができる。

2003 2002 1999 1997 1995 1993 1987 1986 1984 1982 1981 1980



1999 ●GRAND CHEROKEE
 ジープのフラッグシップモデルの2代目となるWJグランドチェロキー。



1996 ●GRAND CHEROKEE
 95年にはマイナーチェンジが行われ、グランドチェロキーは後期型となる。デュアルエアバッグが搭載され、外観ではフロントグリル、バンパーなどが変更され、フォグランプが装備された。



2002 ●LIBERTY
 XJチェロキーの後継モデルとして導入されたモデル。日本ではチェロキーの名称で販売された。丸いヘッドライトに7スロットグリルなどジープとしてのアイコンを特徴としている。3.7ℓV6エンジンを搭載。



2003 ●WRANGLER RUBICON
 ローレンジのギア比を約2.7から4へと変更し、前後にはデフロックを装着するなど電子制御に頼ることなくメカニカル部分でオフロード走破性を高めた特別仕様。ルビコンとはネバダのオフロードトレイルの名前。



1987 ●WRANGLER YJ
 より一般に受け入れられるように、スタイリングやインテリアをブラッシュアップ。CJ-5系よりも洗練されたデザインが採用されている。エンジンは、直4・2.5ℓがスタンダードで、オプションで、直6・4.2ℓを設定した。



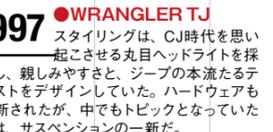
1997 ●WRANGLER TJ
 スタylingは、CJ時代を思い起こさせる丸目ヘッドライトを採用し、親しみやすさと、ジープの本流たるテイストをデザインしていた。ハードウェアも一新されたが、中でもトピックとなっていたのは、サスペンションの一新だ。



1993 ●COMANCHE
 1947年に始まったジープ・ピックアップの最終モデル。XJをベースにしているためピックアップとしては珍しいユニボディモデルとなった。



1995 ●GRAND CHEROKEE
 ベース、ラレード、リミテッドの3グレードでデビューした、ラグジュアリーSUV。直列6気筒 4.0ℓ、5.2ℓV8、4.9ℓV8エンジン搭載モデルが用意された。



1987 ●CHEROKEE XJ
 フルサイズモデルのWagoneer SJに比べて全長約50cm、全幅約15cm、全高約10cm、それぞれコンパクトにした上、約450kgの軽量化を実現し、革命的なモデルとして登場。



1986 ●WAGONEER LIMITED
 XJチェロキーのバリエーションモデルとして登場したワゴニアリミテッド。縦にふたつずつ並んだヘッドライトや中央にサイドラインのついたグリルなどチェロキーのフロントとは明確な違いがあった。



1984 ●CJ-5 LAREDO
 80年から86年まで提供されたパッケージモデル。クローム処理されたグリル、バンパー、ホイール、ボンネットエンブレム、およびトリムが特徴。このモデル以降ラレードはスタイリッシュなパッケージの代名詞。



1982 ●CJ-7 LAREDO
 CJ-7のラレードパッケージは82年から86年までリリースされた。他のラレード同様、クローム処理されたグリルやバンパー、ホイール、トリムなどが装備されている。



1981 ●CJ-10
 フェンダーにビルトインされた正方形のヘッドライトに9スロットのグリルを持つピックアップトラック。このグリルはMBへのオマージュから生まれた。



1980 ●CJ-5 LAREDO
 80年から86年まで提供されたパッケージモデル。クローム処理されたグリル、バンパー、ホイール、ボンネットエンブレム、およびトリムが特徴。このモデル以降ラレードはスタイリッシュなパッケージの代名詞。

HISTORY of 2000-2019

原点回帰ともいえるフォルムに求められる機能性を表現したラングラー
 2018年、4世代目となるラングラーが日本上陸を果たした。パワーユニットは時代の流れからダウンサイジングターボが採用され、オートマチックトランスミッションも多段階を果した。キャビンでは快適性を目指してシート形状が変更され、インパネにおいては質感を求めたデザインや装備を採用。日本仕様搭載された4WDシステムは、本国でもラングラーとしては初採用となったフルタイムモード付システムを導入する。

HISTORY of 1990-2000

高級乗用車に必要な条件を揃えたグランドチェロキーが誕生する
 グランドワゴニアに与えられたラグジュアリーラインは1993年にグランドチェロキーへと引き継がれる。チェロキー同様にユニボディを採用し、高級乗用車たる質感を与えたジープのフラッグシップモデルだ。1999年にはそのコンセプトをさらに極めた2世代目(WJ型)へとスイッチ。ラングラーは1996年に、コイルスプリングを採用した2世代目(TJ型)がデビュー。チェロキーは、1996年に大改良を受け、生産を続け型がデビュー。チェロキーは、1996年に大改良を受け、生産を続け型がデビュー。いづれにも90年代に右ハンドルが登場。

HISTORY of 1980-1990

フレームとキャビンを一体化したユニボディ採用のチェロキー誕生
 30年以上生産が続いたCJ-5は1986年に販売を中止する一方で、CJ-7はより一般に広まり販売台数を伸ばしていく。1987年にはラングラー(YJ型)と名称を変更し、モダンテイストを与えたジープ直系モデルとしてデビューを果たす。1984年にはユニボディとよばれるフレームとキャビンを一体化した構造を採用したチェロキー(XJ型)が登場。それに伴って、ワゴニアはグランドワゴニアと名称を変更し、ジープのフラッグシップモデルたるポジションを明確にする。

HISTORY of 1970-1980

ワゴニアの派生モデルとしてカジュアルなチェロキーが登場
 カイザー・ジープからAMC傘下へと移ったジープは、多様化するライフスタイルに対応すべくバリエーションを展開していく。1976年にはより快適性を与えたCJ-7がデビュー(CJ-5は併売された)、ワゴニアにカジュアルテイストを与えたチェロキーを加えている。この頃のチェロキーは、まだワゴニアの派生モデルであり、現在のようなボディサイズまで含めたカジュアル感はない。当初、2ドアモデルのみでスタートしたが、やがて4ドアモデルも追加されている。

タイガーオートは、ディーラー的スタイルをベースにしながら、車検対応範囲でのカスタム、メンテナンス指南までしてくれる、頼れるショップだ。また、ユーザーの立場になって様々な新提案を行ってきた



タイガーオートでは、様々な年代のJeep車をメンテナンスする。現代のクルマの故障を診断する場合は、専用のテスターで問題のポイントを特定する。しかし、古いモデルでは、メカニックの豊富な経験によって問題の箇所が洗い出されていく。

Jeepの健康管理とフィールド遊びの提案



「買う前にレンタル、でJeep車をじっくり吟味

Jeepは、ちょっとした試乗だけではその良さを見極めることは難しい。なのでしっかりと試乗してみたい。また、所有はできないけど、ジープに乗って出掛けたい、そんなリクエストに応じてくれるのが、タイガーオートの子供のレンタルカーサービスだ。Jeepのあるライフスタイルを体験してみたい人、また、購入前、タイガーオートでレンタルの乗り味を確認したい人、さらに車庫に入れやすいか、ラゲージスペースは足りるか、そんな細かなチェックまですることができる。

レンタルの注意事項

- 免許取得3年以上の方(21歳以上)が対象
- オフロードの走行はNG
- ペットはゲージに入れるならOK
- ガソリンは、満タンスタート→満タン返却
- 全車禁煙
- タイガーオート、クライスラー所沢/ジープ所沢でレンタル可能(自分のクルマと入れ替えて借り出し可能)

※レンタル使用中の事故により、車両損害が発生した場合は、損傷の程度や修理期間に関わらず、営業補償の一部としてノンオペレーションチャージが発生(自走可能な場合20,000円/自走不可能な場合50,000円)

user-friendly

メンテナンス・修理・購入

タイガーオートは、四駆プロショップの顔だけでなく、ジープ所沢というカーディーラーの一面も持っている。同店では、新車販売はもちろん、購入後のメンテナンスや修理、車検なども行なっている。



タイガーオート
TEL●049-286-6644
URL●<http://www.tigerauto.com/>



ジープ所沢
TEL●04-2991-4567
URL●<http://www.sn-chrysler.co.jp>

カスタマイズ・レストレーション

タイガーオートでは、オーナーの好みの仕様へとカスタマイズもしてくれるだけでなく、旧車のレストレーション、斬新なワンオフカスタマイズも手掛けている。オリジナリティの高い1台を求めるならぜひ!



