

本場からやってきた 超弩弓ステーションワゴンの実力

世紀の合併“ダイムラー・クライスラー”から生まれたモデルが300C。
ドイツ技術を内包したアメリカンテイストは、唯一無二の存在ともいえる。
ビッグボディはバカンスにもぴったりで、これぞまさしく夏クルマ! なのです。

TEXT/YASUYUKI MORINO [森野恭行]

PHOTO/BANKO GOJO [五條伴好]

ストレスに包囲されていて、なんだか息が詰まってしまいそう。せわしなかったり、世知辛かったりする事はばかりなのが今の世の中。そんな現代社会で多くの人が切望するのは、ギスギスした日常から解放されることだ。そこで必要とされるのは息抜き。心身ともに疲れている時こそ、思い切って外に飛び出してみよう。

で、ズバリ提案したいのは、休日が来るのを待ち遠しくなるようなクルマを手に入れること。「どこへ行くか」、「何をするか」も重要だが、クルマ好きにとってのより大きな関心事はたぶん「どんなクルマに乗っていくか」に違いない。ここではファミリーで夏のバカンスを思う存分に楽しめるクルマを考えてみよう。

求められる能力は、家族みんながくつろげる広いキャビン空間や、遊び道具をいっぱい積み込める大きなラゲッジ、そしてロングドライブを疲れ知らずでこなすことができる走りの余裕など。ストレスからの解放、日常からの脱出がバカンスの目的なのだから、すべてに余裕があるクルマをチョイスするのがベストだ。そうした条件をあてはめていくと……行き着くのは大きなステーションワゴン。かつては、これがアメリカのファミリー

カーの定番だった。

実をいうと、ミニバンやSUV人気に押されるカタチで、本場アメリカでも今ひとつ盛り上がり欠けるのが近ごろのワゴン市場。とはいえミニバンほど所帯じみでなく、大型SUVほど大げさな感じがしないワゴンは、改めて見直されてもいいジャンルのクルマ。その代表格が、押し出し感のあるスタイルを持つクライスラー300C ツーリングとっていい。

そこで裏話をすると、本国で「ツーリング」と名乗るのは300Cの1つのグレードで、実は300Cにはセダンしか設定されていない。ワゴンボディを持つのはダッジ・マグナムで、そのボディと300Cのフロントを合体させたのが日欧で販売される300C ツーリングなのだ。ちなみに、生産はオーストリアにあるグラーツ工場。つまり、欧州産のアメ車ということになる。

思わず話が脱線したが……ここで言いたかったことは、スタイリッシュにまとめられたマグナムのワゴンスタイルと、クラシックスタイルを指向する300Cのノーズが見事なまでにマッチングしていること! 50~60年代に全盛期を迎えたアメリカン・ステーションワゴンのムードを、もっと



CHRYSLER 300C TOURING 5.7 HEMI





も忠実に現代に再現しているのが300Cツーリングと言っても過言ではない。

個性的なデザインと、全長5000×全幅1895mmのビッグサイズがもたらす存在感は、欧州プレミアムワゴンの定番のメルセデスEクラスワゴンやBMW5シリーズツーリングにも負けないもの。そしてドアを開ければ、どの席に座ってもゆったりとくつろげる大きなキャビン空間と、やさしく体を包み込むような大ぶりのシートがそこにある。大柄なボディは伊達ではなく、300Cツーリングは極上の快適性を提供する。加えて、ラゲッジ容量も630～1602ℓとたっぷり。特徴的なL字形のテールゲートを開ければ、大きな荷物も楽に積み込むことができる。さらにはセルフレベリング機構付きリアサスも標準。ワゴンとしての能力も一級品なのだ。

リゾート・エクスプレスに好適

なら、肝心要の走りの能力は？ 日本での輸入車のイメージは欧高・米低。アメリカ車というだけで、走りがだらしないと決めつける人が少なくないが、最新アメ車をなめてはいけない。ふわふわゆるゆるの乗り味はもはや過去のもの。操縦安定性のレベルは目に見えて改善されている。なかでも300Cの完成度は高い。

それもそのはず、このクライスラー久々のRWDモデルにはメルセデスW210、つまり先代Eクラスの技術が数多く生かされているのだ。前ダブルウィッシュボーン／後マルチリンク式のサス、ラック&ピニオン式のステアリング、オートステイ

ック付き5段AT……と、基本の部分にもメルセデスのDNAを注入。そんな事実を知れば、ドーンとした安定性が安心感につながる高度な高速スタビリティと、大きく重いボディを意識させない素直さや正確性が光るハンドリングを併せ持つ、300Cのレベルの高い走りの世界が理解できることだろう。

しかも技術を踏襲しつつもメルセデスの歪流に終わらず、アメリカ車の伝統や美点もしっかり受け継いでいるのが300Cのポイントだ。まずはエンジンに注目。3.5ℓV6でも動力性能に不満はないが、アメリカン・フルサイズならではの走りの歓びを提供するのはやはり5.7ℓの大排気量を誇るV8 HEMI。ぶっとい低速トルクが生む力感やゆとりは格別で「いざとなればすぐに前に出られる」という大きな気持ちで、いつもハンドルを握ることができる。

本気の性能も気になるところだが、最高速は200km/hの壁を軽々と超え、0—100km/h加速を7秒ちょっとで駆け抜けるといえば、その速さがわかるはず。それでいて低負荷時に4つの気筒を休止するMDS(可変シリンダーシステム)を採用するため、5.7ℓの排気量から連想するより巡航時の燃料消費は小食ですむ。

また、いい意味でのふんわり感を残した乗り心地も300Cの秀でた才能。セダンと比べると



ワゴンボディの後部は少々緩い感じで、操安性と快適性に少しの影響を及ぼしているが、それでも乗り心地は極上といえるレベルにある。高度な静粛性と相まって、乗員を幸せな気持ちにさせる快適な乗り味を実現しているわけだ。

光るのは、リラクセスに満ちた運転感覚と安楽な乗り心地に代表されるアメリカ車伝統の走り味。ストレスフリーな走りはロングドライブになるほど際立つ。加えて、先述したようにメルセデス譲りの高度な操安性も備えているから、先を急ぐような旅でも適応能力は高い。そう、アメ車のよさと欧州車のよさを併せ持つのがクライスラー300Cというクルマなのだ。

ダイムラーとクライスラーの結婚生活は長続きしなかったが……300Cのような傑作を生み出すことができたのだから、両社の提携は決してムダではなかった。300Cツーリングは、乗る人みんなの気持ちを豊かにしてくれる優秀なリフレッシュツール。リゾート地へと向かう「夏グルマ」として、まさに理想的な存在だ。

CHRYSLER 300C TOURING 5.7 HEMI



ボディサイズは全長5000×全幅1895×全高1490mmと非常に大きい、その恩恵は室内で受けられる。5.7ℓのV8エンジンは伝統のHEMIヘッドを受け継いでおり、340ps/5000rpm、53.5mkg/4000rpmとトルクフルで、荷物満載でもゆとりの走りを味わえる。また開口部の大きなラゲッジは荷物の出し入れがラクなうえ、天地方向はそれほどないが奥行きはたっぷり。インストルメント・パネルも質感が高いうえ、日本仕様は全車右ハンドル+5段ATのみの設定で、HDD式のカーナビやポストンアコースティックのオーディオ、シートヒーターなど装備類も充実している。