ハイモビリティカスタムで
最強ジムニーを造る!!

SUPER SUZY Jimny
ジムニー・スーパースージー特別編集
メディアパルムック

ジムニーJB23W
クロカンカスタム

“攻める”ためのジムニーカスタム
サスペンション／ボディプロテクション／トラクションデバイス／
牽引ツール／ユーティリティアイテムetc

オフロードは恐くない
丸わかり! スタック脱出術
セルフリカバリーアイテム徹底解説／ウインチング入門／ツール収納アイデア

“高機動”
ハイモビリティ宣言!!

オフロード&アウトドアを安全に徹底的に楽しむための
超本格カスタムメソッド満載

“高機動”ハイモビリティ宣言!!

モビリティとは「機動性」のこと。コンパクトなボディにオフロード4駆として本格的な構造を備えるJB23Wは、各部を適切にカスタムすることによってそのポテンシャルを引き出し、より高い機動性を実現することができる世界でも類を見ないスペシャルなクルマだ。さあ、あなたのJB23Wもハイモビリティ化し、他のクルマでは決して味わえないジムニーならではの走りの世界を楽しもうではないか! ここでは本格派御用達の4駆ショップ・アールブイフォーワイルドグースが手掛けたJB23Wを例にして、ハイモビリティなジムニーワールドをご紹介しよう。

文／編集部　写真／大津瑞樹、宮島秀樹

あらゆるステージに対応。徹底的に機能を磨いた3インチ仕様

3インチサスと機能的なパーツで走破性が劇的に向上

アールブイフォーワイルドグース（以下ワイルドグース）・デモカーのフラッグシップといえるイエローのJB23Wは、4駆パーツメーカーの老舗4×4エンジニアリングと共同開発したハイモビリティサスペンション（HMS）の3インチアップ（HMS-3）キットを組み込み、ボディ各部をカスタムすることによって、圧倒的な機動性を実現している。

HMS-3のもたらす柔軟かつ充分なサスストロークに加え、機能的なプロテクションパーツの採用により、かなり過激な地形であっても余裕を持ってアプローチでき、ボディへのダメージもほとんど気にすることなく大胆にアタックできる。また、FRP製のボンネットやドアなどにより徹底的に軽量化が図られたボディは、ウインチやプロテクションパーツ装備による重量増を十二分に相殺し、あらゆるステージで、実に軽やかなドライビングフィールをドライバーに与えてくれる。エンジンまわりや駆動系は、吸排気系のライトチューン程度であまり大きく手が加えられておらず、軽さは武器である、ということを改めて認識させてくれるのだ。

セルフリカバリーのための装備にもぬかりはない。強力なレスキューツールである電動ウインチ・ウォーンM8000をフロントに搭載し、大きな負荷のかかる牽引にも対応できるフックを前後に備えるなど、ほとんどのステージでスタック脱出が可能だ。

もうひとつ特筆しておきたいのは、オンロードでの走りの良さだ。3インチアップに大径タイヤの組み合わせにもかかわらず、腰高感やロールの大きさを感じさせないコーナリング性能は見事。生粋のオフロードマシンであるにもかかわらず、オンザレール感覚を実現している。オン・オフ問わない走行性能、まさにハイモビリティな1台なのである。

Parts List

●SUSPENSION
HMS-3キット
●EXTERIOR
FRPエボリューションボンネット／FRPエボリューショングリル
FRPドア／FRPクローラーフェンダー／クロカンウインチバンパー
クローラーエプロン／ジェラルミンスキッド／ウォーンM8000
アウターロールケージ／ロックスライダー／ピントルリアバンパー
ナンバー移動キット スリムタイプ／折りたたみ式リアゲートキャリア
●TIRE&WHEEL
マキシス　クリーピークローラー7.00-16
4x4ENG　ブラッドレーエボリューション　5.5J×16
■アールブイフォーワイルドグース ☎046-294-4567
http://www.rv4wildgoose.com/

ハイモビリティのエッセンスを凝縮した2インチ仕様

充分なロードクリアランスと しっかりとしたリカバリー性能を実現

HMS2インチアップ（HMS-2）サスキットを組み込んだ精悍なブラックのJB23Wは、ハイモビリティカスタムの入門バージョンと呼べるモデル。2インチアップは3インチアップほど補正する必要がなく、比較的リーズナブルに走破性を高めることができるのがポイント。入門バージョンとはいえ、大幅に走破性が向上するし、操縦性や乗り心地はノーマルとそれほど大きく変わらないのもメリットだ。

バンパーなどのボディパーツも機能的なものをチョイスし、対地クリアランスとプロテクション性能を大幅に向上。また、ハイモビリティとは確実なリカバリー性能を備えているからこそ成立するカスタム哲学であるが、この車両にもリカバリーに大いに役立つウォーンPV45小型電動ウインチを装着している。比較的交換しやすいボンネットとドアをFRP製に換えることで、軽量化もしっかりと図られている。

一見武骨だが、機能美の中に、日常での使い勝手の良さも感じさせるルックスもポイント。初めてのハイモビリティカスタムのお手本として、うってつけの1台である。

Parts List

●SUSPENSION
HMS-2キット
●EXTERIOR
FRPボンネット（JB23-4）／FRPパワーアップエアスクープ
FRPドア／クローラーバンパー／クローラーウインチヘッド
クローラーエプロン／フロントメタルガーニッシュステンレス
リアサイドプロテクター／リアヒッチバンパー
ナンバー移動キット スリムタイプ／ウォーン プロバンテージPV45
車検対応スペアタイヤ移動ブラケット
●TIRE&WHEEL
ヨコハマ　ジオランダーM/T+　185/85R16
ラグナ　JYDO　5.5J×16
■アールブイフォーワイルドグース ☎046-294-4567
http://www.rv4wildgoose.com/

ROCK

ロック

ロックセクションは一番車両を破損しやすいステージだ。積極的に攻めるには、まずボディ各部がしっかりとガードされていることが前提となる。また、サスや駆動系を傷めることも多いので、万一の際のリカバリーまで考えてアタックの可否を判断したい。

BUSH

ブッシュ

草木に覆われて路面状況がまったく分からないブッシュ。草木の背の高さである程度地形を判断することができるが、それでも切り株や岩にヒットしたり、穴や溝などにはまってしまう場合が多い。プロテクションパーツを装備していれば、そんな心配も大幅に減る。

WASH BOARD

ウォッシュ・ボード

凸凹が断続して続くようなウォッシュボード地形では、特に腹下をヒットしやすい。地面が柔らかいサンドステージであっても、スピードが出ている場合などは意外にひどいダメージを受けることもあるのだ。下回りのガードが完璧なら安心だ。

UNDER PROTECTION 下まわりの保護

一番ヒットしやすい部分
致命的なダメージになる場合も

思い切ったオフローディングを楽しむためには、何よりもボディの下回りをガードすることを優先しておきたい。特にフロントまわりやリアまわりは、障害地形へアプローチの際にヒットすることが多く、アプローチアングル、デパーチャーアングルが小さいノーマルバンパーでは、必ずといっていいほど破損することになる。だからまず前後バンパーをクリアランスを稼げる形状で、ちょっとしたヒットでは壊れない頑丈なものに交換する必要があるのだ。また、サイドシル部分もヒットしやすい。この部分は破損や変形すると修理が大変な部分でもあり、前後バンパーと並んでまずプロテクションパーツでガードしておきたい部分だ。また、車体の下はサスペンションや駆動系などの重要パーツが集まっている部分。プロテクションパーツやスキッドパーツをなるべく装備しておきたい。

フロントバンパーは、前方への出っ張りが少なくアプローチアングルが大きく稼げる形状が理想だ。スキッド性も考慮されて各部が斜めにカットされているとなおさらいい。写真はワイルドグース製のクロカンウインチバンパー。ウインチの出っ張りも解消したスグレモノ。

金属製パネルでサイドシル部分を強化する場合が多いが、激しいヒットではボディごと曲がってしまう場合も。サイドステップをガードとして利用することもできるが、クリアランスが犠牲になってしまう。写真のロックスライダーは形状・構造的にも理想的なガードだ。

HILL CLIMB

ヒル・クライム

写真のように平坦なヒルクライムではあまりアクシデントは起こらないが、路面に凸凹があったり、より急角度なヒルクライムでは転倒してしまうこともある。またリカバリーでバックする際、ハンドル操作を誤って横転してしまう危険も大。

HILL DOWN

ヒル・ダウン

急なヒルダウンでは、地形の凸凹や強すぎるブレーキングによって前転してしまう場合もある。そんな時でも、強力なフロントバンパーとボディ上部を守るプロテクションパーツを装備していれば、人にもクルマにも致命的なダメージを避けることができる。

MOGUL
モーグル

サスストロークではフォローしきれないほど激しいモーグル地形では、ショートホイールベースでトレッドも狭いジムニーは姿勢を大きく乱しやすい。ハンドルやアクセル操作を少しミスるだけで簡単に横転してしまう場合があるのだ。

UPPER PROTECTION ボディ上部の保護

意外と疎かになりがちなボディ上部 万一に備えて万全な対策を

本格的なオフローディングを楽しみたいなら、ボディ上部のプロテクションもしっかりと対策しておきたい。ダートでの高速走行などは転倒の危険性が高まるし、ヒルクライムやヒルダウン、そして激しいモーグルなどではちょっとした操作ミスで横転してしまう場合がある。

障害物にヒットしてボディサイドが凹む程度ならまだいいが、ピラー部分にまでダメージを与えてしまう転倒などの場合、その修理代は非常に高くつくことになる。

車両の転倒からドライバーを守るパーツとしては、車内に装着するロールケージが挙げられるが、ボディ自体にひどく傷がつくのは避けられない。ボディの破損を恐れず、よりアクティブなオフローディングを楽しむなら、アウタータイプのプロテクションパーツを装着するのが理想となる。

転倒してしまった場合には、各コーナー部分に大きなダメージを受けることになる。写真はワイルドグースのアウターロールケージ。そのプロテクション効果はレースで実証済みだ。

リアサイドは、テールランプを破損させやすい上、大きなボディパネル構成となっており、交換修理が難しい。ワイルドグースのリアサイドプロテクターは、スパルタンなルックスも演出できる、

SUSPENSION

サスペンション・チューニング

ノーマルのままでは真のポテンシャルを発揮できない

JB23Wのサスペンションは、今では貴重な前後リジッドアクスルを採用している。オフロード走行に適したサス構造だが、走破性をより向上させたいならカスタムは必須となる。ノーマルサスは、オンロードやフル積載状態などを含めたアベレージ性能を重視した設定となっているからだ。

カスタムすべき部分は、コイルスプリングやショックアブソーバーをはじめ数々あるが、キットで装着することがベストだ。各メーカーからリリースされているパーツは、それぞれの考えるチューニングコンセプトに基づきセッティングされているからであり、トータルバランスが優れているのだ。

一般的なサスチューニングの目的はハンドリングや乗り心地の向上にあるが、オフロード向けサスチューニングではストロークアップとグランドクリアランスの拡大が重要なテーマだ。ストロークアップすれば、サスの路面追従性が高まり、起伏の激しい地形でも姿勢を崩すことなく走行できるようになるし、タイヤのトラクションもより発揮できるようなる。グランドクリアランスの拡大は、ボディが路面にヒットする可能性を大幅に低減。車高が高くなることによってロールセンターは高くなるが、渡河などでは有利となる。ホイールハウスとのクリアランスも広がるため、大径のオフロードタイヤが装着できるようになることもメリットだ。

JB23Wのサスペンションカスタムは、2インチアップと3インチアップが主流。走破性を大幅に高めたいなら3インチがオススメだが、駆動系も含め各部のしっかりした補正も必要になる。リーズナブルに走破性を上げるならまずは2インチアップからだ。

DIRT
ダート

高速のダート走行では、ちょっとしたギャップ程度でもサスの底付きやボディヒットなどが起きやすい。またハンドリングも振られやすくなってしまう。オフロードでは、オンロードで求められるものとは次元の違うスタビリティが求められる。

HMS-3キットを組み込んだリアサスペンション。3インチアップは調整式ラテラルロッドやキャスター補正ブッシュやプロペラシャフトスペーサーなど、多くの補正パーツがキットに含まれる。

HMS-3キットを組み込んだフロントサスペンション。超応力材を採用したHMSコイルスプリングは適度にバネレートを抑えた設計となっており、不快なピッチングを低減し、モーグルでの路面追従性とダートでの安定性を向上させている。

MOGUL

モーグル

サスストロークとグランドクリアランスの余裕が求められるステージ。路面をトレースしやすい柔軟な足まわりが必要となるが、ストロークやソフトさばかりを求めると、オンロードやダートでは不安定になってしまう場合が多い。その両立が大きなテーマとなる。

OBSTACLS

障害

サスのストロークアップとグランドクリアランスの拡大により走破性能は大幅にアップする。ノーマルでは敬遠せざるを得ないような障害物も、跨いだり、タイヤで乗り越えたりすることによって克服することができるようになる。

WATER PROOF

水に対する備え

完璧なハイモビリティを目指すなら水への備えは必須となる

ゲリラ豪雨による水害が都市部でも大問題となっている。いたずらに渡河することは自然保護上も安全上も避けるべきことだが、冠水した道路や大きな水たまりのできた林道などを安全に走れるように備えておくことは大きな強みとなる。

安全に走行できる水の深さは、一般的にタイヤの半分くらいまでと言われている。しかし、思わぬ深さになっている場所を走行したり、水しぶきを大きく上げてしまった場合は、エアクリーナーに水を吸い込んでしまうこともある。

このトラブルを防止するのがシュノーケルだ。冠水路の多いオーストラリアやアフリカ大陸では必須であり、前車の巻き上げる土埃の少ない上部の冷気を取り込めるというメリットもある。

ワイルドグースのシュノーケルは、ボディラインに沿うような形状となっており、ノーマルのフォルムを崩さない。ボディに加工が必要となるが、走行中はフレッシュエアを強制的に取り込む効果がある恩恵の大きいアイテムだ。

水場走行

オフローディングを楽しんでいると、天候の急変などで水中走行をしなければならない場合もある。写真の場合は、3インチアップ車のボンネット近くにまで水深がある。ノーマルでは絶対に走れない深さであり、シュノーケルがなければ吸気系は水没する。

MUD
泥

摩擦係数が雪道並みに低くなることもある泥は、オンロードタイヤでは太刀打ちできない。雪と違って厄介なのは、重い泥が大きな抵抗となってしまうこと。泥を掻きだし、ブロックを突き立てるようにしてトラクションを稼ぐマッドテレーンタイヤが必須となる。

TRACTION
トラクションの向上

同じトラクション性能といっても
オンとオフでは求められるものが違う

マッドステージなど滑りやすい路面では、ロードクリアランスの大きさとサスペンションの路面追従性がメリットになることはもちろん、唯一路面とコンタクトするパーツであるタイヤのトラクション性能が何より重視される。オンロード性能重視のノーマルタイヤでは、トレッドの溝がすぐに泥で埋まってしまい、有効なトラクションは期待できない。たとえ浅い泥であっても、すぐにスタックしてしまうだろう。

そこで装着したいのは「マッテレ（マッドテレーン）」と呼ばれるオフロードタイヤである。排土性能に優れ、土や岩でのグリップ力が高いマッテレは、オフロードでは絶大な威力を発揮する。接地面圧が高くなる大径細身タイヤがオフロードカスタムの主流だが、サンドなど走るステージよってはワイドトレッドの方が有利になることもある。

大きなブロックパターンを配することで、排土性とトラクション性能を向上させたオフロードタイヤ。タイヤのトラクション性能は空気圧によっても大きく変わるので、オフロードでは空気圧を半分くらいまで落としてやるのがセオリーだ。ただし落とし過ぎは禁物。

WINCH
ウィンチ

ウインチは、レスキューツールとしてはもちろん、第五の駆動輪として困難な状況を走破するための最終兵器となる。アンカーさえ見つかればさまざまなシチュエーションで使える強力なアイテムだが、安全に操作するにはノウハウと経験も必要となる。

SELF RECOVERY

スタックの脱出

走行不能状態から脱出することも ハイモビリティの概念のひとつ

スタックとは自力走行不能の状態のことだが、その状況は千差万別だ。対角線のタイヤが浮いてしまった対角線スタックなのか、腹下に岩を抱えてしまった亀の子スタックなのか、はたまた横転してしまったのか。そして、泥の中なのか、坂の途中なのか、砂浜の中なのか？ 本格的なオフローディングを楽しみたいなら、どんなシチュエーションのスタックからも自分のクルマを脱出させるための備えが必要とされる。もし、携帯電話の電波も届かない山中の林道で単独スタックしてしまったら…。セルフリカバリーに対する万全な備えがないと、ハイモビリティカスタムは成り立たないのだ。そしてセルフリカバリーのためのレスキューツールは豊富にあり、安全にリカバリー作業を行うためには操作知識とノウハウが必要となる。本誌ではレスキューツールについても42ページ以降で徹底解説する。

小型軽量なジムニーに搭載するウインチは、コンパクトなことが前提となる。そのため、激しいスタックで大きな牽引力が必要とされる場合や大型車両のレスキューなどでは、ダブルラインによるウインチングやモーターの保護といったオペレーションノウハウが必要だ。

手軽だが、スリップによるスタックからの脱出に有効なスタックリカバリーラダー。写真は樹脂製の商品で、スチール製に比べ、圧倒的に軽く安全に扱える、ジムニーにぴったりのアイテムだ。スコップとスタックリカバリーラダーは最低限備えておきたいツールである。

TRAILER

トレーラー

強靱なフレームを持つジムニーは、トレーラー牽引のためのカスタムも容易。軽ナンバートレーラーでも、荷物や遊び道具を充分以上に積載できるので、荷室スペースに不満を感じているなら是非検討すべき。内輪差などはさほど気にせず運転できるサイズだ。

UTILITY

ユーティリティの向上

車内空間の狭いJB23W いかにして積載性のアップを図るか

軽自動車規格のJB23Wは、大型4駆に比べて車内スペースが非常に狭いのが玉に瑕。アウトドア用具だけでも車内が一杯になってしまうことも多く、工具やレスキューツールなどの収納について頭を悩ませることになる。ジムニーとっては、収納効率の向上も大きなカスタムテーマであり、室内のちょっとしたスペースを収納のために工夫して利用できないかどうか考えることも、また面白い。様々な収納アイテムも登場しているので、積極的に活用したいものだ。

ジムニーのユーティリティ性能を大幅にアップするアイテムとしてトレーラーがある。運転が難しいと思われがちだが、慣れてしまえばバックも意外にこなせるようになる。何よりその広大な積載スペースは大きな魅力。大型の遊び道具も余裕で積載できるので、アクティブ派には特にオススメだ。

トレーラーの魅力は切り離しできること。遊び場所についたら、荷物を車内やルーフラックから降ろす手間なく、すぐにジムニーだけになって走りに行けるのである。写真のリアヒッチバンパーはトレーラーのけん引が可能で、オフロード性能を犠牲にしない優れた形状だ。

トレーラーは公道を走行する車両として扱われるので保安基準を満たす装備を備え、保管（駐車）場所を確保した上で、車検を取ることが必要となる。軽ナンバートレーラーは軽自動車と同じ扱いなので、維持費が安く済むこともメリットだ。

ジムニー JB23W クロカンカスタム

CONTENTS

ジムニー・スーパースージー特別編集
メディアパルムック

2 “高機動” ハイモビリティ宣言!! ハイモビリティ宣言 !!