40日というレストアを経てラインオフ時に近い姿で生まれ変わった1951 Willys CJ3A

ライフスタイルをアシスト

ジープライフへの誘いは、いきなりハードなオフロード走行を強いるのではなく、まさにライトな河原でのバーベキューから提案。そして、オフロードコースの走行会やスノーアタックまで、幅広くイベントを開催している。



タイガーオートのもうひとつの顔

クライスラー・ジープの販売からカスタマイズまで、ジープオーナーにとってはなくてはならない存在であるタイガーオート。そもそもタイガーオートとジープとの付き合いは1980年にAMCジープの販売代理店となったところからスタート。1985年には、店舗を埼玉県鶴ヶ島市へと移して、社名をタイガーオートと改称し、AMCジープはもともと国産を含めてリンクを広く扱うようになった。さらには、アフターパーツも積極的に提案し、時代に求められるリンクのあるライフスタイルを提案し、いわゆる80年代のRVブーム、リンクアップの立て役者の存在でもあった。

古くからタイガーオートを知る者にとって、その存在は老舗たるブランド性だけでなく、斬新さあふれる提案がいつもあったことを記憶している人も多いたろう。たとえば、低金利を謳ったタイガー・ローンシステムは、80年代後半、バブル好景気ゆえにローン金利も8〜10%だった時代に、低金利でのリンクを打ち出し購入しやすさを提供さらには、新車通信販売制度も導入して、住まいの近所でのディーラーにて納車、アフターサービスまでを対応してくれるという画期的な販売方法を提案した。ちなみに現在、その支払い回数は最長120回まで対応可能となっている。



「こだわりたい男たちのマシンランド」をコンセプトにタイガーオートはオープン(写真上は、創業者の山中敏正氏、当時の鶴ヶ島本店)。AMCジープをはじめ、国内外を問わず各メーカーの車両やアフターパーツを販売。AMCジープの販売特約店としても力を注ぐ。

全てを変えてしまおうのではなく、ノーマルが持っている良さをさらに引き出すとするものであり、また、構造変更に対応した車両を販売するというスタンスも手伝って、同社を代表するヒット商品となる。ショップによるカスタムコンプリートというこのスタイルは、80年代後半からみられるようになったのだが、実は4x4 MAGAZINEから発行されていたパーツガイドブック(年刊)にて、ショップデモカー紹介のページが設けられるようになったことも、そのきっかけと言われている。

その後、タイガーパッケージはさまざまなモデルへと展開され、そして、その内容は明確なコンセプトを与えた3タイプへと広げていく。オフローダースタイルだけではなく、時にはオンロードテイストを大切に仕立て上げたタイプを提案するなども、まさに時代に求められるものを巧みに取り入れ進化を続けている。

1999年には埼玉県所沢市に埼玉西クワイズラーをオープンし、2002年にはメンテナンス部門を強化、2007年には鶴ヶ島店も認証工場指定を受け、さらに2009年には自動車整備技術コンサルタントを取得するなど、旧来のリンクアップだけでなく、リンクエントリユーザーも足を運ぶやすいショップでもあることもポイントだ。その一方で、2000年前半には日本未発売だったTJ型ラングラーのアンリミテッドやルビコンを導入して販売。さらにやはりTJ型ラングラーをベースにした「TS・03」を発表するなど、ディーラーたるスタイルをベースに、ジープのスペシャリストであることもアドバンテージとしている。近年は、ジープラングラーのレンタカーサービス、タイヤお預かりサービス、低価格&スピーディを謳うキズ取り救急隊といった、オーナーに寄り添ったサービスを展開している。

タイガーオートが提案するカスタムには全車両に共通する`タイガーオートらしいスタイリング。が備わる。それは、エクステリアデザインにあり、インテリアデザインにあり、いずれも、あらゆる条件下においてベストな走りをサポートする仕立てなのだ。

WRANGLER UNLIMITED RUBICON

タイガーオートオリジナルの3インチアップを施し、35インチタイヤを履かせた上、ホイールも交換。マフラーはJAOSのBATTLEZ マフラー ZS4 サークル ラングラーJKを使用。左右4本出しのサークル形状で、ルビコンでも車検をクリアできる逸品だ。フロントバンパーもJAOS製を選択しているが、耐衝撃、防錆、耐摩耗など米軍も認める高い性能を保持するコーティング材、LINE-Xを施工して、樹脂製バンパーの強度を高めている。同様にLINE-Xを施したスキッドプレートは、コーティングの上から、さらに赤色にペイントした。

