



Dodge



# Ram Wagon

## 商用譲りの屈強ワゴン

1970年代、不振にあえいだクライスラーを支えたのが、商業車としてスタートし、後にパセengerワゴンへと変貌したラム・ワゴンである。トラック用シャシー(Bフレーム)の上に、軽量で堅牢なバンのボディを架装し、だだっ広いカーゴに仕上げられた初期のモデルは、全米のあらゆる現場で用いられたことから、次第にリテールユースが増え、78年からはリアに2列の固定シートを備えた「ワゴン」がラインナップされている。現在もラム・シリーズで採用される4分割のグリルを中心に、フェイスリフトが行なわれたのは98年のことだった。

当初から、牽引重量にあわせ「1500」「2500」「3500」の3タイプが用意され、それぞれにおよそ2種類のエンジンをラインナップしていた(3.9~5.2LのV6またはV8)。今回の試乗で用いたのは「ショーティ」と呼ばれる最もホイールベースの短いもので、「ミディアム」「マキシワゴン」と大型になっていく。アメリカの空港などで見かけ

るのはたいていミディアムかマキシで、ショーティはほとんど見あたらない。

### マーケット概況

国内のマーケットでも豊富なタマ数のように見えるが、そのほとんどがミディアムであり、ショーティは品薄。前述のとおり、アメリカ国内で売られているのもほとんどがミディアム以上であり、ショーティの需要は極端に少ないのだという。試乗車を拝借した「ガーゴイル」によれば、ショーティの売り物をアメリカの市場で見つけたとしても、過走行か、新古車並みに距離が少ないなど、両極端なクルマが多いという。

価格的には98年モデルで100万円くらいから見つけられるそうで、01年以降になると200~300万円という状況。ライバル車となるシェビーバンに比べて、いくら高い相場である。

また、ノーマル状態で売られているタマが少ないのも特徴で、ショップやユーザーの手でカ

スタマイズされている場合が多い。シートアレンジを変更していたり、エクステリアパーツの追加などが多いとのことで、むしろフルノーマルのほうが探づらいようだ。

いずれにしても、アメリカ車の専門店ですれなりの時間をかければ、自分好みの一台にめぐり合えるはずだ。

## インプレッション

外から見た巨体ぶりにも関わらず、運転席に座ってみると意外なほどコンパクトに感じられる。四隅がつかみやすいボディと、トラック並みに高いアイポイントが奏功しているのだ。

運転姿勢もほとんどトラックのようにアップライトなものになるが、足元がいくらタイトなくらいで、それほど苦にはならない。インパネまわりも思いのほか効率的なデザインで、エアコンやオーディオ系の操作も、慣れればブラインドタッチが可能。これだけ使いやすければ、毎日のアシにするのだって問題ないだろう。

走りのテイストも、5速 超えのアメ車らしくドロドロとトルクフルなもの。機敏とはいいがたいものの、街中でボディをもてあますことも、流れに遅れる痛痒感も一切ない。しいて弱点を挙げるとしたら、サイドのドアが右側にしかついておらず、道路沿いなどでの乗降に気を遣うことくらいか。

ともかく、商業車のカスタマイズ版とは思えないユーティリティと乗り味で、初めて乗る方は新鮮な驚きを覚えるに違いない。

## 中古車選びのコツ

ガーゴイルによれば、ラム・ワゴンの弱点というのほとんどと言っていいくらい見当たらないのだそう。何度も繰り返すが、ヘビーデューティな商業車として折り紙つきなのだから、ちょっとやそつでは壊れないのも当然な話なのだろう。

エンジンルームの奥深く、というよりもほとんどフロントシートの下に潜り込んだエンジンにしても、キャビン側からサービスハッチを開ければ容易に整備可能。このあたりも、ヘビーデューティと言われるゆえんだろう。

ただし、サービスマニュアルにも記載されているとおり、サスペンション系にグリスアップする必要がある。怠れば、きしみ音がキャビンに侵入してくるというから、試乗の際には耳を傾けたほうがいだろう。

Text: 石橋 幸樹 / Photo: 五條伴好

# Inspection Dodge Ram Wagon

取材車両:  
2001年式 2万100マイル 239万4000円  
車両協力:  
ガーゴイル Tel.045-924-0444  
http://www.gargoyle-car.com

■ショーティ ※新車時価格:正規輸入なし	
全長×全幅×全高	4870×2000×2030mm
ホイールベース	2776mm
車両重量	2290kg
エンジン	V8 OHV
排気量	5210cc
最高出力/最大トルク	228ps/40.8mkg
トランスミッション	4段AT



ご覧の通りエンジンフードを開けても、上からエンジン本体は見えない。5.2L V8ユニットは、前席座面の下に程近いところにマウントされているのだ。そのかわり、室内のサービスハッチを開ければ容易に手が届くように出来ている。それだけ信頼性の高いユニットともいえるようで、エンジントラブルの類はほとんど聞かれないという。



ガーゴイルによれば、ダッジのアルミホイール、中でもクローム仕様ものは滅多に装着されないオプションだという。アメリカ本国ではスチールホイールが標準で、たとえアルミを履いていてもメッキ処理が施されていないものが多いそうだ。ちなみに、ガーゴイルはノーマル状態にこだわりを持つショップで、妙にカスタムされた売物は滅多に扱わない。



通常、アメリカ国内で使用されているショーティには、セカンドシート、ひいてはサードシートが装着されているものはとても少ないという。国内にあるものは、たいていショップのオリジナルシートが装着されている。ガーゴイルが選んだのは、質素ながらも座り心地に優れたもの。リクラインもするので、長時間でも苦にならないだろう。



右下のダイヤルはリアスペース専用のエアコンをコントロールするもの。本国でもラム・ワゴンと呼ばれるモデルのオプション装備だ。ただし、吹き出し口はそれほど多くはない。また、各ガラスハッチは開閉だけでなく、蝶番のピンを抜くことでハッチそのものを取り去ることも可能。雑多な使い方をされる商用車ベースらしい装備といえよう。



大きさも充分なサードシートを装着したおかげで、いささかラゲッジスペースが犠牲にされているようだ。とはいえ、高い天井やシート下のスペースを賢く使えば、かなり大きな荷物、例えばサーフボードなどでもラクに積載可能だろう。また、背面すべてが開くリアハッチは乗降を可能にしているだけでなく、使っていて実に気持ちいい。



ダッジ・ワゴンの長所として忘れられないのが、大きな開口部、すなわち巨大なドアの数々だろう。使ってみれば分かるが、開口面積というのは使い勝手はかなり響く。リアハッチは背面すべてが開き、サイドもフロントドアとあわせてほぼ半分の面積が開くのだ。もっとも、右サイドだけというのは日本では弱点のひとつかもしれない。