2…アールブイフォーワイルドグース　HMS-3　3 インチアップ仕様
4…アールブイフォーワイルドグース　HMS-2　2 インチアップ仕様
6…UNDER PROTECTION : ROCK / BUSH / WASH BOARD
8…UPPER PROTECTION : HILL CLIMB / HILL DOWN / MOGUL
10…SUSPENSION : DIRT / MOGUL / OBSTACLS
13…WATER PROOF : WATER HAZARD　14…TRACTION : MUD
15…SELF RECOVERY : WINCH　16…UTILITY : TRAILER

18 WHAT'S THE HIGH MOBILITY?

18…高機動性＝ハイモビリティとは何か？
20…ノーマルの限界を知る

22 ハイモビリティカスタム実践講座

最強のジムニーはこうして造る！

22…CUSTOM POINT 01 : サスペンション変更…2 インチアップか? 3 インチアップか？
26…CUSTOM POINT 02 : トラクションデバイス…LSD ／デフロック
28…CUSTOM POINT 03 : 車両の軽量化
30…CUSTOM POINT 04 : タイヤ & ホイール
32…どこでもエア調整 OK : ARB ポータブルツインコンプレッサー
34…CUSTOM POINT 05 : 各部のプロテクション
37…CUSTOM POINT 06 : シュノーケル装着
38…CUSTOM POINT 07 : ユーティリティの向上
40…CUSTOM POINT 08 : トレーラーで積載性アップ

42 丸わかり！ スタック脱出術

レスキューツール大百科

42…FILE 01 : サンドラダー
43…FILE 02 : ハンドウインチとパワーカーロープ
44…FILE 03 : ハイリフトジャッキの基本
46…FILE 04 : ハイリフトジャッキの応用
48…FILE 05 : ハイリフトジャッキの積載
50…FILE 06 : ラグオール（ハンドウインチ）
52…FILE 07 : チルホール
54…FILE 08 : エアジャッキ
56…FILE 09 : 車載ジャッキ
58…FILE 10 : けん引ロープ
60…FILE 11 : スコップ
62…FILE 12 : ウインチの装着
64…FILE 13 : ウインチの使い方（シングルライン & ダブルライン）
66…FILE 14 : ウインチの使い方（トリプルライン）
68…FILE 15 : ウインチの改良（ダイニーマロープ）
70…FILE 16 : 常備ツール

72 オフテク基礎講座

ハイモビリティ JB23W で走ろう！

72…SATGE 01 : ダート　73…SATGE 02 : マッド／ SATGE 03 : ロック
74…SATGE 04 : ヒルクライム／ SATGE 05 : ヒルダウン
75…SATGE 06 : 段差越え／ SATGE 07 : ブッシュ
76…SATGE 08 : モーグル／ SATGE 09 : サンド
77…SATGE 10 : 水たまり・川／ SATGE 11 : 積雪路

WHAT'S THE HIGH MOBILITY ?
ハイモビリティ宣言!!

文：二階堂 裕　写真：大津瑞樹、宮島秀樹

高機動性=ハイモビリティとは何か?

アスファルトの道路を離れて オフロードを走るためのカスタム

オンロードしか走行したことがない人には、アスファルトの道路を離れてオフロードを走ることを説明してもなかなか理解してもらえない。ジムニーをとても長く所有しているのに、そのジムニーが走れる能力を知らない、気がついていない潜在的なユーザーが実にたくさんいる。日本を代表するF1ドライバーやWRCのラリードライバーでさえ、初めて私とジムニーに同乗した時に、『この坂を下ります』『この坂を上ります』というと、必ず全員が『嘘だろう?』というような答えを返してくる。これは、何度も経験した事である。プロレーサーでも、オフロード走行は経験した事がないし、ジムニーの高い走破性を知らないのである。終戦後にやって来た占領軍のジープが寺の階段を上るのを見て、当時の日本人が驚いたという逸話がある。これは現在でも同じだろう。四輪駆動車やジムニー

JB23Wのポテンシャルを最大限に引き出す

ハイモビリティ10箇条

一、機能的であること
二、対地角、クリアランスの向上
三、サスストロークの拡大
四、トラクション能力の向上
五、頑丈さと耐久性の徹底強化
六、レスキューツールの装備と収納
七、軽量化の実践
八、積載性能のアップ
九、快適なオンロード性能の実現
十、日常性の確保

の価値を知らない人が今も多いのだ。

本誌で提唱する“ハイモビリティ”とは、普通のクルマでは走れない地形を縦横無尽に楽しめる能力と思ってもらえばいい。

ジムニーJB23Wはもともと高い機動性をもっている。しかし、ノーマル状態では機動性の限界はそれほど高くはない。しかし、そのクロカン性能、機動性能を高めようと改良、改善を加えていくと、JB23Wは見違えるようにオフロードで走ることができるのだ。ノーマルのJB23Wのクロスカントリー性能を高めて、もっとオフロードで走れるジムニーを作っていこうという趣旨が、このハイモビリティカスタムなのである。

オフロード性能を向上させるためのカスタム要素はたくさんある。ロングストロークでしなやかな動きをするサスペンション。地面と直接接触するタイヤも大切だ。また、車体を守るバンパーやガード類も重要なアイテム。バンパーにも性能が求められるのだ。そして、走破性と切っても切れない関係となるセルフリカバリーのための牽引フックやツールの充実。これらをトータルで考えたものが真のハイモビリティカスタムを実現するのだ。オフロード性能を高めるためには、ルックスだけでなく性能を上げるための思想が必要となる。

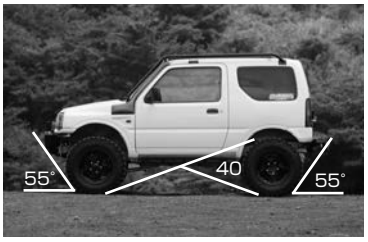
JB23Wとはどんなクルマか?
ノーマルの限界を知る

JB23Wのカタログ値は、3つの対地角、グラウンドクリアランス共にいい数字だ。歴代のジムニーに較べても優れているといってよい。しかし、日常的なオンロード性能を考慮したノーマル車では、オフロードでの限界はそれほど高くないのも事実である。

ノーマル車の前後バンパーは、前後のオーバーハングは短いが、下側への張り出しが多く、樹脂製なので地面や木と接触すると簡単に壊れてしまう。タイヤもオンロード走行を考慮したタイプで、オフロードでは物足りない。

オフロード走行を意識したスタイルと装備は乗用車と大きく異なる。左はスズキのアルト。アプローチアングル、デパーチャーアングルが大きく違う。また、最低地上高（GC）もジムニーが高く、アルトは車体が地面から少ししか離れていない。

JB23Wの3アングル（AA、DA、RBOA）とGC（200㎜）はそれぞれ良好な数字である。リーフからコイルサスになったおかげでボディのオーバーハングが短くなり、AA、DAは歴代のジムニーの中でも一番高い数値となっている。



3インチアップのサスキットを組み込んだJB23W。ノーマルのJB23Wに対し、AAとDAをより拡大する形状で、地面と接触しても壊れない頑丈さを持ったバンパーに交換。リフトアップサスと大径タイヤを入れるとこのような外観に変わる。

ノーマルジムニーの走れる限界

オフロード走行を極めていくと、ここは走れる、ここは危険…といった判断ができるようになる。また、ノーマルのジムニーならばこれが限界、しかし、チューニングされたジムニーであればこれ以上走行できる…と車両の性能を含めた判断も可能だ。

タイヤ半分以上の段差があるとしよう。そこをノーマルのJB23Wで走ろうとすると、まずまともに走れない。フロントバンパー、リアバンパーが地面に接触してしまい、バンパーが凹んだり、ちぎれたりする。不整地走行では、ノーマルのバンパーが走行性能をスポイルさせてしまうのである。それを、よりオフロード走行に適した形状と強度を持つアフター品に換え、サスペンションをリフトアップしてやればJB23Wの走破性は飛躍的に向上する。

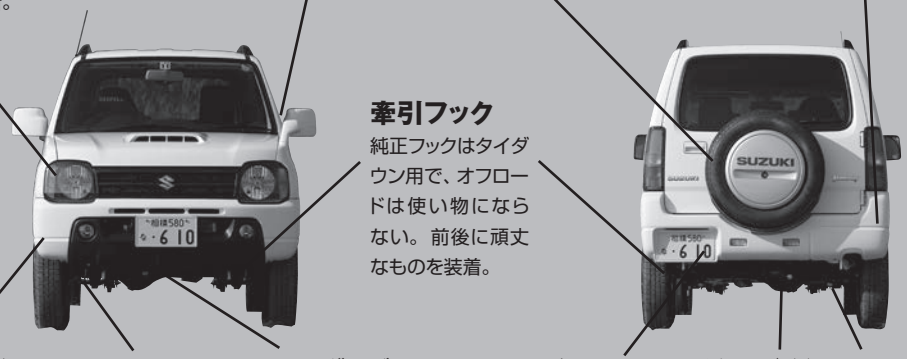
ジムニーはカタログ上、良好なAA（アプローチアングル）、DA（デパーチャーアングル）、RBOA（ランプブレークオーバーアングル）をもってい

灯火類
HIDや高輝度バルブによる夜間視認性の向上。補助ランプの装着。

シュノーケル
吸気系への水の浸入防止。フレッシュエアの導入。

スペアタイア移動
バンパー変更およびナンバー移動に伴い移動。

リアバンパー
ヒットしづらい形状で頑丈なものに変更。



牽引フック
純正フックはタイダウン用で、オフロードは使い物にならない。前後に頑丈なものを装着。

フロントバンパー
ヒットしづらい形状で頑丈なものに変更。電動ウインチの搭載。

フロントサス
2〜3インチのリフトアップ。ストローク拡大により路面追従性を向上。

アンダーガード
下回りを路面ヒットや泥の侵入から保護する。スキッド性を向上させる。

ナンバー
路面にヒットして破損しやすい位置から、リアゲートに移植する。

トラクションデバイス
デフの差動制限装置によってトラクション性能を向上。

リアサス
フロントサスとセットで交換。ストロークアップとリフトアップ。

その他のカスタムポイント

ウインチの装備
レスキューツールの搭載
シートの交換
収納性の向上
積載性能の向上
ギア比変更
吸排気系チューンなど

ボディ軽量化
カーボンやFRPの軽量なボディパーツに交換する。

ロールケージ
転倒の際の乗員保護とボディ剛性の強化。

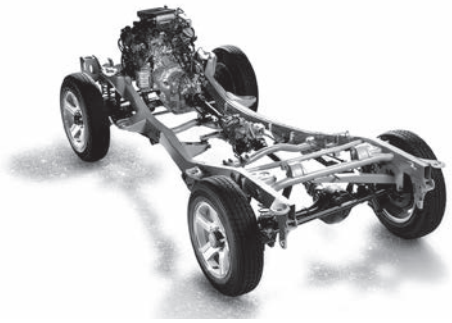
タイヤ&ホイール
オフロードタイプに交換。ホイールの軽量化によりバネ下重量を軽減。

サイドシルガード
最もヒットしやすい部分のひとつ。パネルタイプのガードが主流。

カスタムポイントはココ!!

る。しかし、オフロードでは2次元でなく3次元で運動し、サスペンションもストロークするため、単純な計算式では導き出せない路面との接触が起きる。段差がある地形に入り込んでいくと、ボディやバンパーをヒットしやすいのである。

また、ノーマルのボディパーツはこうした地面との接触を考慮していないこともウイークポイントだ。樹脂製バンパーは大変破損しやすく、パーツ代も高くついてしまうのだ。



堅牢なラダーフレームを持ち、フロント縦置きエンジンと2速トランスファーを搭載。サスは前後コイルリジットと本格的な4駆のレイアウトを採用したJB23W。リーフからコイルへと進化したジムニーであるが、大切な基本構造は踏襲されている。

最強のジムニーはこうして造る!
ハイモビリティカスタム実践講座

CUSTOM POINT 01
サスペンション変更

ノーマルのJB23Wは、オフ性能とか走破性云々という以前に、サスペンションに違和感がある。その理由は、4人乗車および荷物の積載も考慮したサス設定だ。1人あたり体重55kg、荷物10kgとすると、合計260kgの積載を想定していることになる。これに対応するための前後のバネレートの大きな違いが、違和感=ピッチングの原因であった。

HMSは新しい思想のJB23W用サスペンション

JB23Wのコイルスプリングのバネレートは、フロントが1.86kgf／㎜、リアが2.33kgf／㎜。車重配分は、フロント554kg：リア488kg=53：47なので、フロントの方が重いのに、リアのバネレートがかなり高く（硬く）なっている。その理由はフル積載の想定にある。だから1〜2名乗車では、どうしてもリアが跳ねるのだ。これが、ピッチングの原因である。

こうしたJB23Wの乗り心地や走破性を向上させるためのサスペンションパーツは数多くリリースされているが、ここではワイルドグースのHMSを紹介したい。HMSは、この不快なピッチングを解消してフラットな乗り心地を目指したものだ。跳ねないコイルスプリングを造ることを基本コンセプトとして、バネレートを「4輪同一」に設計。すると、今までにないフラットな乗り心地が実現した。

コイルスプリングは、トヨタにもOEMしている中央発條製で、材質にこだわり、最高素材「超応力材」を採用。これにより、アフターマーケット品では最も細い線径10.5㎜となり、バネ下重量が最も軽いスプリングとなった。バネ下荷重1kgの軽量化は、バネ上（ボディ）の15kg分に匹敵し、バネ下が軽いと、同じバネレートでも乗り心地がよくなり、路面への追従性も高くなる。軽さは大変重要な要素なのだ。また、こうした細くてヘタリが少ないバネは、一流メーカーにしかできないことも付け加えておきたい。

オンロードとオフロードを両立

オンロードで快適な乗り心地を実現するコイルスプリングを目指して開発した結果、バランスが改良されたため、オフロードでの走破性も上がっている。50㎜アップでロールが増えているはずだが、ピッチングが減り、フラット感がそれを補っているのだ。

車高アップは、ストロークを増加させているため、ノーマルとは比較にならない高い機動性を実現す

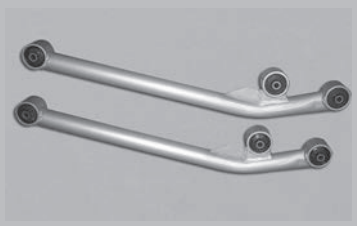
走破性アップのサスサスチューン

スポーツ車のサスチューンは、短いストロークの中で小さい凹凸を拾い、大きな衝撃では踏ん張るという想定だ。このため、とても硬い乗り心地となる場合が多く、ロールしないことが求められる。ところが、オフロードカーは違う、しなやかなサスペンションでなければならない。これは実は快適な乗り心地と言い換えてもよい。リフトアップされたしなやかなサスペンションがオフロードでは高いトラクションを発揮する。

超応力材を採用し、線径を細くしたHMSコイルスプリング。コイルスプリングは、しなやかな動きをするものが理想。太い線形や、線間が短いものは、重くて硬いためオフロードには向いていない場合が多い。

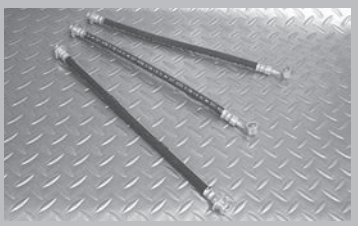
ショックアブソーバーはストロークが長く、容量が大きなものを選ぶ。純正リプレイスタイプなら、KYB製が世界最高性能と言っていいだろう。すこし値段は高いが調正式がオススメだ。

アクティブバンプストッパーは、純正のバンプストッパーと併用して使用。フルバンプしたときにアクスルの衝撃を吸収。ドライバーや車両へのダメージを低減するパーツで、特にレースで最適なパーツ。



リンクアームは、純正は鋳物製でハードな走りでは折れる場合も。クロカンをガンガン攻めたい人は強化タイプが必要。2インチから3インチアップの場合、キャスター角補正が必要となる。

車高の変化によるアクスルの横ズレを補正するラテラルロッド。ノーマル車でも、剛性アップや補正に有効。ターンバックルで調整できるタイプで、錆びにくく、強度と耐久性が高いステンレス製がオススメ。



ブレーキホースは、リフトアップサスペンションを交換して長さが足りなくなった場合には、必ず交換する。ステンレスメッシュ製よりも、オフロードではある程度収縮性のあるゴム製がよい。

る。オフロードでは、オンロードと違い、サスペンションが縮まないと高い機動性が得られない。伸びることも大切だが、タイヤがよく路面に追従することが肝要なのだ。そこでフロントはノーマルより少しだけ柔らかく、リアは大幅に柔らかく設定。ショックアブソーバーの減衰力はノーマルとほぼ同じセッティングとしながら、ストロークを長くとっている。

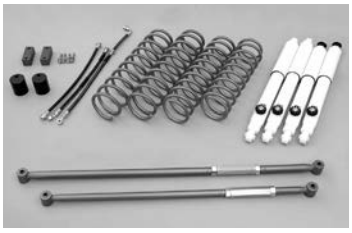
こうしたチューニングにより、HMSはノーマルよりもほぼすべての状況で高い路面追従性を実現。JB23Wに最適なバランスを発見したのだ。ショックアブソーバーは、量産品では世界最高性能といわれるKYB（カヤバ）製をメインに設定。数字では表せない、高耐久性、熱ダレの少なさが特徴だ。ワイルドグースでは、オンロードも快適で、オフロードでも高い機動性をもつこのサスペンションを高機動懸架:high mobility suspension（HMS）と命名。まさしくオールラウンドな機動性を高レベルで発揮するサスペンションである。

HMS-2の乗り心地の良さ
2インチアップか?

ノーマルのピッチングを解消
環境にも優しいサスペンションなのだ!