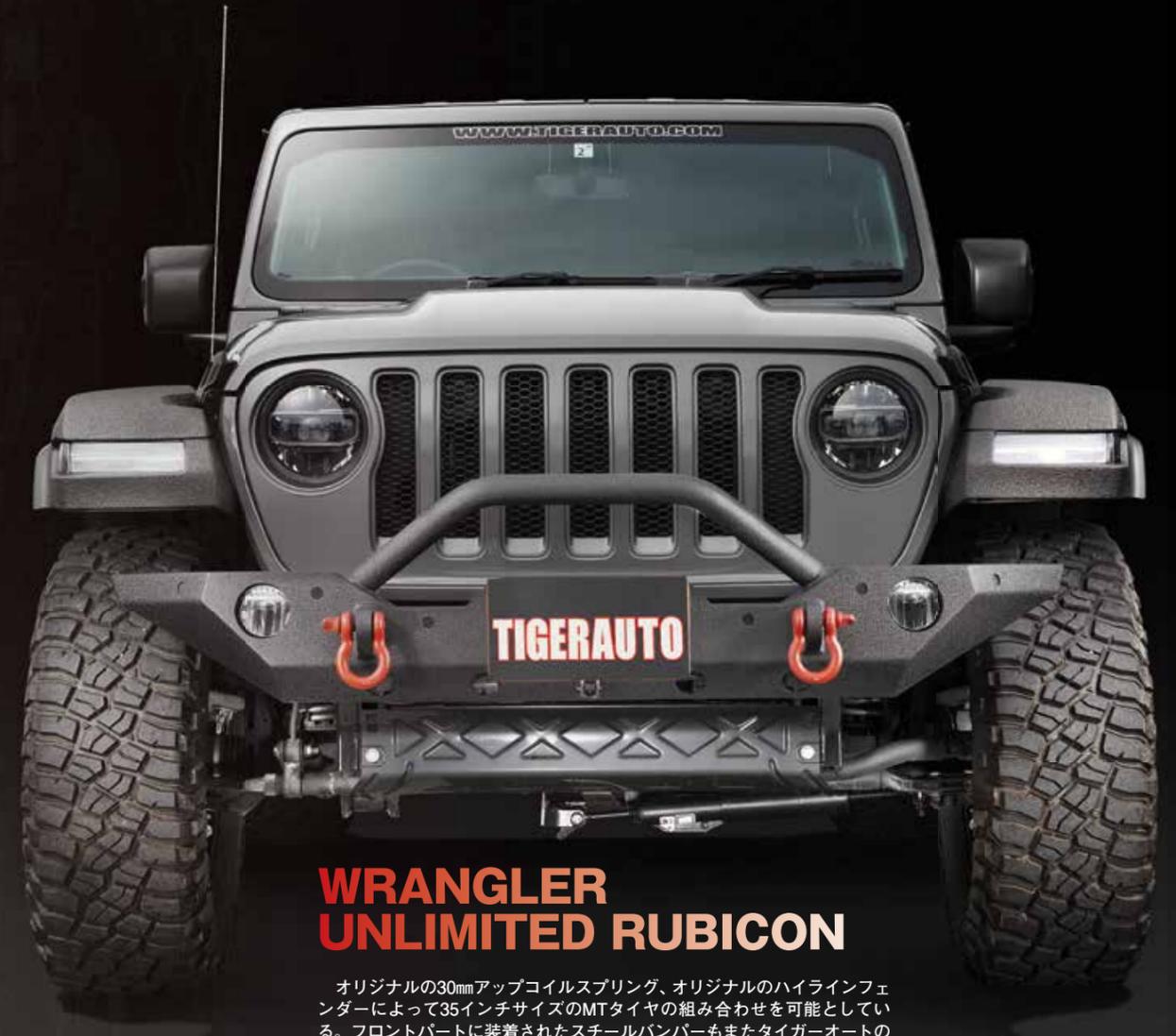


WRANGLER UNLIMITED RUBICON US仕様

2017年末、アメリカで発表となったラングラー(JL型)。タイガーオートでは、いち早くアメリカ仕様のラングラー アンリミテッド ルビコンをオーダー。新型ラングラーがどんなクルマであるか？ カスタマイズの可能性は？ の研究を開始した。そして、オートサロン2019でカスタムを施した新型ルビコンを披露した。



カスタマイズへのこだわり



WRANGLER UNLIMITED RUBICON

オリジナルの30mmアップコイルスプリング、オリジナルのハイラインフェンダーによって35インチサイズのMTタイヤの組み合わせを可能としている。フロント部分に装着されたスチールバンパーもまたタイガーオートのオリジナル商品で、サハラ、ルビコンに標準装備のパークセンサーの機能を活かしたまま交換できる。

スタイリングに見る`タイガーオートらしさ、

写真は、JKラングラーに設定されていた Tiger Package type A (ベース車両：アンリミテッド サハラ)。
 ● 2インチアップサスキット ● アクセルブラケット ● フットレスト
 ● フロントカメラ ● サイドグラブ
 ハンドル前後などのパーツを装備していた。タイガーパッケージは、リフトアップスタイルを基本とするが、安易に上げるのではなく、リンクやホース類の干渉まで考慮。また、乗降性を助けるアシスト類、小柄な女性でも運転しやすくなるアクセルブラケットなど、まさに使いやすくなる改良もそのメニューに加えている。



タイガーオートが、ジープの様々な車両に向けて施すカスタムには、いつも新たな息吹を感じる事ができる。ベーシックなものよりも、格段にレベルアップしなければ意味はない。見た目の印象はより強く、走ること、その性能をより長く、走るへと、その時々コンセプトは違っても生み出されるプロダクトは、周囲の想像を超えたものになっていく。ここから革新的な潮流は生まれていくのだろう。例えば、タイガーパッケージにはスタイリッシュさがあり、リーズナブルであることも手伝って、多くの人が購入し、またカスタマイズの参考に使われてきた。80年代には、タイヤはBFグッドリッチのマッドテレインを履き、シートはAAR製のセミバケットとして当時の人気パーツを備えつつ、タイガーオートオリジナルとなるアルミバンパーを組み合わせて個性をアピール。もちろん、構造変更を行い、安心して乗れることもアドバンテージとしていた。その内容も時代によって変化してきたがJKラングラーでは、3タイプの設定として引き継がれた。そもそも、タイガーオートのカスタマイズのコンセプトは、ノーマルと変わらぬ快適性をベイスにしながら、シーンにかかわらずに使い勝手と快適性を高め、さらにオーナーの行動範囲を広げてくれることにある。現在、新型ラングラーにタイガーパッケージを設定するべく急ピッチで開発が進められている。どんなメニューでラングラーの魅力を底上げするのか？ 期待されることだ。

WRANGLER UNLIMITED RUBICON



オートサロン2019で披露された3.5インチアップのJL型ルビコン。このモデルは、タイガーオートがカスタムの指針としているRUBICON EXPRESSのパーツが多用されている。この製作により、多くのノウハウを得ると同時に、新たなカスタムパーツの開発のヒントも得ている。タイヤは39インチのBFGoodrich KM3を履く。

WRANGLER UNLIMITED SAHARA LAUNCH EDITION



2インチアップコイルスプリング (MOPAR製) でリフトアップ。ノーマルとの差別化を図るために各所にMOPER製パーツを積極的に取り入れている。ボディカラーと同系色のMG LYCAN (17×7.0J+38)ホイールを合わせることで、スタイリッシュなエクステリアを実現した。リアスペースにオリジナルのドリンクホルダーを追加している。



Renegade

レネゲード・リミテッド (2WD/1.4Lターボエンジン搭載) をベースに製作。足回りは、DAYSTARの45mmアップキットを選択した。このキットは基本的には4WD向けなのだが2WDでチャレンジしている。グリルやミラー、ルーフレールのシルバークラッシュ、ボディ下部やバンパーなどの樹脂部分をボディカラーと同色にペイントすることで、端正で高級感ある雰囲気を醸し出す。加えてグリルやミラーをブラックと相性の良いレッドで彩色、粋なポイント作りにも余念がない。



WRANGLER UNLIMITED

カスタマイズのベースは、WRANGLER UNLIMITED RUBICON HARD ROCK。希少な特別仕様車を選んだというのが面白いポイント。このクルマに与えられた資質を見事に捉えて活かし、その魅力をより豊かに表現する仕様に仕立て上げられたモンスターマシンだ。4本の総重量が約76kgにもなるタイヤ (40×15.5R20) を支える足回りは、KINGのコイルオーバーを選択。それを強化タイプのショックブラケットで取り付け、ホーシングは強化させている。



GRAND CHEROKEE

車高の上げ下げはあえて行わず、エクステリアに一手間加えることでグランドチェロキーのスタイリングに大きな変化を与えて見せた。こちらも2019年のオートサロンでお披露目されたカスタマイズだ。ベース車両は、グランドチェロキー リミテッド (2017年型)。カラーテーマをグリーンとし、KMC XD SERIESのホイールをクリアグリーンペイント。グリルやフォグランプカバーもグリーンに染め上げた。ボディサイドには、JAOSオーバーフェンダーを装着した。



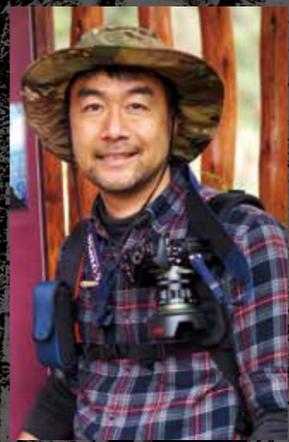
WRANGLER UNLIMITED

写真上の車両と同様にMOPAR製の2インチアップコイルスプリング、フロント/リヤスタビライザー延長リンク、フロントブレーキホース延長ブラケット、FOX製のショックアブソーバーなどを装着し、OPEN COUNTRY M/T (35×12.50R17) をインストール。エクステリアは、フロントバンパーをARBデラッククラシックフロントバンパーに変更し、サイドステップにJAOS サイドステップブラックを装着している。

ラングラーの多彩な魅力を僅かな文字数で表現することはできない。そこで、四輪駆動車としての魅力を深く知る河村氏に数値からは知りえないラングラーの魅力を語ってもらった。

モータージャーナリスト 河村 大

Jeep+ing の世界よ、永遠なれ!



モータージャーナリスト 河村 大

モータージャーナリスト、四駆専門誌(4×4MAGAZINE編集長)を経てフリーランスへ。四輪駆動車の歴史、メカニズム、専用タイヤなど、あらゆることに関して造詣が深い。一目置かれる教養人として有名。

識者のモノサシ Jeepの見方

2006年の秋、アメリカの4・Wheel&Off-Road誌の編集長リック・ペウエ氏とオフローディングを楽しんだことがあった。お互い同じクルマで、心臓がドキドキするほど難しいヒルクライムを本気で攻めて、お互い称え合った。その時、僕が「ジープングは楽しいね」と伝えると彼は怪訝な顔。「ジープでオフローディングするからジープング。アメリカの言葉でしょ」と尋ねると「知らないなあ。でもインタレスティング。気持ち分かるよ。いいね、それ」と笑っていた。それが、今ではネットのあちこちにJeepingの文字。ひよっとして僕がリックに伝えたから広まった? まあそんなわけはないよね(笑)。でも日本では車種を限定しない広義のオフローディング用語として使われていたのに、英語で検索するとラングラーばかりが登場する。その意味で、両者は似ているようでちよっと違っていることは確かだ。

そんなことがあった直後、僕は富士山麓で行われた新型ラングラーJKの試乗会で完全にノックアウトされてしまった。それまでのTJとは次元の異なるフレーム剛性や快適性。タイヤの大径化すら許容したデザインも秀逸で好きなように改造してくれ! というメーカーからのメッセージが見えてきた。何よりオープン・エアが好きだった僕にとって、ハイメタルドアのルビコンは夢のように美しかった。メーカー純正の強化アクスルや前後デフロック、スタビライザーの解除装置等々ツボを押さえたカスタマイズはジープングの楽しさをメーカーが熟知しているのしか思えず、こ

の子さえ居ればもうどこへでも飛んでけるような「フリーダム!」な気運と魅力に溢れていた。というわけで人生初の新車購入を決意。タイガーオートに相談したところ、当時社長だった故山中敏正さんがクライスラーに直談判。初回入荷のみで希少だったルビコンを確保してくださったことを覚えている。その後、全く同じルビコンに乗るようになった現社長 山中哲治さんとオフロードに行き、お互い気に入ったサイズのMTタイヤで乗り比べをしたり四国の剣山林道走ったり。楽しい思い出は数え切れないほど。そして新型JLの登場。今どきのSUVであればモデルチェンジの度に大型化し重量が増え、行くのが当たり前だが、クライスラーはJKから大幅に軽量化させ、8速ATの導入と相まって燃費が向上。駆動システムも日常的に4WDの恩恵にあずかるフルタイムに変更し、2リッターのダウンサイジングエンジンすら追加した。こうして現代に相応しいラングラー像を提示しながらその根幹となるラダーフレーム構造や本格4WDシステムは踏襲。スタイリングも大きくは変えず、より精悍さを増した顔つきが新時代のジープであることとをしっかりと主張していた。そして驚くことにJKより更に1サイズ大きなタイヤが履けるようになっていたのだ。クルマをカスタマイズするユーザーにとって、これ以上嬉しいことはない。こうしてジープがジープであり続ける限り、僕らの心も共にあり続ける。その願いを未来に込めて Jeep+ing の世界よ、永遠なれ!

JLの魅力が増幅するパーツを開発

これまで培ってきたジープのノウハウと、ディーラーたるスタイルで新型ラングラーをベースにしたタイガーパッケージを開発中。導入が予定されている数々のパーツに期待したい。



サスペンション



LEDルームランプ



フロントスチールバンパー



ラゲッジLEDランプ



USA仕様 リヤバンパー



スマホホルダーマウント



ハイラインフェンダー

未来のJL型 Tiger package(タイガーパッケージ)

このオンとオフのバランスのよさを生かしたいといった想いから、新型では30mmアップを提案しようとした。インテリジェントな完成した。インチ換算すると約1インチアップになりますね。2インチアップがスタンダードと言われていることを考えると、まさにちよっと上げ。でも、考えてみると2インチアップって50

ジープが秘めている、しかしノーマルでは見せぬポテンシャルをいかに引き出すか、そしてその機能美をいかにアピールするか、まさにジープのすべてを知り尽くしているタイガーオート。タイガーパッケージとして、パーツをタイガーオート流のセンスでセレクトしたスタイルをいちはやく提案したプロシヨップとしてもお馴染みだ。タイガーオートの中中氏にまず新型ラングラーについてどう捉えているかをうかがってみた。

「JL型ラングラーはとも乗りにやすくなっていますよ。オンロードでは快適だし、静粛性も高い。そして、サスペンションが良く動くようになってとてもいい。ラングラーとして正統進化を果たしていると思います。いち早く本国仕様のルビコンを輸入しましたが、ノーマルであつてもオフロード走破性はハイレベルでした。そこに、すでにMoparからリリースされている2インチアップサスペンションを組み合わせて、35x12.5R17サイズのタイヤをはかせたんですが、ここまで手を加えたんとオフローダーとしての走破性ももちろん、迫力も倍増。このオレンジのモデルはサハラも同様のアプローチで仕立てたところ、こらんの通りです。」



mm以上もアップしていることになり、乗降性が犠牲になることはもちろん、ほかのパーツの補正も必要になり費用もかかってしまうものです。そう考えると、この30mmアップは、ノーマルの良さを生かしながら、オフロード走破性をさらに引き上げ、ファッショ性的にも変わっただけで、気軽にアピールできる、そんな新しい提案になると考えています。」

また、本国仕様のルビコンでは33インチタイヤをはけるようにと専用のハイクリアランスフェンダーフレアを装着していますが、それと同等のクリアランス性能を確保したフェンダー、35インチタイヤ+2インチリフトアップ仕様で使えるオリジナルフェンダーを現在も開発しています。そのほか、実用パーツでは、乗降の際に活躍するスポーツグラブハンドルの追加、室内のLEDランプ化、リアシートのリクライニングキットなども提案していきたいと思っています。」