50㎜のリフトアップと、しなやかなコイルスプリングがオフロードでも高いトラクションを発揮するHMS-2サスペンション。「JB23Wの不快なノーマルサスを改善する」ことを目的に設計してある。4輪同一バネレートが比類なき快適性を実現し、ノーマルサスのピッチングによる不快な乗り心地を改善。HMS-2は路面に効率よくパワーを伝達できるので、タイヤのエア圧を4本共2kgf・㎠に高めると転がり抵抗が少なくなり、ノーマルよりも約10%燃費が向上する（ワイルドグースのテスト結果：JB23-3型MT車、7型MT車）。高い空気圧でも快適なことも、軽量、高品質なHMSの特徴だ。8段調整ショックアブソーバーを7番にセットすれば、ワインディングも高速道路も快適である。オフロードではタイヤエア圧を4本とも1.6gf・㎠にし、ショックアブソーバーは、クロカンは2〜4番、ダートは5〜7番が適正となる。

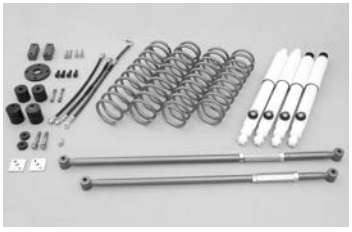
HMS-2のリアは、柔らかいスプリング設定で純正よりもしなやかにストロークする。激しいオフロード走行をするとショックブソーバーがラテラルロッドとわずかに接触する場合があるが、大きなトラブルとはならない。



HMS-2 コンプリートキット

HMSの魅力を充分に引き出せるキット。¥149,100●キット内容：HMS-2 2インチアップコイルスプリング／HMSショックアブソーバー（減衰力8段調整式）／純正タイプ調整式ラテラルロッド／キャスター補正ブッシュ／APIO製ロングブレーキホース／スタビライザー延長ブロック30㎜

HMS-2のフロントは、2インチアップのコイルスプリングと8段階調整式ショックアブソーバーという組み合わせ。ブレーキホースはロングタイプに交換した方がオフロードでは安心だ。



HMS-3 コンプリートキット

オフロード性能と良好な乗り心地を実現。¥181,650●キット内容：HMS-3 3インチアップコイルスプリング／HMSショックアブソーバー（減衰力8段調整式）／リアショック移動スペーサー／純正タイプ調整式ラテラルロッド／ABS配線延長ステー／フロントバンプストッパー延長ブロック／APIO製ロングブレーキホース／スタビライザー延長ブロック50㎜／リアプロペラシャフトスペーサー／トランスファーマウントスペーサー2枚／キャスター補正ブッシュキホース／スタビライザー延長ブロック30㎜

ジムニーにとって3インチアップは、ランクルクラスの7インチアップくらいに相当する。リーフスプリングのジムニーとは異次元の走りになる。

比類のないオフ性能を引き出す 3インチアップか?

ロングストロークが抜群の走破性を発揮 数々のオフロードレースで実力を証明

HMS-3は、HMS-2の快適な乗り心地をより進化させ、最強のクロカン性能を発揮するサスペンション。アフターマーケットで最も線径の細いコイルスプリングの採用により、バネ下荷重の軽量化としなやかな動きを実現。オフロードにおける高い路面追従性を生み出した。材質は「超応力材」を使用し、伸縮の応答性を高めている。オンロードでのロールは多少増えるが、不快なピッチングを解消。フラットな乗り心地とニュートラルなハンドリングにより、快適な走りを楽しめる。オフロードでは比類ないロングストロークにより高い走破性を発揮。7.00-16サイズの大径タイヤも装着OKだ。ダートでは思い切りアクセルを踏め、ピッチングもウェイビングも発生しない。正しいチューニングをすればジャンプにも対応できる。レースでの優勝実績もあり、「シンプルで壊れないサスペンション」として高い評価を得ている。

3インチアップの場合は、各種補正パーツをしっかり組み込んだ方がいい。リアコイルスプリングが傾くので、コイル補正スペーサーを入れるとサスペンションの動きも良くなる。前後クロカンアームなどを加え、オフロード性能を強化したクロカンキットも用意されている。

LSDの差動状況をビジュアルで見せるためのデモ走行。カーブでは通常はデフの差動によって内輪に駆動トルクが逃げてしまい、内輪が空転気味になってしまう。それがLSDによる差動制限によって、内外輪に同じ駆動トルクが伝わり、タイヤの回転も同じになる。急な右ターンでも左右後輪が同じように土埃を上げていることから、その作動状況が分かる。

CUSTOM POINT 02

トラクションデバイス

内輪差によって発生する左右タイヤの回転差を解消する装置がデフ（ディファレンシャル）であり、クルマには欠かせないメカニズムだ。しかし、デフの働きはスポーツ走行ではマイナスになることもある。このデフの差動を制限するLSDやデフロックなどのトラクションデバイスは、ジムニーにとってリーサルウエポンのひとつと言える。

走りを変えればドラテクも変わる デフの差動を制限するアイテム

ノーマルで走行していると、あと少しで登れない、行けないという経験をする。また、仲間は行けるのに自分だけは走破できないというような体験をする。このような悔しい思いをすると、次の手を考えるものだ。

まずはエンジンパワーを上げる、より軽量化する、というようなことが考えられる。しかし、オフロード、それもクロカン走行ではエンジンのパワーが不足と考えることは稀である。軽量化は、ある程度効果があるだろう。

しかし、一番の決め手は、無駄なタイヤの空転を防ぐことである。つまりLSDやデフロックのトラクションデバイスをジムニーに装備することである。オフロードでは、タイヤが空転しにくいことはそのままクロスカントリー性能の向上となり、ハイモビリティの実現につながるのだ。

デフの差動を制限
LSD

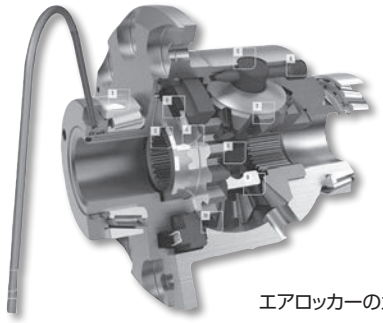
内輪の空転を低減し
駆動トルクを効率的に配分

トラクションデバイスはハンドリングに大きく影響するため、一般的にはリア側に組み込む。

LSDはリミテッド・スリップ・デフのことで、文字通りデフの差動を制限する装置だ。LSDは2輪駆動でも作動するので、コーナーの走りも違ってくる。オンでもオフでもコーナリングではFF車のタックインのような挙動が起き、スピードが速いと後ろから押される感じで直進性が高まる。フロントに入れた場合、フリーハブがあれば何の影響もないが、4駆にすると直進性が高まり操縦性は悪くなる。しかし、トラクションは当然良くなるので、トライアル競技などでは前後にLSDを入れて、フロントはLSDを弱くセッティングしている場合が多い。

GTRAC

APIOがリリースしているLSD。クラッチプレートをコイルスプリングで断接するタイプで、低トルクから作動しメリハリある走行が可能。また、スプリング本数やプレート配列を変えることで特性を調節することができる。アクセルオフと同時に作動を解除し、アンダーステアを低減するワンウェイ方式のフロント用も用意されている。



エアロッカーのカット図。

エアロッカー

ARB製のデフロックは、エアロッカーという名前のとおり、エアコンプレッサーによってデフ内部のクラッチギアを作動させることでデフの働きをロックする。前後とも装備できるが、ステアリング操作を行うフロントに入れる場合は慎重なドライブが必要だ。

デフの働きを完全停止
デフロック

オンロードでは使えないが
オフロードでは大きな武器となる

デフロックは、デフの差動機能を停止し、いわばアクスルを1本棒のようにする装置だ。オフロードでスタックし、片方のタイヤが空転しているときにデフの差動を止めると両輪が駆動するようになる。LSDは、走行中にタイヤが空転するのをある程度防いでくれるが、片方のタイヤが完全に浮いてしまうような状況では効果が無い。これに対して、デフの差動を完全に止めるのがデフロックであり、オフロードでの最終兵器と言える。オンロードではデフの機能がないと、左右輪の回転差でコーナーをうまく回れず、タイヤの偏摩耗も起きる。しかし、オフロードでは路面のミューが低いので、デフロックしてもある程度タイヤが滑り走行できるのだ。

CUSTOM POINT 03

車両の軽量化

モータースポーツにおけるマシン造りの基本は軽くすることである。これは競技車両でなくとも同じであり、軽量であることがクルマの運動性能を上げるのだ。軽くすれば動きが機敏になるし、燃費もよくなる。また、車両へのストレスも減る。良いことはあっても悪いことはひとつもない。

不要な装備を外すだけでも大幅な軽量化が実現する

JB23Wを軽量化するには、まず不要な装備を外すこと第一歩となる。リアシートを使わないなら取り外す。フロアカーペットも取り外す。床には防音材のメルシートが貼ってあるので、これもスクレーパーでそぎ落とす。メルシートは結構重くて、床全部を剥がすと15kgくらいある。このように、お金を使わなくても部品を外すことで数十kgの軽量化ができる。この効果は大きくて、燃料が満タンの状態と空の状態くらい違う。普通の人でも、燃料がカラの状態から満タンにした後はクルマが重いと感じるはずだ。

また、ジムニーの場合はラダーフレームを使用しているのでボディの軽量化が容易である。ボンネット、リアゲート、フロントドア、フロントフェンダー、リアウィンドウ、サイドウィンドウ、ドアトリムを交換すると大幅な軽量化が可能である。

これらを交換したあと、セルフリカバリーやレスキューツールのウインチを搭載したり、安全のためのロールバーを追加したとしても、重量はむしろノーマルのジムニーより軽いほどだ。不要な荷物は積まないということが基本となるが、いざと言うときに備えておくのもハイモビリティの心構えである。

軽量化ポイントはコキ!!

ボンネット

エボリューションボンネットは約1kgで5.7kgの軽量化が可能。エアインテーク内蔵構造のため視界も良くなる。しかも、インタークーラーの冷却効率が高まる。

フェンダー

クローラーフェンダーは、ホイールアーチが50㎜も大きくなっており7.00-16サイズの大径タイヤが干渉することなく装着できる。また、純正に比較して1.3kgの軽量化が可能。大径タイヤの必需品。

リアゲート

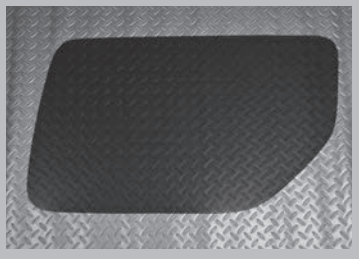
ワイルドグースからはFRP製リアゲートがリリースされている。純正のリアゲートに比べ10kgの軽量化が可能だ。ただしFRP製のためスペアタイヤキャリアの使用はできない。※写真はノーマル。

ドア

FRP製フロントドアは純正から9kgの軽量化が可能。ドアミラーを電動タイプから純正の電動なしミラーに交換するとさらに2kgの軽量が可能で、片側11kg、左右で合計22kgもの軽量化が可能となる。

リアウィンドウ

ボディパーツの中でウィンドウ類は意外に重量が重い。リアウィンドウをポリカーボネイト製に変更することで1.7kgの軽量化に成功。同時に重心も下がる。



サイドウィンドウ

サイドウィンドウをポリカーボネイトに交換することにより1.1kgの軽量化が可能。左右で2.2kgの軽量化ができる。ボディ上部の軽量化は運動性能向上に効果大。

トリム

レーシングトリムに交換すれば、片側0.5 kg の軽量化。左右合計で1kgの軽量化となる。クロカン走行では、ドライバーのひじがトリムにぶつからないようになり、安心してハンドリングに専念できるスグレモノ。

−44kg

ワイルドグースは多様な軽量化パーツをラインナップしている。これらのパーツを純正と交換するだけで、合計43.9kgもの軽量化が可能。これに不要な装備を外せば、大人男性一人分くらいの軽量化が実現でき、JB23Wの運動性能は大幅に向上するのだ。

CUSTOM POINT 04

タイヤ&ホイール

唯一路面と直接接触するタイヤは、クルマにとって最も大切なパーツである。特に4駆用タイヤは、オンロード向けからオフロード向けまで、特性が大きく異なる製品が多数リリースされている。ではハイモビリティを実現するためには、どんなタイヤを選べばいいのだろうか?

JB23Wのノーマルタイヤは175/80R16サイズ。オンロード向けトレッドパターンのタイヤが装着されている。

タイヤで走りは大きく変わる
オフロード向けタイヤの装着が必須

オンロードを走行するだけならノーマルのタイヤで十分である。しかし、雪が降ったらノーマルタイヤでは非常に心許ない。どうしてもスノータイヤ、スタッドレスタイヤが必要になる。

同様に、オフロードを走るにはオフロード向きのタイヤが必要なのだが、JB23Wの純正タイヤは、サイズこそ大きいが乗用車用タイヤとほぼ同じパターンのものが付いている。オフロード走行ではトラクションが弱いので、オフロードタイヤの装着はJB23Wカスタムの第一歩となる

以前は、オフロードタイヤといえばオンロードでは騒音が大きく、摩耗しやすくてグリップも今一歩と、一般的なタイヤとは別物という時代があった。しかし現在では、オフロードで泥をかく力が大きく、高いトラクションを得られる大胆なパターンのオフロードタイヤでもオンロードはかなり快適になった。

JB23Wにマッチするオフタイヤ

サイメックス
エクストリームトレッカー
マレーシア製。ジャングルの泥に対応するために作られたタイヤで、極悪路でのトラクションは特筆もの。ショルダーブロックの張り出しが大きくオフロードにおけるコントロール性能は抜群。

ダンロップ
グラントレレック MT2
溝面積が多く、ブロックが鋭利な形状で泥のせん断抵抗が大きく、極悪路でのトラクションが高い。サイドウオールにはプロテクションが入り安全だ。ロックでのトラクションは最高。

ブリヂストン
デューラー M/T 674
オフもオンも優等生。M/T2のような強烈な個性はないが、少し軽量だ。関西ではM/Tシリーズを指定するジムニストも多く、マッドステージで最高という評価もある。

マキシス
クリーピークロラー
バイアスタイヤで、オフロード性能では最右翼にくる。6.60-16はジムニー専用で、7.00-16はジムニー最強のオフタイヤ。オフロードにおけるトラクションは、ロックも泥も最高レベル。

ヨコハマ
ジオランダー MT+
オフローダーの定番タイヤのひとつ。ダートからロックまで守備範囲が広い。ジムニー専用設計となる195R16サイズの「ワイルドトラクション」が登場し、ジムニストから好評を博している。

ホイールも機能パーツ

ホイールには、デザインだけでなく機能も求めたい。ホイールの機能とは、軽量かつ強度があること、エアをブレーキに取り込みやすく冷却しやすいこと、裏面まで表面処理が施され排土性が高いこと、などだ。写真は上がジムライン、右がブラッドレーVエボリューション。どちらもジムニスト御用達。

オフロードタイヤには、タイヤのシーランド（溝とブロック）比のシーの割合が大きく、廃土性能が高いことが求められる。また、トレッドの柔らかさも効いてくる。タイヤもサスペンションの一部であると言え、なるべく外径が大きくて空気容量も大きいタイヤがオフロードでは有利だ。定評あるオフロードタイヤをチョイスすれば、ジムニーの持つ潜在能力を引き出してくれる。これもまた、重要なハイモビリティカスタムなのである。

リフトアップに応じたタイヤサイズの目安

◯ノーマル	175/80 R16
◯2インチ	~6.50×16
◯3インチ	~7.00×16

※大まかな目安であり、タイヤ外径やサスペンションのカスタム内容によっては、タイヤハウスやサスペンションに干渉するなどマッチしない場合がある。タイヤをサイズアップする場合は必ず専門店で相談したい。

ARBポータブルツインコンプレッサー
クロカン派のためのオススメアイテム

どこでもエア圧調整OK!!

タイヤのエア調整は走破性アップの重要な要素だが、一度エア圧を落としてしまうと、走行後にどうエア圧を戻すかが問題となる。そこでオススメなのが、野外でいつでもエア充填が行えるポータブルコンプレッサーだ。エアツールとしても使えるし、BBQで火を起こすこともできるのだ。

金属製のロックが装備された頑丈なケースに、コンプレッサー、エアタンクなど必要なパーツがすべて入っている。ケースの大きさはやや幅の広いアタッシュケースといったところ。収納しやすいコンパクトさなので、ジムニーにもピッタリ。

いつでもどこでもエアツールを使える便利さ
エアブローとしても使えるのだ

オーストラリアのパーツメーカーARBからリリースされているポータブルツインコンプレツサーは当地の人気商品。砂漠ではタイヤのエアを抜かないとどうしても登れないデューンがあるが、広大な砂漠を数百キロにわたり走破していかなければならない場合も多く、ずっと空気圧が低いままでは、これもまた不具合が出る。エアを抜いたり、入れたりする行為が大変頻繁になってしまうのだ。そこで、タイヤにエアを充填するためのコンプッレッサーがとても重宝されるのだ。

使い方はとても簡単。車両のバッテリーに配線をつなぎ、コンプレッサーを回して、エアタンクにエアを貯めるという寸法だ。オフロードでも整備用エアツールとして使えるので、タイヤのエア充填だけでなく、ホイールナットの取り外しなどにも使える。エアブローとしても使えるので、エアマットに空気を入れることもOK。なんとも便利なツールだ。

水滴や埃にも強い12V電動エアコンプレッサーを2機搭載。圧送空気量は小型コンプレッサーの約10倍、大型コンプレッサーの約2倍と抜群の能力。

4Lのエアタンクから圧縮空気を送り出すホース。全長は6mあるのでどんな状況でも使いやすい。エアブローとしても使えるので、様々な用途に利用可。

エアゲージ付きのアタッチメントを使えば、エアゲージを見ながら、正確なエア調整が容易にできる。タイヤ用、浮き輪用など各種エアチャックも付属。

圧縮空気を溜めるエアタンクの容量は4Lと充分。本体のプレッシャースイッチによりエア圧は9.3〜10.3バールをキープ。

整備用のエアツールも接続OK。アダプター交換で、一般的に使われているエアツールをアウトドアでも使う事ができるので何かと便利!

ARBポータブル
ツインコンプレッサー

69,300円

アウトバック
TEL:03-5243-2792
http://www.mars.dti.ne.jp/~outback/top.htm

使い方はとってもカンタン

バッテリープラス極に赤、マイナス極に黒クリップを接続。

バッテリコードも、本体を地面に置いてつなげる長さ。

スイッチを入れるとエアコンプレッサーが作動する。

エアタンク隣にあるエア吹き出し口にホースをつなぐ。

ホースにエアゲージ付きアタッチメントを接続する。

ホイールのバルブへ接続しエアを充填する。

エアゲージで数値をチェックしながらエアを調整する。

エアブローとしても活用できる。車内清掃にも便利。

CUSTOM POINT 05

各部のプロテクション

オフロード走行でまず大切なことは、ボディをしっかりと守ることである。オフローディングにおいては多少のボディヒットは避けられないこと。地面や障害物と接触することを前提に、それから身を守る装備が必要とされるのである。車両の全方向にプロテクションパーツを取り付ける。それがハイモビリティカスタムの理想だ。

オフロードカー用のバンパーには本来のガード機能が求められる

現在のクルマでほとんど忘れられているのがバンパーの機能である。今では軍用車の一部にかろうじて本来の機能が残されているが、乗用車ではバンパーは車体の一部となり、4駆でも機能よりデザインが優先されている。

オフロードを走行する場合は、地面や障害物にヒットした場合、車体を守るのがバンパーに求められる機能であるが、JB23Wの樹脂製バンパーにはすでにそのような機能はなく、衝突時にはつぶれて衝撃を吸収するようになっている。

オフロード向けバンパーは金属製が最適で、大きな衝撃をうけても、それに耐えられる強度が必要だ。ウインチの装着スペースがあり、頑丈な牽引フックがあれば申し分ない。リアバンパーにはレシーバーヒッチがあると、トレーラーや荷物用バスケットが装備できるので多目的性が増す。

フロントまわり

クロカンウインチバンパー

ウォーンM8000クラスをボルトオンで取り付けられる頑丈なバンパーがこれ。Uシャックルもついており、牽引作業がとても安全にできる設計のバンパーである。地面や障害物に引っかけづらい機能的な形状にデザインされている。サイドメンバーとフレームにボルト留め。

クローラーバンパー

最大クラスのAAを実現し、障害物との接触を防ぐ頑丈なスチールパイプで構成されたバンパー。サイドメンバーに取り付け部が回り込んでおり、牽引してもフレームが破損することのない特殊な構造となっている。小型ウインチの同時装着も可能だ。ハイリフトジャッキの使用も容易。

スキッドプレート

フロント下まわりのスキッドプレートは、泥や岩からエンジンや駆動系を守るだけでなく、バンパー交換後のフロントまわりを演出するドレスアップパーツとしての役割も持っている。

ボディサイド

ロックスライダーとサイドシルガード

ボディサイドの下回りをガードするロックスライダーは、ジムニーが傾いて、岩などでサイドシル（サイドロッカーパネル）が潰れるのを防ぐ。プレートをボディパネルに貼り付けるサイドシルガードと違い、ドアパネルも守ることができる。

リアサイドプロテクター

ぶつけやすいリアコーナー部分を守るプロテクター。アメリカ製のアルミ縞鋼板でできており、ドレスアップ効果も高い。テールランプの破損防止にも有効だ。また、ボディが凹んでいる場合、このプロテクターで隠すことができる。補修用としても活用できる。

リアまわり

ピントルリアバンパー

リアバンパーに、4駆の原点とも言えるジープにも装着されていた多目的パーツ・ピントルフックを取り付けることができる頑丈なバンパー。レシーバーチューブも取り付け可能で、様々な用途に使用できる。

リアヒッチバンパー

リヤヒッチバンパーは堅牢なスチールチューブ製で、レシーバーチューブなどを装着できるマウントを装備したバンパー。DAを犠牲にしない機能的なデザインとなっており、左右に付くフックも丈夫で使いやすい。

けん引フック

純正フックは輸送時のタイダウン用で、強い力がかかるオフロードでのけん引では破損してしまう。そこでけん引フックは頑丈なものを装備。ワイルドグース製フックは、使い勝手のいいUシャックルが装着できる構造。

ナンバー移動キット

ノーマルのナンバーはリアバンパーに取り付けられており、オフロードで非常に破損しやすい場所にある。ワイルドグースのナンバー移動キットは車検対応。ナンバー取り付けプレートに照明ユニットが一体化されており、どこでも取り付けできるスグレモノ。

スペアタイヤ移動

スペアタイヤ移動ブラケットはリアバンパーを交換する場合に必要となる。ワイルドグース製のスペアタイヤ移動キットは、取り付けブラケットを右に120㎜、上に105㎜移設する。蝶ねじを利用して調整する構造で、全長が変わらないので車検も問題なくクリア。

下まわり

ショックガード

最強リアショックスキッドガードは6㎜厚のスチール板でできており、オフロードでヒットしやすいリアショックアブソーバーの取り付け部をしっかりガード。シリアスオフローダーや競技参加者の必需品だ。頑丈な造りと機能的な形状で信頼性も抜群。

ボディ上部

アウターロールケージ

本格的なハイモビリティをトータルで考えるワイルドグースならではのプロテクションアイテム。森やブッシュでは車体上部を保護し、たとえ横転してもフロントウィンドウやピラーへのダメージを防止。乗員も保護する。結果として修理費がとても安く済む優れた装備だ。

ワイルドグースのシュノーケルは、ボディラインにぴったりフィットするスタイリッシュなデザインで、前方視界を妨げない。またアウターロールケージと一緒に装着することも可能だ。吸気口にはアルミメッシュを装着し、ゴミをの侵入を防止。重量も約1.5kgと軽い。

CUSTOM POINT 06

シュノーケル装着

シュノーケルは、水の吸い込みによるエンジンの破損を防ぐ強い味方だ。渡河や激しいマッドステージを走るクロスカントリーレイドなどの競技では、命運を分けるシリアスパーツと言える。ゲリラ豪雨による万一の道路冠水時でも、より安全に走行できる。

渡河後のエンジンルーム。ノーマルの吸気口はこの部分にあるのだが、インダクションボックスの上まで濡れている。つまり、ノーマルのままでは水が吸気系に入ってしまうのだ。

過酷な走行環境から
エンジンを守るシュノーケル

一般道路でも台風などで冠水した道に不用意に入ると、乗用車よりも水に強いジムニーでさえ、水を吸いこんでエンジンが停止することがあり、最悪エンジンが壊れてしまう。特にJB23Wでは、左ヘッドランプランプの後ろから空気を吸い込む構造になり、水場には弱くなっている。

しかし、ルーフの高さから空気を吸い込むシュノーケルを装着していれば、たとえフロントボンネットあたりにまで水がきても、吸気系に水が入る心配はない。また、万一水没してしまっても、エンジン内部までは破壊されなくてすむ。クロスカントリーレイドでは必需品とも言われるパーツだ。これこそが、日常では必要ないが、オフロード、それも極悪なコンディションでの走破能力を上げる、ハイモビリティカスタムアイテムのひとつと言えよう。清浄な冷気を吸い込めるというメリットもある。

CUSTOM POINT 07

ユーティリティの向上

JB23Wは超ロングセラーだけあって、現行スズキ車の中では設計が古く、今風の小物入れなどの収納スペースは実に少ない。収納には工夫が必要だ。しかし、デッドスペースも結構あるので、これを有効に使えば沢山の荷物が積めるようになる。

軽規格ゆえジムニーのフロントまわりには収納スペースが意外に少なく、ラゲッジスペースの大きさも、他の4駆と比べるとはるかに狭い。ジムニーの泣き所のひとつである。

収納スペースが少ないジムニーの積載性を向上させる

JB23Wの荷室の欠点は、リアシートがフラットにたためない。シートバックと荷台の段差をなくすことが荷物を効率的に積む第一の方法となる。

フロントシートまわりは、助手席下に収納ケースがついたものもあるが、ない場合でもここを有効に利用したい。けん引用具や工具を無造作に入れるのもいいが、ツール類をしっかり収納できるケースやバッグを使うと、何倍も荷物が入るようになるし、出し入れもやりやすくなる。

ラゲッジスペースのフロア下には、ジャッキと工具が収まっているが、スペースも狭くてジャッキの存在が邪魔となる。そこで、旧型のジムニーのようにエンジンルームへジャッキを移動させる。すると、床の荷室のスペースが空いて大型の工具やレスキューツールなどを格納できるようになる。JB23Wの収納には工夫が必要なのだ。

リアゲートの有効活用

折りたたみ式リアゲートキャリア

リアゲートのスペアタイヤブラケットの取り付け穴を利用して装着できるキャリア。リアゲートを荷物スペースとして有効活用できる。ボディ加工の必要がないので装着しやすいのも魅力。アウトドアでクーラーボックスを積載するのに最適だ。

車内の収納性向上

インパネトレーポーチ

JB23Wの5型以降の助手席側インパネには、小物が置けるトレーがあるが、蓋がないので、オフロードどころがオンロードでも荷物が落ちてしまう。そこで収納ケースを取り付けて小物を入れられるようにすると便利この上ない。このインパネトレーポーチは、SNADという貼り付け式スナップで固定できるので、コーナリングやブレーキングでもトレーから落ちることはない。

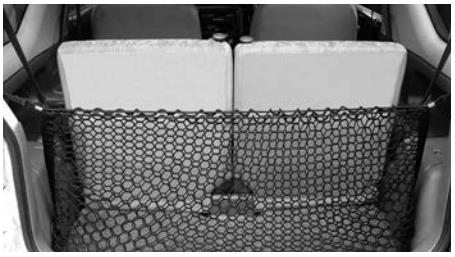
シートボトムバッグ

フロントシートの下にピッタリ入るバッグ。荷物をそのままシート下に入れるよりも、このケースを使えば3倍くらいの量が入るので、工具などをまとめて入れるのにとても有効。オフロード走行でも収納物が暴れて飛び出すようなことがないので安全だ。

車載ジャッキ移動ブラケット

荷室のフロア下にある収納スペースに積まれている車載ジャッキ（左写真）を、ブラケットを使ってエンジンルーム移動させる（右写真）とその分スペースが広がる。細かな改良に思えるが、収納スペースの使い勝手は格段に向上する。なお、ジャッキ棒の収納場所はノーマルのままとなる。

ラゲッジネットポケット



ジムニーにかかわらず、ありがちなのがリアゲートを開けた際の荷崩れだ。特にオフロードの傾斜地では起こりやすいので、ハイモビリティカスタムを目指すジムニーならば荷物を固定するアイテムを装備しておきたい。

CUSTOM POINT 08

トレーラーで積載性アップ

アメリカでSUVが人気なのは、トレーラーのけん引能力が高いからだという側面もある。頑丈なフレームを持ち、低いギア比の四輪駆動で路面にしっかりトラクションをかける4駆は、トレーラーを牽くのに最適なのだ。そしてジムニーも2速トランスファーを持つ4駆だ。小さくてもトレーラーを安全にけん引するには最適なクルマなのだ。

トレーラーが作り出す ジムニーの新たな世界

軽自動車でフロント縦置きエンジンのジムニーは、他の軽自動車と比較して室内スペースが小さくて、積載量も少ない。しかし、トレーラーをけん引するには最適な車両なのである。トレーラーを牽いたまま、滑りやすい道路でも、急な坂道でも安心して走行できる。アウトドアの遊び道具をトレーラーで運ぶにはもってこいなのだ。また、ラダーフレームを持つ構造であるためトレーラーヒッチの取り付けが容易であり、強度も高い。フロント縦置きエンジンなので重量バランスもいいのだ。

トレーラーを組み合わせれば、ジムニーの積載性はとても高くなる。ジムニーの弱点が長所へと変わるのだ。また、トレーラヒッチを付けると、オフロードでのけん引も可能となるし、簡易的なキャリアの使用も可能となる。ジムニーの多目的な能力を更に拡大することができるのだ。

トレーラーの接続手順

リアヒッチバンパーは各種ヒッチやレシーバーフックなど様々なアタッチメントが装着できる。

けん引するトレーラーに適応するボールマウントを装着。

トレーラーの連結部（カプラー）をボールマウントの所に置く。

レバー操作で、カプラーの高さをマウントに合わせる。

カプラーがボールマウントに完全にかぶさるまで下げる。

セイフティーチェーンをしっかりかける。

高さ調整をするジャッキホイールを上げる。

カプラーをロックし、安全のためロックピンを入れる。

電源ソケットにトレーラーの灯火用コネクタを接続する。

もう一度接続部や電源ケーブル等をチェックして、接続完了だ。

トレーラーも車両として扱われるので、公道で使用する場合はナンバー取得が必要となる。ここで例にしたトレーラーは、軽自動車ナンバーで2年車検。トレーラーの最大積載量はジムニーの重量で変わるが、これは200kgである。

トレーラーは水平かわずかにフロント側が低くなるようにする。荷物を積む時にもこの点に注意する。全長は長くなり、内輪差も出るが、意外に運転は難しくない。

レスキューツール大百科
丸わかり！スタック脱出術

スタックから脱出できるようにすることもハイモビリティ化の重要な目的だ。ただし、確実な脱出のためには、地形や路面状態に合わせて適切なツールと方法を選択しなければならない。そこで、備えておきたいレスキューツールおよび、それを状況に合わせて使いこなすための実践的ノウハウを解説する。

文・写真：二階堂 裕、編集部

FILE.01

スタックリカバリーラダー

クイックレスキューツール それがリカバリーラダーだ！

ジムニーは軽いので、他の４駆に比べるとスタックしにくいといえる。しかし、さしものジムニーでも、フカフカな砂では４輪がうずまりスタックしてしまうことがある。また、波打ち際の水分を含んだ砂でもスタックしやすい。さらに、すり鉢状のデューン（日本にはあまりないが）を走る場合、登り方向に停車すると、どうしてもスタックしやすくなってしまう。停車する場合は重力を利用して動かせるよう、フロントを下向きにした方がいい。

それでも砂でスタックしてしまった場合、非常に有効で脱出にも時間がかからない便利なツールがスタックリカバリーラダーである。タイヤが埋まっている部分へ差し込んでやれば、トラクションを回復できる場合が多い。このラダーを４枚持っているとまさに「鬼に金棒」である。まあ、普通は２枚でいいだろう。

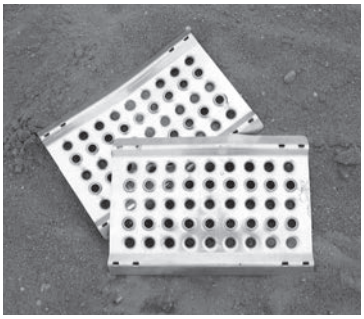
スタックリカバリーラダーは、雪や泥でのスタック脱出にも有効だ。使い方はサンドの場合と同じである。

頑丈なスタックリカバリーラダーは、砂からの脱出だけでなく、ジャッキをかける際にも利用することができる。下に敷いて、ジャッキを安定させるのである。素材や長さなどでさまざまなタイプがあるが、車載しやすく頑丈なタイプがオススメである。

● HOW TO USE

砂地でスタックしてしまったら、路面を深く掘らないうちにレスキュー作業に取りかかろう！

空転するタイヤの下にサンドラダーを遊びがないように入れる。写真は後退で脱出する場合。



セットできたら普通に後退する。滑るようなら足でけってサンドラダーを入れたり、スコップでたたく。

FILE.02

ハンドウインチとパワーカーロープ

魔法のロープを使って ハンドウインチの弱点を克服

ハンドウインチには、高級なものもあるが一般的に安価で、しかも軽量だ。ジムニーにはピッタリのレスキューツールだと思う。日本の山や林道では、アンカーになる木を探すことは容易だが、ウインチの弱点は、そのアンカーがないとただの重りにしかならないことである。地面が水平で、アンカーのないような場所でのスタックには、ハイリフトジャッキまたは2個のジャッキが最強のレスキューツールであるが、これについては項を改めて述べる。

さて、ハンドウインチ最大の欠点は、牽引する距離が電動ウインチやチルホールに比べて短いことである。このため、適切な場所から引くことができないことが多い。このため、昔はワイヤーとワイヤークリップを併用し、ハンドウインチが十分有効に引ける所まで、ワイヤーの長さを調節したりした。ところが、ワイヤーはかさ張るし、重いし、手をケガする恐れもある。取り扱いが面倒なのだ。

しかし、パワーカーロープがあれば、それらの問題点は一気に解決する。まず、パワーカーロープは軽い。また、手で触ってもケガをしないのだ。長さの調節も簡単である。

パワーカーロープを使いこなせるようになれば、ハンドウインチをどこでも使えるようになる。ハンドウインチ2個とパワーカーロープが2本以上あると、ありとあらゆる方向からクルマを引けることになるので、スタック脱出の選択肢は飛躍的に増える。次に解説するハイリフトジャッキはスタック脱出の万能ツールだが、重量が10kg以上もあり、やはりジムニーには重い。その点、ハンドウインチは約4kg、パワーカーロープとあわせても約5kgと軽さが光るのだ。

なお、ハンドウインチのより詳しい解説は50ページに別掲する。

● HOW TO USE

ハンドウインチのワイヤーは短いので、アンカーに届かない場合はパワーカーロープを掛け、全体の長さを確認。

牽引に適切な長さに見当をつけ、パワーカーロープの長さを調節。足りない場合はトウストラップも併用可。

見当をつけたあたりのパワーカーロープを手でほぐす。ロープを縮めるようにすると意外にすぐほぐれる。

ほぐした部分に、最低10cmは重なるように反対の一端を通して抜く。強固に結ぶため、もう1か所にも通す。

なるべくたるまないように通した部分の長さを調節し、パワーカーロープをウインチングに最適な全長にする。

ハンドウインチに接続して、レバーをひたすら操作して引く。1回で不十分なら、パワーカーロープを短くして再度引く。

FILE.03

ハイリフトジャッキの基本

ハイリフトジャッキさえあれば単独でもスタック脱出可能！

オフロードにおけるレスキューツールの最右翼は? と問えば、ウインチを挙げる人が多い。確かにウインチは非常に実用的である。しかし、単独走行の場合のレスキューツールは、ハイリフトジャッキ（通称ハイリ）にかなうものはない。その理由は、電動ウインチやハンドウインチ、チルホール等いずれも、ワイヤーを掛けるためのアンカー（樹木とか岩等）がなければ使えないからだ（アフリカの砂漠を4駆で旅行する人たちはグランドアンカーを持参するのが普通だ）。

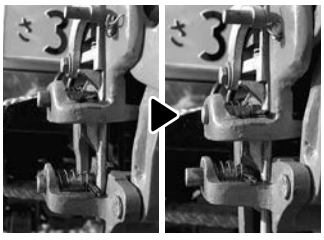
しかし、ハイリフトジャッキは、単独でスタックした車両を数十cm上げることができる。補助の木材を使うことにより、1mぐらい垂直に上げられるのだ。たとえば、ジムニーが側溝に落ちた場合、ウインチ単独だけでは上げられないが、ハイリフトジャッキがあれば、タイヤを側溝から道路の高さまで上げることは簡単だ。ある程度の使い方さえマスターしておけば、誰でもスタックから脱出できるツールなのだ。

ただし、ハイリフトジャッキは使い方を注意しないと危険でもある。それは、操作中にハンドルが顎や身体に当たる可能性があるからだ。これは車の重さに耐えかねて、ハンドルが戻ってくる時に起こる。まともにくらえば骨折するほどの威力があるのだ。また、ハイリフトジャッキを一杯に上げてから、任意の方向に倒すことにより、スタックから脱出する方法もあるが、これも、ハイリフトジャッキが予期せぬ方向に倒れ込んで、車体が身体に当たったり、タイヤに足が挟まれることもある。使用方法には十分な注意が必要だ。