進化を続けるJeepを見つめ続けて

先進安全装備も充実したラングラーの割安感

吉田「新しいラングラー、デビューからその人気は衰えていないようですね。」
 山中「先日、2020年モデルが出て、先進安全装備がさらに充実し、エンジンとグレイドの組み合わせも変わって、ますます人気が出てきているといった感じですね。お客様から、価格が上がったね、と言われることもあります。たしかに車両本体価格は上がっています。しかし、最新型はナビ、バックカメラといった装備、そして先進安全装備まで付いていますから、先代よりも割高感があるというよりは、むしろ割安感があるというように丁寧にも説明しています。」
 吉田「ラングラーを好む僕としては、素のグレイドを希望してしまうんですが、それを望む人は少ないんでしょうか。」
 山中「ラングラーであっても、もちろん、ラングラーであっても先進安全機能、ナビゲーションなどを標準装備化することは、多くのお客様から求められています。ただ、吉田さんのような素がお好きな人向けにはちゃんと2ドアのスポーツを用意しているんですよ。」
 吉田「昔のラングラー像が頭にこびりついているからでしょうかね、もうちょっと気軽に乗りたいな、と思うところもあります。500万円のモデルでクロカンして、傷つけないで欲しい。」

タイガーオート代表×モータージャーナリスト対談

オリジナルの30mmアップサスペンション+大径タイヤ(35インチ)を組み合わせたタイガーオートプロデュースのJL型ラングラー アンリミテッドルビコン。JL型がベースのタイガーパッケージの礎となるスタイルだけに、ジープファンからの注目度は非常に高い。すでにJL型を入手している人でも、このスタイルが手にできるようにサスペンションのみの販売も行われている。



タイガーオート代表取締役 山中哲治
 「あったらいいな、というサービスを幅広く展開するプロショップ・タイガーオート。ディーラー的スタイルをベースにしながら、車検対応範囲でのカスタム、メンテナンス指南までしてくれるジープ所沢。この2店舗を率いるのが山中哲治氏だ。」



モータージャーナリスト 吉田直志
 モータージャーナリスト。ヨック専門誌、デジタルカルチャー誌の編集部を経てフリーライターに。ヨックはもちろん、欧州のコンバクトハッチからオープンカーまで、興味は広く。クルマの評価軸は対話性があるかないか。RJCカーオブザイヤー選考委員。



カスタム バックセジ「ラングラー タイガーパッケージ」。マイルドなリフトアップにツインチューブのクロームバンパー&ランプ。外径アップ&ワイド化を行なったオフロードタイヤ、合わせて装着されたワイドオーバーフェンダーなど、当時一世を風靡したスタイルを持つ。

タイガーオート・ジープ所沢を率いる山中哲治氏 ジープの進化を見続けてきたモータージャーナリスト吉田直志氏 ジープに造詣が深い2人が、ジープの思い出、ジープの今、そして、未来を語り合う

吉田「僕も同じくV6です。このエンジンは現行型グラントチェロキーに搭載された頃から良くできていて、感心していましたが、大改良を受けた最新ユニットはおっしゃるとおりフラット感があっていいですね。その上、ジェントル。」
 山中「新たに採用された8速ATとの相性もあると思うんですが、V6の素性を生かしてくれている8速ATといった感すらありませんよ。」
 吉田「ところで、山中さんの中でCJ-7のほかに、印象に強く残っているジープってありますか？」
 山中「アメリカのルビコントレ



山中氏が幼少の頃アメリカのクルマであることに感動したCJ-7。1982年から4年間のみの製造されたモデルで、クロム処理されたグリルやバンパー、ホイールなどを装着していた。写真は、山中氏が後生に残すべき名車として入手したモデル。

イルに参加した時に乗ったTJ型のルビコンでしょうか。ロックセクションが続く、ボディをヒットせずには進めないほどハードなことでは有名なトレイルだけ、メーカーが手を加えたルビコンとはいえ、ここまで走ってくれますか? というほどのポテンシャルにオドロキ、帰国してすぐにアメリカから取り寄せたほどです。と、同時に、メーカーが作るクルマって、完成度が高いなあと感心もしましたね。カスタマイズしながらブラッシュアップさせていくアプローチとは違う、メーカーだから作れるコンプリートカーがなぜハイパフォーマンス、にね」
 吉田「ジープって、ノーマルのままで走れませんが、謳っていますよね。ルビコンといえ、最新型ラングラーのルビコンって、個人的にパーゲンプライスだと思っていて、以前、乗用車がメインの自動車雑誌で、ルビコンが買い! と書いてしまいました(笑)。」
 山中「外装はルビコンを強く主張することなく、とてもシンプルだけど、内装や装備はサハラに準じていて、それで、スウェイパーディスプレイコネクシステムや専用トランスファーを採用していますから、お買い得だと思えますよ。」
 吉田「米国仕様とは違って日本仕様はフルタイム4WDを採用していますよね。」
 山中「本格的に走れるモデルですから、パートタイムにして欲しかったという思いはあります。シャフトの太さが全然違うんです。ただ、そこまで求めている人にはフルタイムでも良かったのかな。難しいところです。」

キー(2世代目・V8)を選んだの?」
 吉田「そうなんです。購入する時は30代でしたから、グラントチェロキーに乗るにはまだ早いんじゃないかって思いました。でも、所有したおかげで、いろんな出会いがあったし、たくさん発見があって、言葉では言い尽くせないほどの豊かなジープライフを体験できました。手放した今となっては、最後となるタイミングまで待たなくて良かったなとも思っていますね。」
 山中「どのくらい乗っていたんですか?」
 吉田「所有年数は13年、走行距離は23万km。ノーマルのままハードなクロカン走行もしていたんですけど、大きなトラブルはなかった。最後はドドド...と一気にトラブルが来まして、ことごとく、ほとんどないんですよ。そして、吉田さんのようにディーラーで見てもらうことがポイント。それぞれのモデルによってトラブル前の予兆というのが、気を遣っていたほうがいいところがあるから、オイル交換でもディーラーに持ってきて欲しいですね。オイル交換の際に何らかの予兆を発見することもできるし、それが、結果としてジープと長く付き合える秘訣なんですよ。ちなみに、最新のモ

ジープシリーズはノーマルのままでもオフロード走破性を考慮したデザインが特徴だが、さらにTrail RATEDを獲得したグレードとして「トレイルホーク」を設定する。日本ではグランドチェロキー、チェロキー、レネゲードに用意(コンパスは未設定)。ラングラーは全グレードにおいてTrail RATEDレベルは当たり前のためトレイルホークの設定はない。

元祖4WDの進化を荒地で試す



革新する伝統のラングラー ルビコン

最もオフロードに強い特別なモデル「ルビコン」。

ラングラーは、前後リジッドサス、センターデフロック可能なフルタイム4WD(オンデマンドタイプ)、ラダーフレーム構造といったヘビーデューティ4WDには必要不可欠なハードウェアを備え、何も手を加えることなく、ハードなオフロードシーンをクリアできる、そんなジープの本流と言えるモデル。そんなラングラーの走りさらにオフロードチューニングが施されているのが、ルビコンだ。

日本国内仕様は、4ドア・アンリミテッド、V6/3.6Lエンジン+8速ATをベースとして、4WDシステムにはレギュラーモデル同様にフルタイム4WDを採用する。レギュラーモデルとの違いは、まず4WDシステムのローレンジのギア比は、2.717から4.000へ変更された「ロックトラックフルタイム4x4システム」を搭載。ローレンジ付きモデルの多くがハイ/ローのギア比を2倍少々に設定し、それでも十分に減速できて不整地でじわじわと走らせるのに、ルビコンでは驚異の4倍となるギア比を提供している。さらに最終減速比はレギュラーモデルの3.454から4.100へと低くされているので、超・極低速走行を期待できる。たとえば、大荒れの下り急勾配。大きな岩がむき出しとなり、タイヤがグリップを失った途端ズルッと滑り落ちてリカバリが不可能となるシーンでは、ルビコンのローレンジは、タイヤは路面をしっかりとしながら、下