車体の改造が必要となる

他にも欠点はある。まず、重い。45インチの長さだと、約14kgもある。このため、バーを切断して短くし、先端の金具を外して軽量化するような工夫をする人も多い。次に、車体側にハイリフトジャッキが使えるようにカスタムする必要がある。JB23Wの樹脂製の純正バンパーではつぶれてしまうからスチール製バンパーに交換が必要だ。ちなみに丸パイプよりも角パイプの方が滑らなくて使いやすい。ボディサイドもスチール製の頑丈な補強プレートが貼ってあれば使える。しかし、ボディを傷付けてしまうので割り切って使用すること。なお使用の際は下に30cm×30cm程度の板を敷くとよい。ハイリフトジャッキ自身が地面に潜るのを防ぐためだ。もちろん丈夫な板がオススメだ。

ハイリの作動原理



上下ピンが交互に動く

ハイリフトジャッキは、等間隔に穴の空いた縦のバーに、レバー操作によって上下2本のピンを交互に入り込ませることによって、徐々にクルマを持ち上げていくジャッキアップ装置だ。

● HOW TO USE ＜アップ＞

まず、ハイリフトジャッキをかける場所を選ぶ。垂直に上がるので、車体の加重を考えておく。

不整地の場合、30cm×30cm程度のベニヤ板などを敷き、その上にハイリフトジャッキを置く。

ラチェット金具をロックする。これをしないと、ハイリフトジャッキは作動しない。フリーの状態だ。

パイプのハンドルを持って、上まで引き上げる。抵抗なく、バンパーの下まで上げられる。

バンパーの下まで来たら、そこで止める。ハイリフトジャッキとバンパーの間に遊びがないことを確認。

ハンドルを持って、ジャッキアップするように上から下へハンドルをおろす。

あとは、ハンドルを持ってひたすら往復運動させるだけだ。

タイヤが地面を離れるあたりから重くなるので、ケッチンをくらわないように要注意。

● HOW TO USE ＜ダウン＞

ラチェットのロックを外す。

そこで、パイプを上下に動かす。

カチンと音が出るまで、作動させる。こうして一穴ずつ降りていく。

ピンとスプリングに錆があったりすると、うまく作動しないことも…。

そのような時は、叩いたりしながら、多少乱暴にガチャガチャと動かすと落ちやすい。

上でも下でも、カチンと音がでるまでハンドルを動かすのが重要だ。

このときは、顎にパイプがあたらないよう、安全に注意を払いながら操作しよう。

タイヤが地面について、加重がなくなると、ハイリフトジャッキはストンと落ちるので注意。

操作する際の注意点

ケッチンに注意

ハンドルを操作するときは、かなりの力がいる。そのため、うっかりすると車重がかかっているハンドルが戻ろうとする。その反動でハンドルが急に動いてしまうのを、ケッチンをくらうというのだが、ハンドルが自分の顎などに当たらないように、注意して操作する。これは大切なので覚えておこう。

FILE.04

ハイリフトジャッキの応用

純正バンパー装着車をハイリでジャッキアップ

JB23W の純正バンパーは、バンパーがプラスチックでできているため、ハイリフトジャッキを直接当てることはできない。バンパーに掛ける場合、スチールやステンレスの強度のあるものに交換されていないとハイリフトジャッキは使えない。では、ノーマルバンパーの JB23W では、どのようにハイリフトジャッキを使えばいいのだろうか? その使い方を紹介しよう。

バンパーリフトはボディにキズを付ける…

バンパーリフトという商品が販売されている。バンパーの下側に、バンパーリフトの下側のフックをひっかけて使用するもので、これをテストすることに。ボディへのダメージが懸念されるので、念のためにマットとベニヤ板をあてがってみたところ…。結果は、ご覧の通りタイヤが浮くまで簡単に上げられた。しかし、やはり心配した通り、ボディサイドが少し凹んだ。ボディにキズを付けたくないのであれば、別の方法がいいだろう。ただサイドシルガードが装着されていれば使える手段と言えよう。

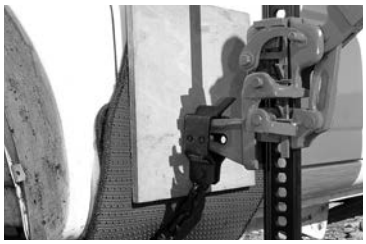
ホイールを利用してジャッキアップという裏技

スポークデザインなどホールが大きなデザインのホイールは、ハイリフトジャッキを使用できる。短いストラップやツリートランクプロテクターを、ホイールの穴に通して吊り上げるのである。

ここではパワーカーロープを使用してみた。このロープは編みタイプで、輪の大きさを自由自在に調整できるという特徴をもつ。そのため、ホイールの穴にロープを通してそれを最適な長さに調節するという作業には最適なのだ。ストラップやツリートランクプロテクターでも同じことは出来ると思うが、調整がすばやくできて、自分の思った長さに調整できるというこの 2 点については、他のロープを圧倒している。

パワーカーロープで、ホイールを持ち上げると、接触する部分がないので、ボディに傷をつけることなく、確実に車体を持ち上げることができる。ジムニーには理想的な方法のひとつである。ただしパワーカーロープにも欠点があるので注意したい。ロープに共通するものだが、鋭利な部分に当てると切れることだ。そのため、尖っていたり、角のきつい部分に当てる場合は、保護のためにウエス等をクッションとしてあてがう。ここで使用したホイールも裏面には鋭角な部分があったので、保護のため軍手を当ててからパワーカーロープを通した。これだけで、問題は全くなかった。

●バンパーリフトの使い方



マットとベニヤでボディを保護して、バンパーリフトをかける。

ハイリフトジャッキを掛け、レバー操作でジャッキアップする。

分かりづらいかも知れないが、チェーンの当たる部分が少し凹んでしまった。

●ホイールを利用する方法

パワーカーロープをホイールの上部の穴に通し、長さを調整する。

輪をつくる。ロープは網目の３コマ以上通してから２か所以上に通すと滑らない。

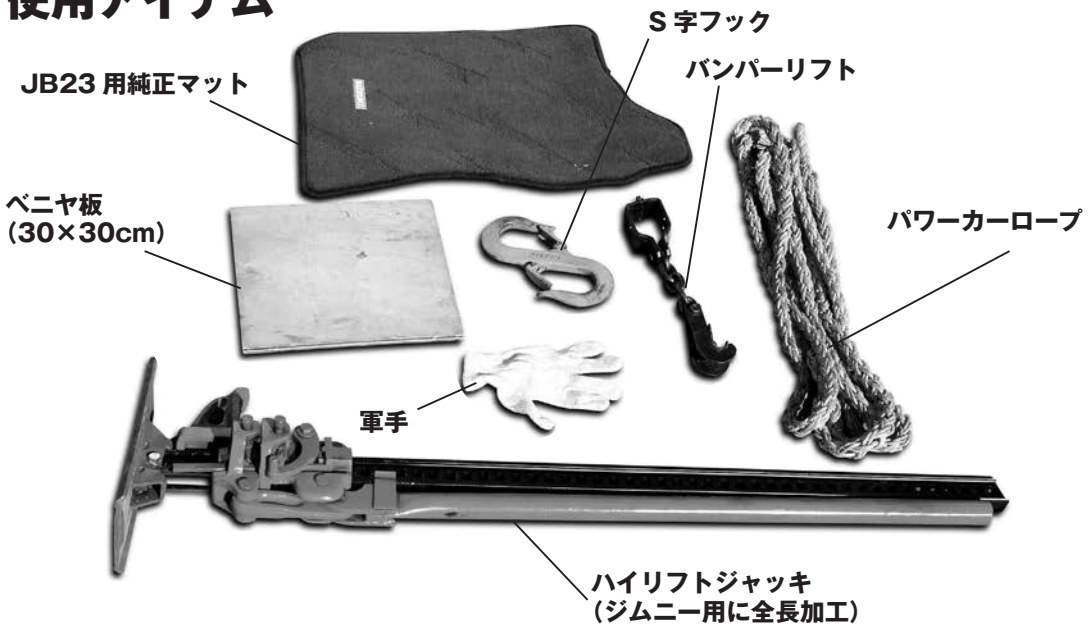
S 字フックを掛ける。

ハイリを掛け、上まで上げて、ロックする。

▶▶▶

ボディを守るためにベニヤを入れてジャッキアップする。

使用アイテム



FILE.05

ハイリフトジャッキの積載

ハイリフトジャッキの欠点

レスキューツールとして優れた性能を持つハイリフトジャッキだが、欠点というかちょっとした問題がある。それは重いことだ。さらに、長さもあるので、ボディそのものがコンパクトなジムニーだと、収納に悩んでしまう。どこに搭載すれば理想的なのだろうか? ここで実際にリアルオフローダーが実践している搭載方法の 4 パターンを紹介しよう。それぞれの長所・短所を知った上で、好みの場所や方法を選んで頂きたい。

①フロントシートとリアシートの間に置く。中央なので重量配分がよく、床であればジムニーの積載物としての重心も低くできる。ただし、ハイリフトジャッキが長くてうまく収まらず、固定するのが難しい。ヒルダウンやヒルクライムでハイリフトジャッキが動くと厄介だし危険だ。また、積載物があると取り出すには大変な手間がかかる。

②リアシートの後ろのカーゴスペースという手もあるが、これもハイリフトジャッキが長すぎてそのままでは、搭載するのは無理。ここしか積めないというのであれば、ハイリフトジャッキを分解することとなる。それでも、バーだけは短くできないので、他の場所に備えるか、スペースを改造することとなる。

③フロントバンパーの上に固定する方法。ここだと室内スペースを一切犠牲にしないが、欠点はフロントヘビーになることだ。まぁ、ヒルクライムだとフロントヘビーが有利になる場合もあるから、損ばかりではない。ウインチをフロントバンパーに装着するのと同じ発想だ。

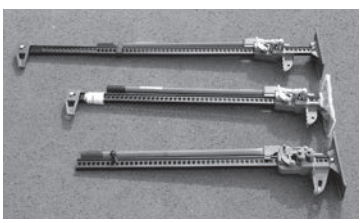
④リアドアのスペアタイヤに固定する。これはオーストラリアやアメリカでは定番となっているスタイルだ。日本でもスペアタイヤ用にハイリフトジャッキを固定するブラケットが販売されている。それを使用して固定するのが最も簡単な方法である。

カスタマイズで積載性 UP

あまり知られていないようだが、ハイリフトジャッキには数タイプの長さが設定されているのだ。48 インチ長はコンパクトなサイズなのだが、それでもジムニーに積載するとなると長すぎる。スペアタイヤに取り付けると、ルーフからバーが飛び出すから立体駐車場で不安だ。またオフロードでの樹木の引っかかりを考慮すると、ルーフ面と同じに抑えたい。そこで、ハイリフトジャッキのバーを少し切断するのだ。

筆者が普段、ジムニーに搭載しているのは 12cm 短くしたもの。この長さにしたのには、収納以外にも理由がある。実はハイリフトジャッキが最大限にリフトする高さがほとんど変わらない長さなのだ。

筆者は他にも 25cm カット仕様も所有している。積載する荷物の量に応じて使い分けているのだ。道具は自分が使いやすいように改造したり手を入れることが大切なのである。



●一般的な装着方法

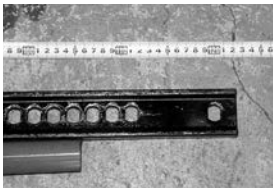
スペアタイヤにハイリフトジャッキを装着する場合、ジャッキは必ずタイヤに接触させること。接触させずに、長期間使っているとホルダーの溶接部分が振動で剥がれるからである。もし街中や高速道路を走行中に脱落させたら非常に危険だ。

ロールバー（JA11C）にハイリフトジャッキを装着したケース。ブラケットを用いてロールバーに固定している。固定方法は、基本的にスペアタイヤの場合と同じである。

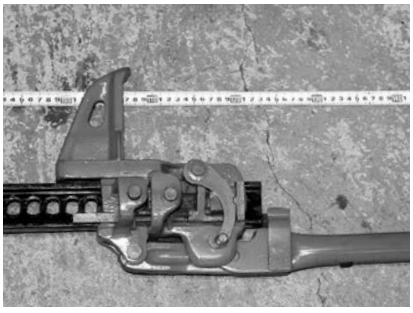
フロントバンパーに固定している実例。切断することなく、48 インチのままバンパーに取り付けている。

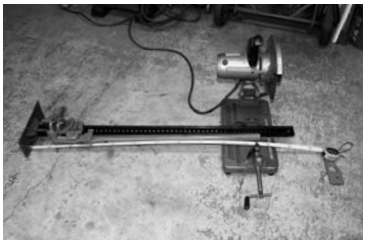
●使いやすくカスタマイズ

ハイリフトジャッキの先端に付いている、ブラケットとボルトを外す。この部品は、杭を引き抜いたり、木をはさんでつぶしたりする場合に使用するもの。オフロードではさほど実用的でないから外すのだ。



48 インチモデルの全長は、約 122cm。先端のブラケットを外した状態で、ハイリフトジャッキの最大ストロークは約 106cm。

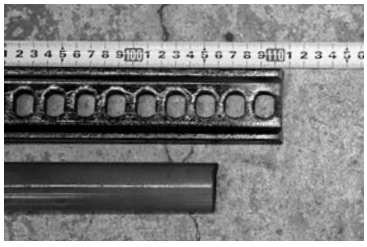




カットする場合は、電動カッターを利用する。刃はもちろん金属用を装着する。

ハンドルの全長は 106cm。使い勝手を考慮して、これより少し長めにバーを切り落とす。

周辺を火の粉で汚さない（焦がさない）よう、衝立を使用する。作業する人は、防塵めがねと手袋を必ず着用すべし。



約 110cm に切り落とした。これでノーマルよりも約 12cm 短くなった。

切断したバーと先端のフックとボルトの重量は約 1.1kg もあった。無視できない軽量化である。

ちなみに全体の重量は約 13kg であった。まだまだ重いが、取り扱いはノーマルより断然楽になった。興味のある人は、是非ともお試しあれ。

FILE.06

ラグオール（ハンドウインチ）

小型＆軽量でリーズナブル ジムニーに最適なアイテム

自分で自車をけん引できるということは、オフロードでとても心強いことである。それを実現するアイテムのひとつが先に説明したハンドウインチだ。そのハンドウインチを使うには人力が必要となるが、たとえ単独走行でもアンカーになるものさえあれば、「スタックから脱出できない…」というリスクが大幅に減ることになる。手軽に手に入り、価格的にも財布に優しい、非常にありがたくも頼れるレスキューツールである。

ハンドウインチはホームセンターでも取り扱っている。メーカーや牽引力などに違いはあるが、扱い方はほとんど同じ。一般的に発売されているハンドウインチは、小さくて軽量、さらにはリーズナブルなのが特徴である。ジムニーに最適なレスキューアイテムと言えよう。

しかし、それ単体だけでは使用範囲はとても限られる。電動ウインチも同じで、①ツリートランクプロテクター、② S 字フック×２個、③パワーカーロープ、④補助ワイヤー、⑤ロングストラップ、⑥滑車と、別項で説明するが最低でもこの６点を用意しておかないとほとんど使えないと思った方がいい。

ハンドウインチはいくつかのメーカーからリリースされているが、筆者のオススメは、アメリカンブランド、オールアルミ製の“ラグオール”である。サイズはホームセンターなどで売られているモデルよりも大きく、アルミだから軽量なのが特徴である。

さらにハンドウインチの多くが、シングルで 3m、ダブルなら 1.5 m しか引けないのに対して、ラグオールはシングルで 9m 引けるのが大きなメリット。

サイズは大きいが、ハンドルを含んでの総重量は 7.5kg しかない。ジムニーに常備しても走りに支障をきたす心配などまったくないのである。ハンドウインチのジャンルには、“チルホール”という素晴らしいモデルが存在する。モデルによっては、50m も引くことが可能という、最強のハンドウインチだ。しかし、とても重いのが唯一の欠点である。

ラグオールの作動原理は、他のハンドウインチと同じ。ラチェット式のドラムを一方向に巻き上げることによってワイヤーを巻き取る。戻すときはロックを外し、ラチェットの一こまずつ戻すことも可能だ。そしてワイヤーのテンションが無くなったら、ワイヤーをフリー状態で引き出すことができる。この機能はワイヤーを車両にかけて、アンカーからツリートランクプロテクターに連結する場合などに便利だ。

文章で解説すると難しそうに思えるだろうが、構造がシンプルな分、扱い方も簡単。知っている人に教えてもらいながら体験すればすぐに覚えられるだろう。ハンドウインチと前述の６アイテムがあれば少しくらいのスタックなど怖くない。ジムニー遊びが一段と楽しくなること請け合いである。

●ラグオールの各部名称

基本作動の手順が英語で記されている。ハンドウインチを知らない人は辞書で調べてから取り扱うのが無難である。

ハンドルバーにはラグオールの各部名称がイラスト入りで解説されている。何となく理解できるだろうか？

ワイヤーの出し方や巻き方など、様々な操作方法と手順が細かく記されている。さすがアメリカ製である。

ドラムにはシングルラインで900kg、ダブルラインで1,800kgまで牽引が可能と記されている。

電動ウインチと同じく、ハンドウインチにもアンカーが必要。十分な強度の木に、ツリートランクプロテクターを巻く。

ツリートランクプロテクターは長く保管が難しい。筆者は巻いてバンドで留めている。こうすると積載や取り扱いが便利。

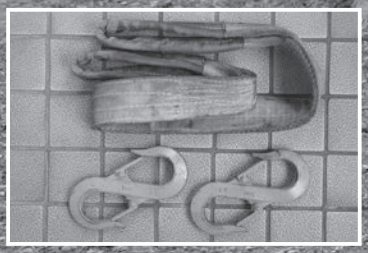
滑車に備わるフック使うとダブルラインになり、けん引力は2倍、ハンドルを引く力は半分、引ける長さも半分となる。

シングルラインで使用している状態。ラグオールは軽量化のため、滑車もアルミを採用するのが特徴である。

樹木をアンカーに JB43 を牽引しているところ（左ページ上の写真）。それほどの傾斜ではないが、約1トンもの重さを引くのだから大変な作業だ。姿勢をみれば分かるだろうが、かなりの力が必要となる。

FILE.07

チルホール



チルホールによる牽引作業に必要な補助アイテム

いざチルホールを使うとなると、補助アイテムが必要となる。その中で必携と言えるのは、ツリートランクプロテクター。長くてもいいが（大は小を兼ねる）ある程度短い方が取り扱いは楽である。それとＳ字フックが２個必要。Ｕシャックルでも使えるが、Ｓ字フックの方が素早い作業が行なえる。

● HOW TO USE

ワイヤーの先端を、チルホールのこの穴に差し込む。

片手でワイヤーを支えながら、レバーを動かしてワイヤーを送り出す。

被牽引車両にＳ字フックを取り付け、ワイヤーのフックと連結する。

アンカーの木にツリートランクプロテクターを巻き、チルホールのフックに連結するためのＳ字フックを取り付ける。

ハンドルをレバーに繋ぐ。「引き」と「出し」用２本のレバーがあり、ハンドルを差し替えると「引き」と「出し」が切り替わる。

アンカー側のＳ字フックとチルホールを連結し、ワイヤーの遊びを取ってから牽引を開始する。

多目的に使える優れた牽引具

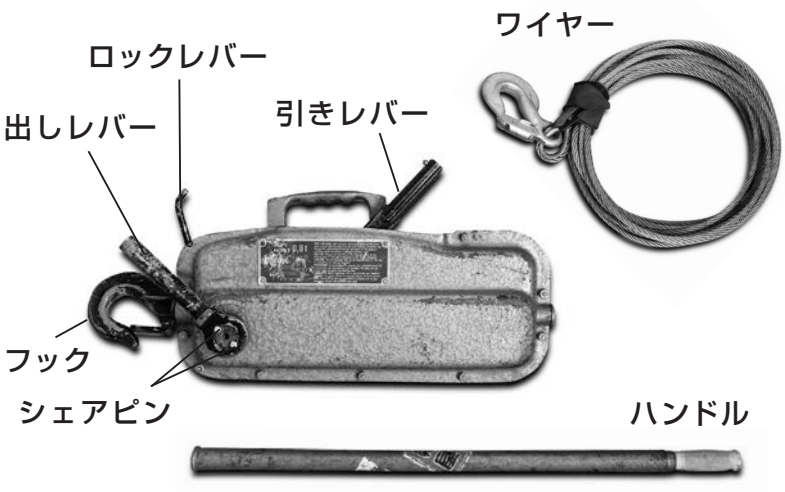
チルホールは、優れた牽引性能を備えているのだが、あまり普及していないツールだ。ハイリフトジャッキのように車体に固定する必要がないので携行しやすい上、ウインチに引けをとらない牽引能力を持っているので、サイズさえしっかり選べば鬼に金棒だ。

操作も簡単で、一度覚えてしまえば危険も少ない。ワイヤーを出すときは、ハンドルを「出し」用レバーに差し替えるだけだ。また、使うワイヤーの長さを引けるので、ハンドウインチの欠点（牽引距離が短い）もない。単独でオフロードに行くときには、大きな保険になる。林道での単純なスタックなら簡単にリカバリーできるし、横転したとしても、アンカーとなる樹木さえ近くにあれば、ジムニーを起こすことができるだろう。その上、チルホールは非常にタフで、ロクにメンテナスをしなくても10年でも20年でも使える。筆者のチルホールはチェコ製で、すでに17年が経過しているが全く問題なく使用できる。過大な力がかかっても保護装置であるシェアピンが折れるだけで済むのも大きなメリットだ。

ただし、チルホールも単体で持っているだけでは使えない。スナッチブロック、Ｓ字フック、アンカー保護のためのツリートランクプロテクター、予備のワイヤーなどをきちんと搭載することが大切だ。

欠点は、ハンドウインチよりちょっと高価なこと。また、車載する際傷がつかないようにバッグや布の袋に入れるような工夫がいることくらいだろう。

●チルホールの各部名称



FILE.08

エアジャッキ

\スタック！/

まずエアジャッキを組み立てる。本体とホースをつなぐ。

本体とホースは外れないようにねじ込み式ジョイントとなっている。

マフラー側に接続するホースをつなげる。

本体を、車体の下に飛び出さないように入れる。

ホースをマフラーへ接続する。エンジンをかける。

本体が膨らんで車体が持ち上がったら、押してやる。

特別な技術のいらない お手軽レスキューツール

エアジャッキは、雪でスタックした乗用車などのセルフリカバリーに最適な道具である。クルマの排ガスを利用するので、ポンプで膨らます手間がない。また牽引ロープや連結金具といった一般的なレスキューで使う補助具が不要。エアジャッキだけあれば、レスキュー作業ができるのだ。

使い方は実にシンプル。たとえば、道路の側溝に脱輪した場合、ジャッキ本体を車輪の近くに潜りこませる。よく場所を選んで、エアジャッキ本体をなじませる。そして、マフラーへエアジャッキのホースをつなぐ。排気を注入し始めたら、本体がうまく上がるように足や手で押さえてサポートする。50cmくらい持ち上がったら、車体を溝から道路側に押してやる。クルマは実に簡単に動くはずだ。クルマが移動したらエアジャッキのバルブをゆるめて中の排ガスを出し、縮んだ本体を抜けばいいだけ。

ただし、ジャッキが膨らむ方向が悪いとうまく車体が持ち上がらない。コツはジムニーのフレームやサスペンション内側の引っ掛かる部分にエアジャッキを入れて、クルマの横から飛び出さないように配置すること。必要ならば地面を少しだけ掘って、そこへエアジャッキを入れる。足やスコップでエアジャッキの角度が垂直になるように支えると、うまく持ち上がる。またマフラーの熱や下まわりの突起物でエアジャッキをパンクさせないよう注意が必要だ。

●エアジャッキのパーツ構成

エアジャッキはホースと本体のみとシンプルな構成だ。

エアジャッキは底に滑り止めが付くタイプがオススメ。これだとオフロードでもエアジャキが滑りにくく、レスキュー作業を確実なものとする。特に雪では滑ってエアジャッキが車体の下から飛び出しやすい。だから滑り止めは必要なのである。

FILE.09
車載ジャッキ

何かと役立つ木片
数タイプを用意しよう

レスキューツールにも色々あるが、オフロードで意外にも役立つアイテムとして木片が挙げられる。オフロードでの緊急修理時に使えるし、レスキューツールとしても使える。たとえば、タイロッドが曲がった場合、ジャッキでその曲がりを直せるが、木片があるととても効率良く作業できるのだ。また、ジャッキを直接ロッドに当てると傷つくが、木片をかませば緩衝材となり、ダメージを与えない。

筆者はウインチやチルホールの使用時に備えて、ジムニーの輪留め用に作った木片を２種類とベニヤ板、長方形の木片を常備している。木片は短いサイズと、長いサイズである。長い方はジャッキの高さ調節のほかに、椅子や、修理時の台、ボディ修理のツール、段差を越えるときのラダーなどとして万能に使える非常に便利な道具となる。ネックは、少しかさばって重いことだ。短い方は主に輪留めとして使い、長いモノほどは多目的に利用できない。ベニヤ板は、ジャッキが柔らかい地面や砂に埋もれるのを防ぐ時に使用する。また、ハイリフトジャッキをボディに当てて持ち上げる時の緩衝材としても使える。長方形の木片は、調整や板金、修理の台、ジャッキの高さ調整などに使用。平べったいモノが便利だ。

ジャッキを２台常備すると
驚くほど応用範囲が広まる

ジムニーには初期から現行のJB23Wまで、パンタグラフジャッキが車載工具として装備されている。パンタグラフジャッキは軽量であると同時に、畳んだときに薄くなるのが特徴。そのためスタックしたジムニーの地面とフレームの間に入れて使いやすい。また、油圧ジャッキよりもはるかに軽量であることもジムニー向きなのである。欠点は多少力が必用なのと、メンテとしてグリスをネジ部に塗る必要があることくらい。

このパンタグラフジャッキが２台あると、平面でのスタックは大抵脱出できる。ただし、ジャッキだけでは限界がある。そこで役立つのが木片。これをいくつか組み合わせることにより、ジャッキの使用方法が幅広くなる。木片は最もリーズナブルなセルフリカバリーツールのひとつである。

パンタグラフジャッキは、ネジの力で持ち上げるので、油圧を使うダルマジャッキより力がいる。作業をより楽にするなら、大型のパンタグラフジャッキを選ぼう。２トンクラスが望ましいが、なかなか売っていないのが難点である。

また、使わないとネジがシブくなり、上げるのが重くなるので、定期的にグリースを軽く塗布しておこう。使用時に重いと感じたら、その場で塗布してもOKである。

なお、パンタグラフジャッキは２台あれば便利と前述したが、１台あれば、２台目に用意するのは大型の油圧ジャッキでも構わない。フレームと地面の隙間をあけるのに１台のパンタグラフジャッキを使えばいいからだ。とにかく、ジャッキは２台あると応用が広がるので、オフローダーならば是非とも常備しておきたいものである。

輪留めはオフローダーの必携品

傾斜地での長時間の停車やレスキュー作業時などに車両を固定して安全を確保する輪留め。何かと便利なアイテムである。

万が一のトラブルに重宝しますぞ

長さが異なる 2 種類の輪留めとベニヤ板、そして木片があればスタック脱出時や整備時に役立つ。できれば常備しておきたい。

2 台のジャッキが不可能を可能に

ジャッキは絶対に欠かせない車載工具のひとつ。さらにもう 1 台あれば言うことなし。2 台目は油圧ジャッキでも OK だ。

●木片とジャッキを用いた脱出方法

スタックしたジムニーのフレームの下にベニヤ板を敷く。

パンタグラフジャッキを入れる。

ジャッキを持ち上げる。

持ち上がり、フルストローク手前で止める。上げきってしまうと壊れやすいので注意。

次に木片を先ほど上げたジャッキの隣に入れる。

木片の上にもう 1 台のジャッキを入れてジャッキアップする。

燃料タンクまで接地していたが、タイヤが完全に浮くまでアップできた。

穴に砂を入れて、タイヤが沈むのを防ぐ。これで、スタックから脱出可能となる。

ハイリフトジャッキで持ち上げる時に、ベニア板と木片をご覧のように使用すればボディを傷つけずにすむ。使い方は色々である。

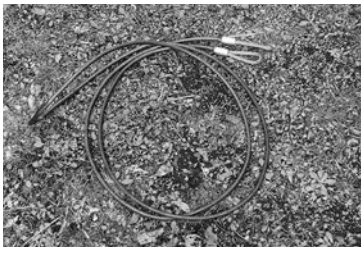
FILE.10

けん引ロープ

仲間のクルマがあれば
けん引するのがベスト！

単独でスタックした場合は、色々な道具を使うこととなるが、他にもう1台車があるのなら、けん引が安全かつ容易な脱出方法だ。ところが、けん引用具についてはあまり知識がない人が多いのも事実。日本では、4駆ブームの始まった1970年代にクッション性のあるロープが登場し、瞬く間にオフローダーに普及した。それまで金属ワイヤーなどに頼っていたユーザーから、大いに受け入れられたのだ。このロープはけん引用ロープの代名詞といえるほど普及しているが、レスキューに使えるロープはまだ他にもある。そこでここでは、①ワイヤー②キネティックロープ③スリング④パワーカーロープ⑤バンジーロープの特徴を紹介したい。

①ワイヤー



写真のワイヤーは両端がループになっていて、外側はビニールでコーティングされている。そのため、ワイヤーの欠点と言える「ささくれ」でケガをすることが少ないという製品で、量販店で入手できる。安価であることと、雑に扱っても壊れないことがメリットだ。しかし、けん引の際に、ちょっとでも勢いを付けて引くと、車両に大きな衝撃があり、ブラケットが曲がったりする。けん引時のフィーリングも悪く、車両へのダメージがあるのが欠点である。

②キネティックロープ

このロープは、世界で普及している船舶用のもので、耐水性、耐紫外線に優れている。船舶用として使われるのは、海水やオゾン、太陽の直射にも強いからで、欧州では4駆用のけん引ロープとしても普及している。特に、海洋国家のイギリスでは、ランドローバーといえばキネティックロープというほど定番だ。材質はテトロンで一般的にはテトロンクロスロープが製品名である。欧州では材質が違っても、伸縮するロープ全体のことをキネティック（伸縮するという意味）ロープと呼ぶ。伸縮するため、ワイヤーのような大きな衝撃がない。特性としては、バンジーロープとストラップの中間といった感じ。知識や運転技術がなくても、ただロープを繋いで牽くだけでいい。また、ストラップのように切断もしにくい。取り扱いが簡単で、メンテナンスは水で洗う程度でOKである。欠点は、鋭利な部分が接触すると切れやすいこと。また、摩擦にも弱い。4駆でのけん引には、S字フックとの組み合わせが便利で長持ちする。

③スリング

スリングは長い物からツリートランクプロテクターに使う短い物まで沢山の種類がある。布を縫い合わせてあるため、ロープよりも摩擦に強く伸縮しない。適切な長さが選べて、ウインチワークにも使えて、しかも直接のけん引にも使えるので万能である。また、巻き取りが容易なので、ロール状に巻いて格納しやすいというメリットがある。ワイヤーよりは、衝撃が少なくけん引できる。

④パワーカーロープ

このロープは組紐構造で、自在にどこでもループを作ることができることが大きなメリットである。金具がなくても、非常用として、車両と車両を繋ぐことができるのだ。最大の利点は長さを自在に調整できることであり、ハンドウインチと併用すれば強力なレスキューツールとして使える。ハンドウインチは引ける距離が短いという欠点を持つが、このパワーカーロープを併用すればけん引距離は大幅に長くなる。ただし、普通のロープよりも編み目が粗いため、摩擦に弱いという欠点がある。そのためけん引で使用する場合には、粗雑に扱わず、布のプロテクターを使用するのがいい。

⑤バンジーロープ

日本ではとても多くのクロカンユーザーに支持されているクッション性のあるロープだが、PL 法の存在が強い欧州とアメリカでは、この手のロープは危険というイメージが強かったようで、ほとんど普及しなかった。最近は、オリジナル製品の特許が切れたことで、安い台湾製が出回っている。従来と同じ構造であるが、かなり安価となった。バンジーロープの利点は、運動エネルギーをそのままけん引力に換えられること。ジムニーでスピードを付けて、カタパルトから発進する飛行機のようなけん引をすれば、ランクルなどの重量車も引き出せるのだ。それが多くの人々に愛用されているセールスポイントといえよう。 ただしその場合は、ゴムや筒が強く縮むことによって、大きく車両が引き出されるので、けん引車と被けん引車がぶつかる危険を伴う。また過大な力でけん引用具がちぎれたりすることがあるなど、使用するには知識と経験が必要となる。

●ロープによる他車けん引の手順

①スタックしたら素直にレスキューを待つ。

② けん引する方向に車両を配置する。

③ けん引用具を車両へ繋ぐ。

④ 準備ができたら、クラクションを 2 回鳴らして合図。

⑤ OK なら一回クラクションを鳴らして応える。

⑥けん引する。スタックの状態がひどい場合はある程度勢いをつける必要があるが、その際は車両連結部の破損、追突などに充分注意する。

CAUTION

①危ない場合は、クラクションを鳴らして警告。

②警告されたらすぐに停止。

③脱出できたら、けん引用具を外す。

FILE.11

スコップ

オフロードで使うなら
英国陸軍用が最高だ

シャベル（shovel）は英語、スコップはオランダ語（schop すくうの意味）から来ていて、日本では地域で使い分けられている。漢字では円匙と書いて「えんぴ」と読む。本来は「えんし」であり誤読だが、日本では陸軍が「えんぴ」と呼んだため、それが一般的になった。シャベルは、すくったものがこぼれないように両脇が曲げられている物をいうことが多い。これに対して、スコップは歴史においてシャベルよりも早く日本へ入った言葉であり、シャベルを含め、掘る道具として広く日本で使われている。

さて、そんなスコップだが、本誌読者の多くは、オフロードでお世話になったことがあるだろう。スタックしてもスコップさえあれば、なんとか脱出できるものである。また、キャンプでもスコップは欠かせないアイテムだ。しかし、単にスコップといっても色々な種類がある。特に国によって面白い違いがあるのだ。

日本にはオランダから入ってきたのだが、いつしか日本独自のものに変化している。刃が平たくなるなど、欧州や米国のものと違っているのである。ステンレス製でサビにくく、取っ手の持ちやすさなど品質がとても高い。

米国のスコップはもともと英国から入ったものなので形は同じだが、刃の根元の曲がりが少しきつくて、より穴掘りに向いている。また、米国人の身体にあわせてか巨大化している。米軍のは取っ手がD型だが、アメリカでは柄だけで握りがないものが主流である。ドイツやフランスのスコップを見ても、取っ手がD型だったりする程度で、刃の曲がりや凹みはの形は、ほぼ共通している。

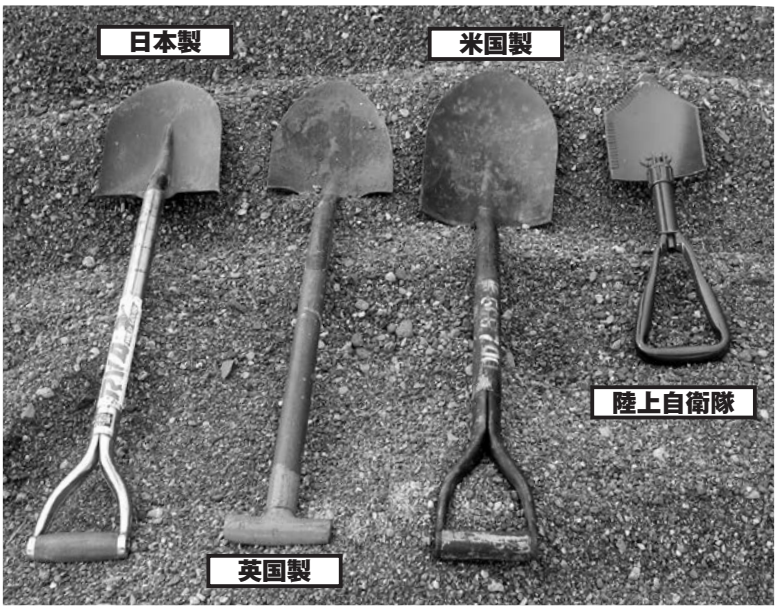
欧州や米国のスコップは、垂直に穴を掘り、その土を持ち上げるという機能を満たすのを第一に設計されている。ところが、独自に変化（進化?）した日本のスコップは、実は垂直の穴掘りには向いていない。刃の根元が真っ直ぐで、曲がりや凹みがとても少ないからである。このため、穴を掘るときには、スコップを傾けで土を持ち上げる必要がある。ただ、剣先を使って複雑な土木作業等するには、曲がりがないため、力が入りやすく、棒を操作するように使いやすい。地面を削る、凸凹を埋める、石を動かす、砂利を混ぜる、セメントをこねる、浅い溝を掘る、脚をかけて固い地面を掘る、というような作業には、真っ直ぐな刃がいいのである。これは、曲がりがあればあるほど、力が分散して力学的に不利にな