りてくることのできる。もちろん、逆にそういったシーンを下から上るような場合でも、瞬間的なパワーだけに頼らない、つまり路面に確実にトルクを伝えながら、しっかりとトレースしながらゆっくりと走れるという、オフロードでの理想の走りも期待できる。

ローレンジだけでも十二分に特別なのだが、このロックトラックフルタイム4x4システムは、前中後のすべてをデフロックできる機能を持つ。デフアレンシャルギアは左右、もしくは前後のタイヤの回転差を吸収することができ、日常における快適性においては歓迎されるハードウェア。一方で、タイヤがグリップを失うとトラクションを伝えられなくなり、オフロード走行において重要なトラクション確保という面では不利になることもある。そこで、日常を少々犠牲にしてもトラクション優先で活躍するのが、LSDやデフロックといったデフの作動制限装置なのだ。中でもデフロックは、完全にデフをロックするためタイヤが浮いてグリップを失おうが、接地しているタイヤ側へ強制的にトルクを伝達するという役目を果たしている。そのデフロックがセンターだけでなく、リア、さらにはフロントにも付いているのだから、その走破性は最強だ。ちなみにこの3つのデフロックがあれば確かに最強なのだが、本来走るのを断念すべきシーン(例えば上り傾斜のかなりハードなロックセクション)なども、強引に上がっていきけるため、気付いたらリカバリが難しい状況にまで至ることもある。自らの



タイガーオートカスタムを試す!

先述したように、ラングラーはスタイリングにしてもシャシーにしても、オフロードを走るためにデザインされており、新型でもその基本性能を見失っていないことにいきなり感心させられた。また、ルビコンにはオフロード走破性をさらに高めてくれる専用装備が採用されている日本仕様ルビコンにも導入予定。そのひとつが4.1のLOWレシオのギア比をもつサブトランスファー。大トルクを生かしながら、まさに路面をゆっくりと這うようなクローリング走行を可能とする。

数値だけでは語れない 次元が異なる無敵の走り

ラングラーの走行性能は、オフロード走破に求められる基本性能を備えた上でオンロード性能を追求していく、というスタンスによってつくり上げられているもの。つまり、シャシー制御に頼ってオフロード走破性を高めるというモデルたちとはそもそもその生い立ちが違ふ。そしてその違いはいわゆる走行性能だけでなく、目に見えないところはむしろ目が、普段目にしない下回りを覗きこむとスペースが多い。そう、ラングラーには最低地上高とか、対地障害角(3)アングル(4)だけでは語れない以上のポテンシャルが存在しているのだから。

オフロードインプレッションは、ルビコンのUS本国仕様左ハンドルに純正Mopar製2インチアップサスキットやBF GoodrichのM/T KM3タイヤ(37x12.50R17)などの手が加えられたタイガーオートのカスタムにて、基本性能をチェックすることとなった。

しなやかな足による安定感で凹凸路面を的確に捉える!



ボディにヒットせずに足回りが自在に動くだけでなく、テスト車両のV6(3.6L)とローレシオのサブトランスファーにより、低速トルクを利用したジワジワと走るクローリングを実現。しなやかだがしっかり抑えの効いたサスペンションは、林道などのダートランにおいても快適なもの。

さらに、電子制御式フロントスウェイバーディスプレイスコンネクトシステムによって、スタビライザーが解除され規制から解放されることで、タイヤが外れるのではないかと不安か? ホールハウジングに当たらないのでは? という不安は、自在にサスペンションが動くようになる。また、それほどのストローク量をもってしても路面からタイヤが離れてしまう状況では、空転輪にブレーキを掛けて接地輪にトラクションを伝える疑似ブレーキLSD効果が期待できる。さらにシビアなシリアンではルビコン専用のフロント/リアのデフロックを作動させれば、お世辞も誇張もなく、無敵の走破性を見せつける。

今回のテストフィールドでは、そうしたオーバーペースバックともいえる能力の高さから、タイヤが路面から離れるようなことはなかった。まさに、このルビコンにとっては、役不足、状態。しかし、実際はタイヤの接地感が増したことで、サスペンションがしなやかに動くようになったことなどから、路面状況が非常に把握しやすくなるが、その切り替えは走行中でも可能(時速72kmまで)。ルビコン専用ディスプレイのいずれかを活用するには、車両を停止しトランスミッションレバーをNにシフトして、トランスファーレバーをローレンジへシフトしておく必要がある。シフトすることで、そのギア比は4.000とハイレンジの4倍となり、さらにスイッチ操作によってスタビライザー解除、そしてデフロックを行なうことができる。

モーグルはスタビライザーを解除しなくてもタイヤを大きく浮かせずにクリア。リジッドサスペンションによるコンベンセータ効果を感じた。ロングホイールベースのアンリミテッドでも、グランドクリアランスはさすがに十分であり、ボディへのヒットを気にせず走れたのも良かった。改めて感じたのはフロントアブローチだ。それは角度(アングル)ではなく、バンパーが高い位置にあること、そしてフロントタイヤ前がクリアであること。難なくクリアできるモーグルだった。あえてスタビライザーを解除すると、十分思っていたサスの伸び縮みはさらに大きくなり、タイヤをしつかりと路面に押し付けてトラクションを確保する。サスだけが自在に伸び縮みさせてキャビンを水平に保つという、オフロード走行における理想のスタンスをしっかりと作り上げた。実はオフロードランでこのボディを水平に保つことは、走破期待だけではなく、安心感と安全性にもつながる理想だ。やはりハイビデューティ4WDはこうでなくつちや、と再認識できた。

安心して操縦できるというたづな要素が生まれていた。モーグルではサスペンションが伸び縮みして路面をしつかりと捉えつつ、ボディを水平に保ってくれるというオフロードマシンとしての正しい姿を披露してくれ、タイヤからのグリップ感も掴みやすかった。そして、上りのロックセクションにおいては、V6エンジンの低回転域からの太いトルクを十分に使いながらも、果敢に上っていった。

オフロード性能という点、どうしても、その走破性はかなり評価の対象になるが、ラングラーはそうした走破性は言うまでもなく高く、そこに操縦の愉しさを大きくプラスしていた。

GRAND CHEROKEE Trailhawk (グランドチェロキー)



販売台数100台の限定車として発表されたグランドチェロキーのトレイルホーク。専用アイテムとして、ナチュラルグレイをアクセントに用いたブラックグリル、フォグラブベゼル、ドアミラーカバー、マットブラックボンネットデカールのほか、レッドの牽引フック、スキッドプレート、18インチタイヤなどを標準装備。

4WDシステムは、ローレンジ、リアに電子制御式LSDを組み合わせた「クォードドライブII 4x4」システムを採用。さらに車高を変えられるクォードリアとエアサスペンションシステムを組み合わせることで、ラングラーとは違うベクトルのフラッグシップとして、ハードなシーンもクリアできるポテンシャルを与えられている(リミテッド、サミットも同様)。ただし、車高を上げて難関をクリアはできるのだが、サスの縮みや動きはなくなった分、走破する愉しさはない。むしろ誰もが走破できるキャラクターにシフトした。

RENEGADE Trailhawk (レネゲード)



パワーユニットは他のグレードと同じ1.3Lターボだが、トレイルホークは最高出力28psアップのハイパワーユニットを搭載。トランスミッションも特別に9速ATを組み合わせる。4WDシステムにはアクティブドライブIIを採用し、ROCKモードを備えたセレクトトレインも専用装備だ。