日本製：取っ手から刃の根元まで、ほぼ真っ直ぐのものが多い。また刃の凹みも少ない。これは土を掘るよりも、建築現場などでの作業性を高めるためだと思われる。

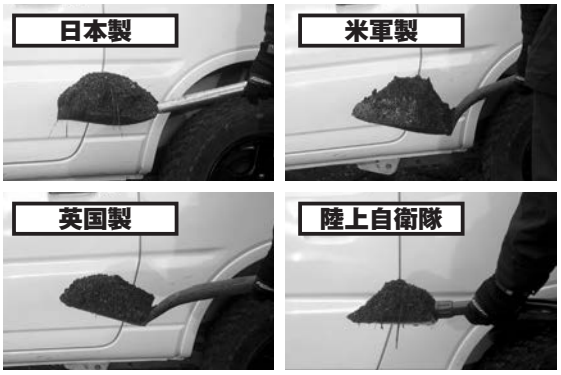
英国製：英陸軍のランドローバーに装備されているもの。柄と取っ手は木製で、刃は根元の曲がりが大きく、深いボウルのような形だ。垂直に掘っていくと、刃に土が残り掘りやすい。ただ、細かい作業はしにくい。

米国製：米陸軍のハマーに搭載されているもの。柄は木製。取っ手はＴ型でなく、Ｄ型形状。刃は英国製とほとんど同じ形状だが面積が大きく、土をすくえる量が多い。

陸上自衛隊：折りたたんで背嚢に入る大きさとして作られた携帯用スコップ。アルミ製で軽量である。鍬のように刃を曲げて使え、穴を掘るという点では効率が悪いが、野外生活で万能に使用できる。しかし、スタック脱出用には向いていない。

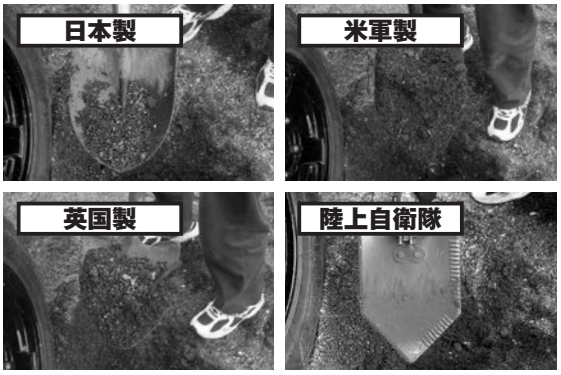


「すくう」効率を比較



最も多くの土を盛れるのは米軍製。刃の面積が大きく、またボウル形状になっているからだ。次に多いには英国製。日本製よりも面積は小さいが、凹部が深くその分効率が高い。最も効率が悪いのは陸上自衛隊のモノ。携帯用だから、まぁ仕方がないことである。

刃の形による特徴の違い



米軍や英国のものは、垂直に穴を掘るということを第１に考えて作られている。日本のスコップは、垂直穴掘りは極めてやりにくいデザイン。だから刃の凹が浅く、土を盛っても左右に軽く振るとすぐにこぼれてしまう。掘ることに関しては米軍や英国に劣る。

るためである。

さて、オフロードのレスキューアイテムとしては、どのスコップがいいのだろうか？　使ってみるとすぐわかるのだが、英国陸軍用が一番使いやすい。スタックした車両の土や砂を掻き出すという作業には、刃の根元が曲がり、凹みが大きくボウルのような形状がいい。土を掻き出すときに右手を地面につけずにすむ。これに対して、日本製は全くの逆。車両下の砂や土を掻き出しにくいし、すくえる量が少ないし、土もこぼれやすい。スコップを限られた空間で動かすために、グリップを握った手が地面に接触してしまい、革手袋を使用しないと怪我をすることも多い。

米軍式のものは、英国式と同じ機能だが、柄が長く、刃も大きすぎて、身長 181cm の筆者でも使いにくいと感じる。このようにスコップも国によって、それぞれに特徴があるのだ。このことはオフローダーならば知っておいていい知識ではなかろうか？

車体の下を掘る場合、日本製は掻き出す量が少なく、右手が地面に接触して怪我をしやすい。写真で使用している米国製のスコップは、作業しやすかった。

FILE.12

ウインチの装着

機能的なバンパーが電動ウインチを活かす

電動ウインチは、コアなオフローダーから“第五の駆動輪”と呼ばれる、レスキューアイテムのリーサルウェポン。これほど頼りになるツールはない。かなり本格的な装備であり、とっても奥深いが、基本的な取り扱いはそれほど難しいものではない（もちろん危険は伴う）。基本さえ覚えておけば、これほど使いやすく、スタックから短い時間で脱出できるツールは他にないのだ。

クロスカントリー走行を楽しむユーザーなら是非ともに装備したい電動ウインチなのだが、JB23W に装着するのは一筋縄でいかない。これはハードなクロカンを楽しもうと考えているオーナーにとっては問題である。なぜ簡単に装着できないのか? 正確に言うと、装着することはできるが、その機能性をフルに発揮できないのである。JB23W はラダーフレームを採用するが、衝突安全性を確保するため、コラプシブルフレーム構造としている。前方が衝突するとボディがつぶれて衝撃を吸収し乗員を守るのだが、この構造により、単にフレームの先端にボルトナットでウインチベッドを固定してウインチングを行うと、フレームの先端がちぎれてしまうのだ。様々な方法でウインチが取り付けられている JB23 を見るが、不完全で危険なものも多いのも事実だ。

そんな問題を解消すべく開発されたのが、アールブイフォーワイルドグースからリリースされているウインチバンパーだ。バンパーとウインチベッドが一体になっており、アンカーに U シャックルフックも取り付け可能。重量も 17kg と他のウインチバンパーに比べて軽量である。それでいてウォーン M8000 クラスを搭載可能で、確実に操作ができるのだ。

リモコンをセットする

リモコンをコネクターに接続。ウォーン製はスリット構造で確実に固定される。

最新のウォーン製リモコン

最新式ウォーンのリモコン。スイッチが左右にあり、巻き取り、出しを絵で表示。

アンカーがキモとなる

ウインチの基本は、アンカーをどこに掛けるかで、すべてが決まるといっていい。

M8000 はシングルで OK

M8000 の最大けん引力は 8,000 ポンド（約 3,630kg）もある。JB23W の整備重量は約 1 トンなので、大体はシングルラインでいける。

地面とのこすれを防ぐ

ワイヤーが地面にこすれると損傷し、最悪ちぎれてしまうことも。そんな場合は木片などをおいて対処する。これは、ウインチワークの基本である。

必ずキレイに後始末

乱巻きのままだとワイヤーを傷めるし、スムーズに引き出せないことがある。作業が終わったら必ずマスター巻きをして、フックに遊びがないように固定する。

タイヤの駆動に頼らず、JB23W を引き上げる

タイヤのトラクションが掛からずに登れない斜面でもいける（路面を掘らないで済む）。これが電動ウインチの最大の利点であり、第五の駆動輪と呼ばれる所以だ。クルマだけでなく自然に対しても可能な限りローインパクトでクロカンを楽しもう。

ドライバー不在でも使えるが

ドライバー不在でも操作可能だが、斜面を上がる場合はワイヤーが切れるとクルマが落下する危険が。状況判断が要求される。

ウインチワークに必要な用具

①ファイバーロープ 10m×1
② S 字フック小 × 2個
③ S 字フック大 × 2個
④ツリートランクプロテクター 1.5m× 1本
⑤キネティックロープ 6m×1 本
⑥車輪止め ×2 個
⑦皮のグローブ
⑧装備入れバッグ
⑨グランドシート

マスター巻きの裏技

アンカーが真正面にある場合、駆動をかけずハンドルを自由な状態にしておいてウインチを巻いくと、キレイなマスター巻きが完成する。ひとりでもできるから、是非とも憶えておきたい、役立つウインチワークのひとつだ。

ウインチのフル活用を実現

ウインチバンパーは、フレームだけでなくサイドメンバーに直接ボルトで固定。ウインチで JB23W を持ち上げても OK だ。

FILE.13

ウインチの使い方
（シングルライン & ダブルライン）

けん引力は 2 倍になるがスピードは半分に…

スタックからの脱出で地面や引っ掛かりの抵抗が少ない場合は、ワイヤーをそのままかけて引く（シングルライン）のが一般的である。これは、セットする時間が早いというメリットがあるからだ。しかし、シングルラインで『負荷が大きく引けない』あるいは『モーターに負担がかかり焼けてしまうかも…』という状況となったら、必ずダブルラインで作業すべきだ。とは言え、その判断はビギナーには難しい。オフロードを走る場合と同じで、何事も経験がモノを言うのだ。しかしビギナーでも理屈で考えれば『シングルラインでは無理だろう』と判断できるケースもある。一例を挙げると、スタックしているジムニーが、自分よりも下にいるような場合だ。この場合シングルラインでは無理。なぜか? 低いところから高いところに引き上げなくてはならないので、通常よりも車両の負荷が高くなるからである。

ダブルラインは滑車を使うため、「滑車の原理」によってけん引能力は 2 倍になる。それが大きな利点なのだが、相反して巻き上げるスピードは半分になってしまう…。まぁ、仕方のないことだ。

ここで紹介する JB23W に搭載されているウインチはウォーン M8000 である。カタログ上のけん引能力は 8,000 ポンドで、1 ポンド = 453.59237g として計算すると、約 3,628kg の最大けん引力を持っているのだ。しかし、実用上はこの半分と考えて使おう。最大けん引力は、ワイヤーケーブルをワイヤードラム表面に一層巻いた時に発揮され、ドラムに 2 層・3 層と巻いていくにつれ、その力は小さくなっていく。どんな時でも最大けん引力を発揮できるワケではない。だからウインチのトラブルや安全性を考慮して、最大値の半分程度と認識しておこう。

実際に JB23 で JB23 をけん引したところ、ワイヤーに 2 トンの力がかかると、ワイヤーが伸びていくのがわかる。さらに作業を続けると、ワイヤーからきしみ音やホコリが出てきた。その状態になると、危険率が増加し、色々なとこ

軽量タイプが最適

滑車は産業用製品が優れていてオススメ。ウインチングで壊れることは希だ。ジムニーには軽量タイプが使いやすい。

最後は忘れずにロック

滑車の側面を開けて、丸いローラーの溝にワイヤーを入れる。閉めたら必ずロックピンを入れること。これでセット完了。

けん引対象物に掛けて戻

ウインチワイヤーを前方にあるアンカーに装着した滑車に掛けてから、車体側へ戻す。これでダブルラインとなるのだ。

ろで限界が見えてくる。だから自分の車両よりも重いものをけん引する場合は、安易に作業してはいけない。けん引する場所や角度など作業方法をしっかりと考え、それに適した準備が必要となる。

ウインチは、正しく使えばこれほど頼もしいものはない。しかし、レスキューツールの中で、最も危険なモノであることも認識しておこう。他車をけん引する場合、まず基本となる作業は次の通りだ。

①車輪止めをフロントタイヤに入れる。
②フットブレーキを踏んで車両を動かないようにする。
③あるいは、バンパーを大きな岩や切り株など動かない物に当てて、車体を固定する。
④車の後ろにストラップやけん引ロープを伸ばしてアンカーを取り、動くのを防ぐ。

こうしてセットしたらウインチのワイヤーを伸ばして、被けん引車にかける。滑車を介してけん引する側の車（U シャックルなど）にワイヤーの先端を掛けてアンカーにする。ダブルラインの場合は、けん引する側の車がアンカーになるので、けん引フックが大切なのだ。

なお今回使ったダブルラインに必要なものは次の 4 つである。

①滑車
②ツリートランクプロテクター
③ S 字フック
④長いストラップ（補助ワイヤーの代わりとして使用した）

これらは、いつでもウインチと一緒に持っていたい装備である。

ウインチワークの本やウインチの取説には、滑車を2個使うトリプルラインの説明が書いてある。ダブルラインよりも、さらに強い力でけん引することが可能だ。オフロード遊びでは滅多に使わないが、崖下に落ちた車両を引き上げるような場合に、その威力を発揮するので次項で解説しよう。

ダブルラインだから長さは 2 倍必要

ウインチからワイヤーを取り出す。ダブルラインはシングルの長さの 2 倍が必要となる。

まずは基本をマスターしよう

自車をけん引する場合は木をアンカーにして、ワイヤーを自車に戻す。ダブルラインの基本だ。

引く側をしっかりと固定

ダブルラインが要求される重量物を引く場合はウインチ搭載車が動かないよう、地形などを利用して固定する。

下にある同じ重量のジムニーを引く場合、シングルラインでは無理。けん引する側の車両を確実に固定したあと、滑車を使いダブルラインにして引き上げる。

FILE.14

ウインチの使い方（トリプルライン）

ダブルよりもさらに強力 ランクルクラスも引ける

ウインチをシングルラインで引く場合、その限界は低い。またウインチに負担を掛けるとオーバーヒートして壊れる危険性があるので、連続使用は極力避けたいもの。けん引物が重い場合はウインチが悲鳴をあげるので、その限界が分かるだろう。もし分からないのであれば、ウインチ本体を手で触って点検する。熱かったら、すぐにウインチを休ませる必要がある。

発熱が大きい場合は、とにかく負荷を低減したい。そこでダブルラインを使うのである。ところが、ダブルラインでも重量が２トン以上あるランクルクラスを牽引するのは難しい…。そこでトリプルラインの登場である。

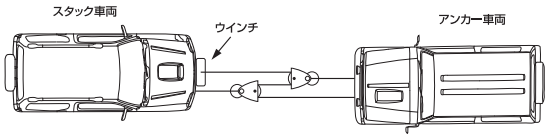
トリプルラインでけん引するには滑車が２個必要となる。作業に関しては、ダブルラインができたらそれを応用するだけなので難しいことではない。そして滑車と車輪止めを使えば、1トンのジムニーで2.6トンのランクルを引くことも可能となるのだ（注意：ウインチの能力による）。

写真はセルフリカバーをトリプルラインで行なっているという応用編だが、アンカー（木）２本がランクルだと想定すればいい。自分が動かないようにするには、車輪止めを使えば OK。あるいは、樹木などへ車体をつけて固定する。それさえできれば、トリプルラインでの牽引は難しくはない。

牽引力はシングルラインの３倍

滑車をひとつ用いるとダブルラインになり、さらに滑車をもうひとつ加えるとトリプルラインになる。牽引力は３倍となるが、巻き取りスピードは１／３になってしまう。

トリプルラインの例



上の写真の場合、２本の木がアンカー車両の役割となる。

１個目の滑車はアンカーへ

ダブルラインと同じように、１個目の滑車は木などのアンカーで使用する。

２つ目の滑車は車体に！

滑車はバンパーにかけると操作しやすい。滑車を掛けるフックを使いやすい位置に固定するのが大切なのだ。

アンカーはふたつ必要

ここではセルフリカバリーを想定しているので、ふたつ目のアンカー（今回は木）を使っている。

S 字フックと滑車、ストラップを各２個ずつ使用

ストラップは長いモノと短いモノを状況で使い分ける。またツリートランクプロテクターとしても使用する。長いストラップは、ゴムのバンドでこのようにして巻いておくと場所をとらす、出し入れもしやすい。

FILE.15

ウインチの改良
（ダイニーマロープ）

ウインチを使いやすくするダイニーマロープ

ウォーンやラムゼイなどの、代表的な自動車用ウインチに標準で備わるワイヤーは、エアークラフトワイヤーと呼ばれる金属製が多い。ところが、ロッククローリングがブームになったアメリカでは、現在ダイニーマロープが主流となり、金属ワイヤーのウインチを使っている人は少数派だという。その理由は、2つある。まず、ダイニーマで編んだロープは金属ワイヤーに比べて非常に軽量であること。次に、グローブをしなくても手に怪我をしにくいことである。ワイヤーを素手で触ると、どうしてもワイヤーの細かなケバやササクレで怪我をする。ところが、ワイヤーのかわりにダイニーマロープ（以後：ロープ）を使うと、手に怪我をすることがなく、素手でロープを扱えるのである。実際は、ロープは触ると摩擦熱がでるので、ロープでも手袋はしたほうがいい。しかし、日常のちょっとしたワイヤーワークでは、手袋が不要になることでウインチが格段に扱いやすくなる。また、前述したが、ワイヤーをロープに交換すると、ウインチがとても軽くなるのだ。

ジムニーの場合、25m のワイヤーを同じ長さのロープに交換すると、フロントが 3.2kg 軽くなる。これは、決して無視できない数値だ。タイヤの前にウインチがあると、フロントが重くなり運動性に影響するのだ。本来は 1g でも軽くしたいところだ。しかし、ウインチ本体の軽量化はかなり難しい。せいぜいウインチベッドに穴をあけて軽量化することぐらいしか方法はないだろう。あまり穴をあけると強度が落ちてしまうし、耐久性も低くなる。ところが、ワイヤーをロープに交換するだけで、簡単に軽量化ができるのである。

ウインチのメンテナンス

まずは、使うことである。長く使っていないとウインチの内部が錆びてくる。ウインチは使うだけでメンテンスできる。半年に 1 回は少し引き出して、巻いてやろう。あとは、大したメンテは必要ない。ソレノイドの接触が悪かったら、ボルトを増し締め、錆が見えたら潤滑剤のスプレーをひと吹きするくらいだろう。そして、バッテリーのターミナルの緩みを点検する。接触不良でなくても、時々は少しバッテリーのコネクターを増し締めして、潤滑スプレーを吹いておく。ウインチはすべてアナログな機械でとても単純である。見える範囲ですべてわかる。