レネゲード・トレイルホークが採用するアクティブローは、ROCKモードを選択することでオートマチックの1速を活用して20:1のクローレシオを提供し、不整地をゆっくりとじんわりと走らせることが可能だ。Jeepにおけるクロスオーバーモデルだけに、グランドクリアランスについては物足りなさを感じざるをえないが、それでもライン取りに注意すればボディのヒットを気にせず走ることができる。

CHEROKEE Trailhawk (チェロキー)



エンジンは2.0Lターボ、4WDシステムはリアにロックアップリアアクティブディファレンシャルを組み合わせたジープアクティブドライブIIロックローレンジ付きを採用し、オフロードサスペンションも装備。

トラクション性能はジープを名乗るにふさわしい実力を持っていたチェロキー。トレイルホークはグランドクリアランスを高めており、さらにリアにはロックアップリアディファレンシャルを採用。それが、そもそもチェロキーの持っていたポテンシャルを大きく引き出し、オフロードでの走りにも不足を感じることなかった。一方で、プラットフォームの恩恵もあって、オンロードはすこぶる快適なモデルである。

シリーズに設定されるトレイルホークモデル

ドライブスキルだけでなく、判断スキルを要する、ある意味上級者向けのディスプレイだ。さらにルビコンには、フロントのスタビライザーを解除できる「電子制御式フロントスウェイバーディスプレイ」システムを装備。オフロードで理想のサスペンションの動きは、それだけ伸びと縮みが自在になることであり、その動きを規制するスタビライザーの存在は、走破性の面ではデメリットとなる。そこでスタビライザー機能を解除する、というのが電子制御式フロントスウェイバーディスプレイシステム、クトシステム。左右輪の動きが大きく異なるモーグルでは、タイヤが外れるのではないかとと思われるほどにサスペンションを伸ばし、ハードなシーンをクリアしていくことができる。

ディスプレイとしてはたったの3つに過ぎないが、いずれもオフロード走破性を語る上では大歓迎ともいえるものばかり。そして、これらアイテムは、後付けが難しい。そう、ルビコンがオフロードにおけるハイパフォーマンスモデルと呼ばれる理由はここにもある。

サスを自在に伸縮させて安心・安定感を生み出す

テストドライブでは、走破レベルの高さだけでなく、ドライブングのしやすさ、そしてそこにある安心感に驚かされる。

オフロードシーンに足を踏み入れる際、まず行なうのはトランスファーレバー操作。日本仕様のラングラーはハイレンジにおいてフルタイムモード(オンディマンド式/4H AUTO)、パートタイムモードを備えている。

安心して操縦できるというたづな要素が生まれていた。モーグルではサスペンションが伸び縮みして路面をしつかりと捉えつつ、ボディを水平に保ってくれるというオフロードマシンとしての正しい姿を披露してくれ、タイヤからのグリップ感も掴みやすかった。そして、上りのロックセクションにおいては、V6エンジンの低回転域からの太いトルクを十分に使いながらも、果敢に上っていった。

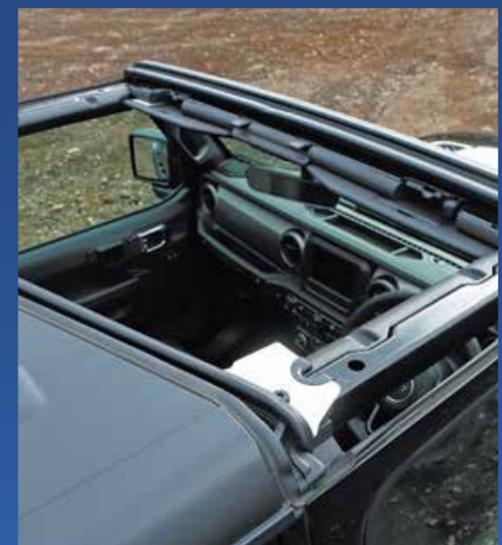
オフロード性能という点、どうしても、その走破性はかなり評価の対象になるが、ラングラーはそうした走破性は言うまでもなく高く、そこに操縦の愉しさを大きくプラスしていた。

WRANGLER ラングラー

新型ラングラーシリーズのオフロード走破性については、電子制御で成立させようというスタンスはなく、素性、つまりハードウェアだけで対応できることを貫いていることもポイントだ。言い換えると、オフロード走破性を優先し過ぎたがゆえに、オンロードが少々スポイルされているところがある。そう、ラングラーのオフロード走破性に納得できてこそ、ラングラーのオンロード性能を、プラスに評価することができる。

もちろん、ラングラーらしさを残したままに、新たにプラスされたトピックは数多い。例えば、パワーユニットは時代の流れからダウンサイジングターボが採用され、オートマチックトランスミッションも多段化を果たした。キャビンでは快適性を目指してシート形状が変更され、インパネにおいては質感を求めたデザインや装備を採用。日本仕様に搭載された4WDシステムは、本国でもラングラーとしては初採用となったフルタイムモード付システムを導入するなど広く一般の人にも受け入れられる進化を果たしている。

バリエーションは、2ドアのスポーツ(受注生産)、4ドア(アンリミテッド)のスポーツとサハラ、4ドアのルビコンの4機種となる。ちなみに、スポーツ、サハラ、ルビコンはグレード名で、スポーツはスタンダードグレード、サハラは本革シートや安全装備を採用した上級グレード、ルビコンはオフロードパフォーマンスを引き上げてくれるハードウェアを採用したスペシャルモデルだ。



○WRANGLER SPORT
4,900,000円

○WRANGLER UNLIMITED SPORT
5,110,000円

○WRANGLER UNLIMITED SAHARA
5,610,000円~

○UNLIMITED RUBICON
6,120,000円

◆商品の詳細はジープ所沢HPを参照(<https://tokorozawa.jeep-dealer.jp/jeep/>) ◆写真は全てUSモデル ◆価格は2019年11月末時点のものです

Jeep BRAND LINE UP MODEL



Compass コンパス

乗用車にも使われるプラットフォームをベースに仕立てた新世代ジープがコンパスだ。2006年に兄弟車となるパトリオットとともに初代モデルが発表され、当初日本にはパトリオットが導入されていたが、それとスイッチするように2012年に日本デビューを飾る。

現行型はその2世代目で2016年に本国で発表され、日本では2017年に発売を開始した。兄貴分に当たるチェロキーが、アッパークラスたる質感を備えたこともあり、パトリオットも初代モデルにあったカジュアルなテイストを脱ぎ去り、ジープのスタンダードモデルたるポジションを確立した。エンジンは、直4/2.4Lをベースにグループ内のフィアットに採用されているマルチエアテクノロジーを組み合わせたユニットを搭載している。駆動方式は4WDのほか、2WD(FF)も設定。トランスミッションは4WDに9速AT、FFに6ATを組み合わせる。

4WDモデルにはジープアクティブドライブと呼ばれる必要に応じてリアへと駆動を伝えるシステムを採用し、さらにそのシーンに的確な制御を提供してくれるスノー、サンド、マッド、そしてオートの4モードを備えたセレクトレインシステムも採用した。ただし、乗用車のプラットフォームをベースにし、4輪独立懸架サスを採用していること、また、最低地上高180mmであることからオフロードでの走破性は高くはないが、スノードライブやラフロードドライブといったシーンでは安心感があるだけではなく、存分に楽しむことができるポテンシャルを備えている。



○SPORT 3,290,000円 ○LONGITUDE 3,760,000円 ○LIMITED 4,270,000円

Renegade レネゲード

2015年に日本で販売が開始されたジープのエントリーモデルで、グループ内のフィアットブランドの500Xと兄弟車の関係にある。グループで共用するモジュラー型プラットフォームであるスモールワイド4x4アーキテクチャーを採用するが、実はコンパスにも採用されている。そのことから、このレネゲードはサイズや価格帯がエントリーに映ったとしても、その素性は、オーバークオリティというアドバンテージを持つ。

エクステリアはウイリスMBを思い起こさせるフェイスを採用し、7本のスリットグリル、台形アーチのホイールハウジングなど、ジープのアイコンを表現。サイズはコンパクトとなるが、居住性や積載性をしっかりと確保した上で、アクティブさもデザインしている。

2019年、精悍さをプラスしたフェイスリフトを含めたマイナーチェンジを実施。3月29日現在ではアッパーグレードとなるリミテッドのみをラインナップ。エンジンは、新開発となる1.3Lガソリンターボを採用し、トランスミッションもデュアルクラッチ式6速を組み合わせ、駆動方式はFFとなっている。その乗り味は、コンパクトクラスとは思えないほどボディ・シャシー剛性ともに優れ、快適性と安心感、そして操縦性に長けるといふアッパークラス感にあふれている。新採用となったエンジンは排気量をダウンさせたが、パワー感、レスポンス、扱いやすさなど、旧ユニットの全てを上回っている。

ちなみにエントリーグレードとなるロングチルドと、4WDを採用したトレイルホークの追加もアナウンスされている。



○LONGITUDE 2,990,000円 ○LIMITED 3,620,000円 ○TRAILHAWK 3,870,000円

◆商品の詳細はジープ所沢HPを参照 (<https://tokorozawa.jeep-dealer.jp/jeep/>) ◆写真は全てUSモデル ◆価格は2019年11月末時点のものです

Jeep BRAND LINE UP MODEL

Cherokee チェロキー

ジープのスタンダードモデルであり、常にSUVとして革新を提案してきたモデル。初代モデルは1974年にグラントワゴニアのカジュアルバージョンとしてデビューを果たしたが、日本で大ヒットとなった2世代目はサイズ、コンセプトともに一新。本国ではリパティを名乗った3世代目(日本ではチェロキー)は全高を200mmアップし、フロントフェイスからフォルムまで、ラングラーの4ドアバージョンかのようなスタイリングを提案、4世代目はプラットフォームはそのままにスクエアなデザインを採用した。

そして、現行型となる5世代目モデルはFF乗用車のプラットフォームをベースとし、乗用車たる快適性を大幅にブラッシュアップ。日本には2014年に登場している。ユニークなフェイスデザインが話題を呼んだが、こうした話題性もチェロキーらしさではあったが、2018年にフェイスリフトを敢行。グランドチェロキーやコンパスのテイストにならったデザインへと変更されている。

最新モデルは、直4/2.4L、直4/2.0Lターボをラインナップし、すべて9速AT、4WDを採用する。かつてのモデルよりも下回りをヒットしやすくなってしまったが、サスペンションの伸び縮みを求められるような不整地にも対応できる走破性をしっかりと確保し、ジープの一員であることをアピール。何よりも、アッパークラス感にあふれるオンロードでの乗り味やインテリアの質感などにより、ラグジュアリーを語るに相応しいジープへとそのポジションを引き上げている。



○LONGITUDE 4,370,000円 ○LIMITED 4,880,000円 ○TRAILHAWK 4,930,000円

Grand Cherokee グランド チェロキー

ジープブランドのフラッグシップモデルであり、SUVマーケットを牽引してきたといっても過言ではない、ベンチマークモデル。初代は、1993年に登場し、オフロード走破性を持ちながらも日常ではラグジュアリーな乗り味を提供するという斬新なコンセプト、そして流麗なデザインなどで、一世を風靡。2世代目モデルまでは前後リジッドサスペンションを採用していたが、3世代目でフロントを独立懸架に、そして、2011年に日本で販売を開始した現行型・4世代目では前後ともに独立懸架式となり、オンロードにおける快適性を大幅にブラッシュアップさせた。

ちなみに現行型はタイムラー・クライスラー時代に開発されたため、プラットフォームをメルセデス・ベンツのMクラスと共用していたと訊けば、そのラグジュアリーテイストもイメージしやすいはず。エンジンはV6/3.6Lをメインとし、オンロードパフォーマンスを極めたSRT 8にはV8/6.4Lを搭載。オフロード走破性については、ローレンジを備えたクオッドトラックII 4x4システムをベースとし、モデルによっては車高調整機能を加えて、ジープたる走破性を手に入れているが、4輪独立懸架ゆえに2世代目までの前後リジッドを採用していたモデルのレベル(オフロードの走破性に関して)には届いていない。

これまでのライフサイクルからするとすでに新型モデルへとスイッチしている頃だが、延期がたびたびアナウンスされている。今後、Jeepブランドのフラッグシップモデルとして、さらなる進化が期待できるのである。



○LAREDO 5,240,000円 ○ALTITUDE 5,660,000円 ○LIMITED 6,590,000円 ○SUMMIT 7,340,000円 ○SRT8 8,850,000円

Tiger Package



JL WRANGLER 予約受付中

オリジナル
ハイラインフェンダー
発売開始!!
詳しくはこちら▶



MERIT PLAN 月々のお支払いを軽減できる据置価格設定型ローン

メリットプランは、あらかじめ車両本体価格の一部を最終回のお支払いの分として据え置くことにより、月々のお支払い額を軽減できる残価設定型プログラムです。通常のローンよりもご負担額を抑えることにより、憧れのお車とのカーライフを一層身近なものにします。

Merit 1	Merit 2	Merit 3
通常ローンに比べ月々のお支払い額や頭金を軽減することができます。	月々のお支払い額が通常型ローンと同じ場合には、ワンランク上のモデルを選択できます。	お支払いプラン終了後、ライフスタイルに合わせて、お支払い方法がお選びいただけます。

- お支払いプラン(5年間) 据置価格 最大25%
61回払い[60回分割払い(ボーナス併用)+1回 据置価格]
- お支払いプラン(4年間) 据置価格 最大35%
49回払い[48回分割払い(ボーナス併用)+1回 据置価格]
- お支払いプラン(3年間) 据置価格 最大45%
37回払い[36回分割払い(ボーナス併用)+1回 据置価格]

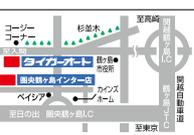
ジープ、国産車・輸入車
新車・中古車取扱!

タイガーオート

詳細はタイガーオートの本ホームページにて。



www.tigerauto.com
株式会社 **タイガーオート**
■本店：〒350-2216 埼玉県鶴ヶ島市三ツ木新田9-1
TEL.049-286-6644 FAX.049-286-6645
info@tigerauto.com
■毎週火曜、第1・3月曜定休 営業時間 / AM9:30~PM7:30



www.sn-chrysler.co.jp
ジープ所沢 Jeep TOKOROZAWA
埼玉西クラスター(株)〒359-0035 埼玉県所沢市西新井町11-29
TEL.04-2991-4567 FAX.04-2991-4611
info@sn-chrysler.co.jp
■毎週火曜、第1・3月曜定休 営業時間 / AM9:30~PM7:30