ウインチを前から見たところ。ロープを最大限の25m出している。

ダイニーマロープを巻く

ダイニーマロープには、ワイヤーと同じように C リングがあるので、それをウインチドラムにボルトで固定。

強く引くとボルトから取れてしまうので、やや緩めに 3 回転ほど巻く。3 巻きが最も理想的だ。

その後はマスター巻きを行う。ここからはなるべく固く、隙間をあけないできっちりと巻いてやる。

長さ 25 mのワイヤーの重量は約 4kg。軽量なジムニーには無視できない重さである。

同じ長さのダイニーマロープの重量は、わずか 0.8kg ある。これで、3.2kg の軽量化を実現。

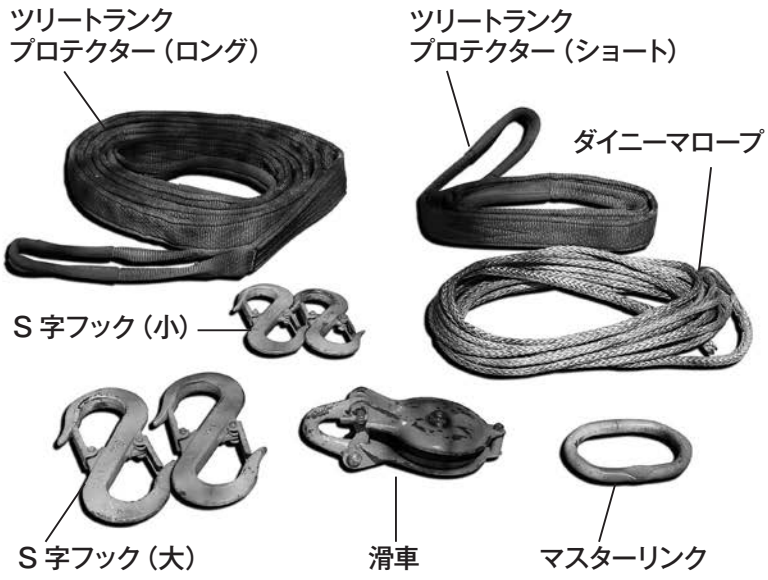
マスター巻きはグローブ不要

使用後は必ずマスター巻きを行うのが重要なメンテナンス。この場合の作業は素手でも大丈夫だろう。

素手でもケガはしないけど…

ちなみに素手でマスター巻きをすると、ケガはしないがロープの色が付着する。もちろん、洗えば落ちるけど…。

●ウインチ作業のためのアイテム



車止めで安全を確保

電動ウインチを使う際は、バッテリー保護のためエンジンをかけたまま行う。安全のため車止めは必ず使用する。

樹木にも優しく

ダイニーマロープは柔らかいので、ワイヤーのように樹を深く傷つけない。これも大きな利点である。

FILE.16

常備ツール

普段から基本装備を常備 走る場所に応じて追加する

管理者がいるオフロードコースなら、スタックや車両トラブルが起こっても助けてくれる。手ぶらで行ってもさほど心配することはない。しかし、山深い林道など、自然のゲレンデを走るとなると話は別だ。スタックして脱出できなければ、人里まで数時間も歩くこととなる。さらに日没となったら、歩くことさえ危険である。オフロードを楽しむなら、レスキュー道具は必ず装備したい。

ではどんなアイテムを持っていけばよいのか? その装備内容はどのようなトラブルを想定するかで決まってくる。筆者が想定しているのは次の３つである。

想定①…アンカーのない場所で、自車がスタックしてしまった場合。

想定②…自車が平面で横転して、その場にいる人達だけでは起こせない場合。

想定③…林道の崖から落ちた場合。落差は 50 mくらいを想定。

レスキュー車として使う事が多い場合は、セルフリカバリーよりも救助を前提とした装備を選択する。そして街中でも対応できるよう、常備しておきたい。上の写真が筆者のジムニーの常備品だ。ちなみに、重量は 50kg ほどである。

たいていのオフロード走行では、この常備品で十分に対応できる。小さくて軽いジムニーでも、知恵を使えば、2トンくらいの車両ならレスキュー可能だ。装備するアイテムはこれまでの経験によって選んだものばかり。オフロード走行が好きなジムニー乗りは、だいたい同じようなアイテムを所有しているだろう。ビギナーの人は参考にしていただきたい。

ただし、4 駆としては軽量なジムニーなので、レスキューする車両が重すぎると無理な場合がでてくる。それでも、相手の車両が 2トン以下で、横転していないくて車輪が地面についていればかなり対応できるものである。

また時として、いつもの想定以上のステージを走ることもある。その場合は常備品に加え、チルホール、ガソリン、水、胴長長靴、登山靴、食料、衣服などを持って行く。これは、山登りをしている人なら理解できるだろう。標高 1,000m の山に登るのか? 富士山に登るのか? はたまたチョモランマに登るのか? 季節は春? 夏? 秋? 冬? オフロード走行は自然相手だから、登山と同じように装備品は環境などによって大きく変わるのである。

常備品に加え、ポリタンクを 2 個追加して積載した状態の筆者の JA11C。JB23W ではこの装備でも満載状態なる。工夫が必要だ。

●常備している長尺物と積載方法

ハイリフトジャッキ：車体を垂直に持ち上げる。大鎌：レスキュー場所のイバラや草を刈り取り、作業効率を高める。

スコップ：アウトドアでも重宝する、レスキューの必須アイテム。消火器：万が一の火災時に使用する、車両火災専用タイプ。

JA11C のリアゲートを有効活用した例。JB23W だと空間が狭いので、こうしたスペースの有効活用が大きなカギとなる。

リアシートは 1 脚だけ使用。RV ボックスがシートとゲートに挟まれ、良い具合に固定される。

①ポリタンク
②RV ボックス…ハンドウインチと長いストラップ、あまり使わないものを入れる。
③ハンドウインチ
④折りたたみ布バケツ
⑤工具袋…ハンドウインチを入れて山を歩けるようにする。
⑥三角停止板
⑦輪止め…角材を 45 度に切断したもの。
⑧木のブロック…角材を切断したもの。
⑨折りたたみ椅子
⑩折りたたみテーブル
⑪パワーカーロープ6トン用
⑫ストラップ15m
⑬ストラップ9m
⑭ダイニーマロープ 10m（ウインチ用）
⑮キネティックロープ 4.5 トン用
⑯ツリートランクプロテクター 2m
⑰工具一式 & ボルトナット多数 & 配線、タイラップ、ビニールテープ等
⑱合羽上下
⑲デイパック…普通は収納用として使かっているが、車を置き去りにして歩く場合は水を入れる。
⑳軍手
㉑皮手
㉒ウインチ用グローブ
㉓使い古しのタオル2枚
㉔金属ワイヤー 6m
㉕ツリートランクプロテクター 1.5m
㉖ U シャックル 2 個
㉗マスターリング
㉘ S 字フック大 3 個
㉙ S 字フック小 3 個
㉚滑車 2 個
㉛タイヤレンチ
㉜エアゲージ
㉝ツールナイフ
㉞ナイフ
㉟ライター
㊱発砲ウレタンマット…整備の時、車の下に敷く。

ハイモビリティJB23Wで走ろう!
オフテク基礎講座

JB23Wのハイモビリティカスタムが完了したら、積極的にオフローディングを楽しみたい。ノーマルのジムニーでは絶対に味わえない、走りのスゴサと面白さが実感できるはずだ。とはいえ、オフロードの走破性はクルマの性能だけで決まるワケではない。そこにはもちろんドライバーのテクニック、そして経験が必要とされる。そして経験だけはオフロードを走り込んで身に付けていくしかないのだ。そこがまたハイモビリティなジムニーの奥深いところでもある。ここではオフローディングテクニックの基本中の基本をステージ別に解説。できればエキスパートと一緒に出かけて、いろいろな経験をしながらオフテクを磨くのが理想だ。

HMSサスペンションはスタビリティが高く、ハイアベレージで走行可能だ。ただし、ハイモビリティカスタムはWRCマシンのようにダートを高速で走るためのカスタムではないので、速度の出し過ぎは禁物。

コーナリングの最中にタイヤが石やギャップに当たってしまい、転倒してしまう場合が多い。大きな石が多い河原や轍が深い場所では特に注意。

STAGE 01
ダート

スピードの出し過ぎは禁物

オフローディングの第一歩となるステージがダートだ。乗用車のように下回りをヒットする心配もなく、オフロードタイヤのグリップもいいので、ついついスピードが出てしまいがちだが、路面のミューも低く、砂利や泥など路面の状態も刻々と変わるので、調子に乗ると痛い目に遭うことになる。

一番恐いのは、石やギャップに足を取られてコースアウトしたり横転してしまうことだ。リフトアップしたジムニーは重心も高くなっているので、転倒の可能性は大きくなる。当然、ドリフト走行は無謀だ。絶えず路面の状況変化を意識し、グリップ走行を心がけるようにしたい。ブレーキングも不安定になるので、常に余裕を持った操作が必要だ。

ノーマルタイヤで泥に入るとすぐにトレッド面がつんつるてんとなってしまう。泥に挑戦するならオフロードタイヤの装着はマストだ。

泥ではタイヤのエア圧も重要な要素。エア圧を落としてやると接地面積が広がり、より有効なトラクションを得られるようになる。

STAGE 02
マッド

トラクションの変化を捉える

トラクションをいかに有効に使うかがカギとなるステージ。路面ギャップが少ない場合は、ある程度スピードをつけて慣性を活かして走りきってしまうのがセオリーだ。しかし、深い泥にはまってしまい、タイヤのスリップにより前進しづらくなった場合は、いたずらにアクセルを踏むとタイヤが空転するばかりとなる。アクセルのオフでグリップが回復することがあるので、アクセルのオン・オフでトラクションの回復を図りながら前進する。スタックしてしまったら、1速と後退に交互にギアを入れ、前後の車体を揺するようにして脱出する「モミ出し」を試みる。ただし、デフがつかえてしまうような深い泥では自走による前進は困難だ。

STAGE 03
ロック

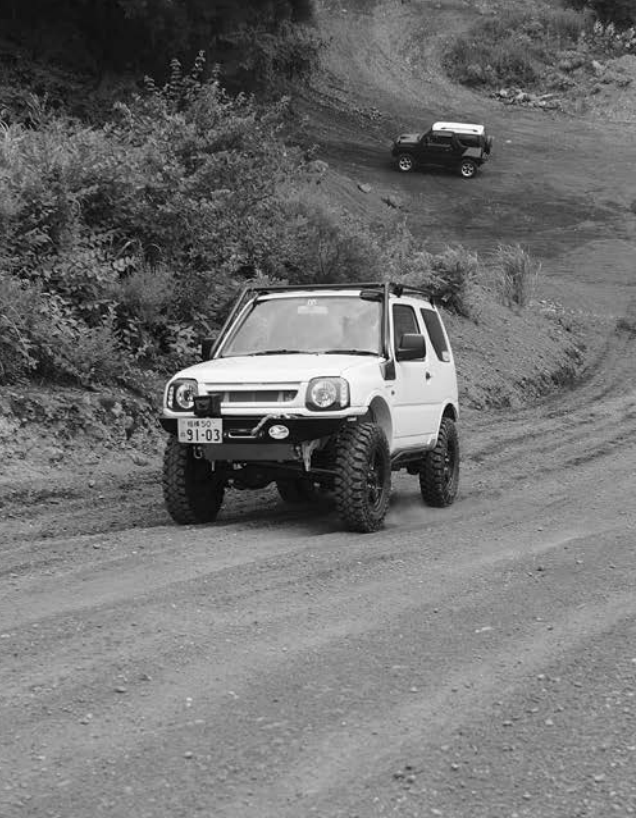
走行ラインが重要

乾燥したロックは意外にグリップがよいが、車体が大きく傾くことが多く、ボディや下回りもヒットさせやすくなってしまう。どのような走行ラインを選んで走るかが大きなポイントとなるが、これは経験を積んで判断できるようになるしかない。また、狙ったラインをしっかりトレースできるテクニックも身に付けなければならないが、こちらも経験を積んで腕を上げていくしかない。

走行テクニックとしては、必ず接地タイヤに駆動力が配分できる3輪接地が原則であり、3輪接地できて、ボディをヒットさせないルートを見つけることが必要とされる。ギアはローレンジを使い、岩をしっかりとグリップしながら慎重に走行するのが基本だ。

マニュアルトランスミッション（MT）車の方が、一般的にスポーツ走行に向いているとされるが、ロックではオートマチックトランスミッション（AT）車の方が扱いやすい。クラッチワークに気を取られることなく、ライン取りとアクセルワークに集中できるからだ。

ヒットしやすいデフやサスペンションアームの位置をイメージしながらライン取りを考える。これは経験を積まないとなかなか身につかない感覚だ。



初めての場所では、登り切ったところがどうなっているかも確認しておきたい。下からでは状況が分からないからだ。なお、ヒルクライムでは、リアタイヤが上り切る直前で進めなくなり、前輪だけ坂の上に乗っかっているような状況に陥りやすい。その時は前輪を左右に振ってトラクションを回復させる「ソーイング」を試してみるのも手だ。

STAGE 04
ヒルクライム

勢いをつけて上るのが基本

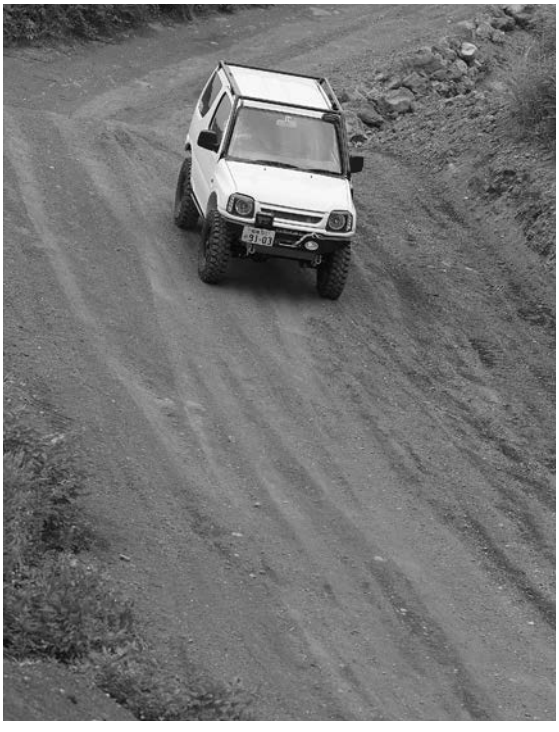
ヒルクライムは充分な駆動トルクが得られるギア選択が重要だ。坂の斜度や長さに合わせて、トランスファーのハイレンジとローレンジ、トランスミッションの1速と2速の組み合わせを選ぶ。この中から、傾斜が急だが距離が短い場合はローの1速、斜面が長く途中で速度が落ちて上れなくなるようならハイの1速、というふうにギアを選択するのだ。勢いをつけなくても上がれそうな場合は、ローの1速でじわりとトラクションをかけながら走ればよい。

ヒルクライムに失敗したら、エンジンブレーキを利用するためギアを素早く後退に入れて、来たラインを真っ直ぐ下るのがセオリー。ハンドル操作を誤って車体を傾けると横転の危険がある。

STAGE 05
ヒルダウン

車体を真下に向けるのが鉄則

ヒルダウンは、あまり急な斜面でなければ問題なく下れるが、斜度が30度くらいになると怖さを感じるようになるはずだ。まず、クルマの先がわからないので、慣れていないとはじめの一歩を踏み出すのに勇気がいるのである。ギア選択はエンジンブレーキを利用するためローレンジの1速が基本だが、急な斜面ではフットブレーキも使うことになる。最も注意すべき点は、坂にアプローチする時点から車体とタイヤを斜面の真下に向け、クルマの姿勢を真っ直ぐに保つこと。進入角度を斜めにしてしまうと、簡単に横転してしまう場合があるのだ。ヒルクライムと違いリカバリーができないステージなので、厳しい斜面に挑戦する場合は慎重な判断を。



斜面に対して真っ直ぐにアプローチするのがヒルクライムとヒルダウンの基本。斜度が緩やかでギャップも少なければ簡単に下れるが、30度以上の急角度では度胸とブレーキテクニックが必要とされる。

STAGE 06

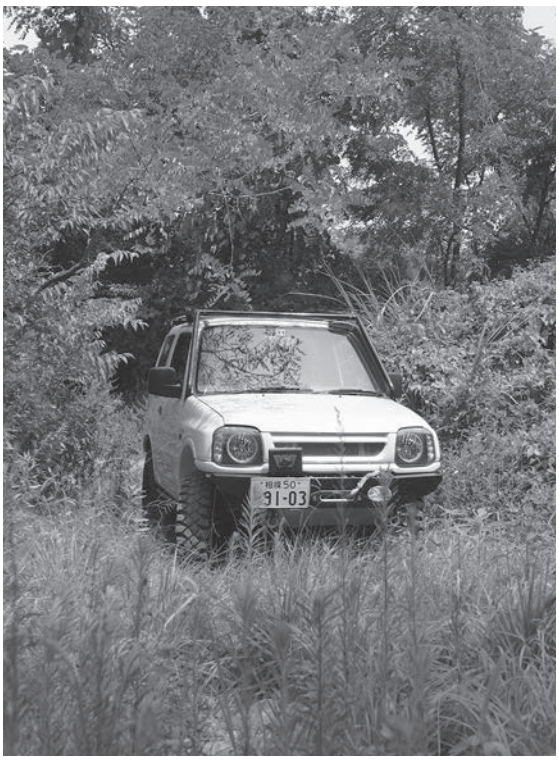
段差越え

走行ラインが重要

オフローディングで多く出くわす障害のひとつがステアケース（段差）だろう。トラクションが良ければ、理論的にはタイヤ直径の半分の高さの段差までは乗り越えられることになるのだが、実際にその高さを超えるにはテクニックが必要だ。腹下を擦ってしまうような高さの段差では、アクセルを大きめに踏んでフロントタイヤを軽く上げるようにしてアプローチし、そのままリアタイヤを浮かせて段差に当てるようなイメージでアクセルワークを行う。この際メリハリあるアクセルワークが肝心だ。段差に少し斜めにアプローチしてRBOAを稼ぎ、3輪接地のトラクション重視で乗り越える方法もある。これは深い溝を越える際にも有効なテクニックだ。

ノーマルではこの程度の段差でも下回りを擦る。段差越えで重要なのはメリハリのあるアクセルワークだが、フロントを大きく跳ね上げてしまうと着地した時の衝撃も大きくなり、トラブルの原因にもなる。段差に応じた最小限のアクセル開度を見つけ出すことも大切だ。

林道では雨水に削られた深い溝に出くわすことも多い。深い溝は真っ直ぐアプローチするとフロント2輪がずっぽりハマってしまう。斜めにアプローチして3輪接地で進む。



林道の行き止まりでは、ブッシュ走行して方向転換しなくてはならない場合も多いが、路面状況をよく確認せず入り込むのは避けたい。

STAGE 07

ブッシュ

地形を読みながら走る

行き止まりの林道や河原ではブッシュ走行を強いられる場合も多い。草木が生えている路面なので、基本的にトラクションは悪くない場合が多いが、大きな石や切り株、溝などが隠れていることがあり、思わぬタイヤバーストやボディヒットに見舞われてしまうことも。慎重な走りを心がけるのが鉄則だが、路面の変化はある程度読み取ることができる。草木の高さが他と違っていたり、一部だけ生えていないような場所は、岩や溝など地形が変化しているので、避けて通るようにしよう。また、冬場など背の高い枯れ草が多い場所では、なるべく停車はしないようにしたい。マフラーの熱によって、草が燃えだしてしまう可能もあるからだ。

山と山の間隔と走行ラインによっては、対角線上の前後タイヤが浮いてしまう対角線スタックに陥りやすい。3輪接地を意識したライン取りが重要となる。写真はいずれもサスストロークを分かりやすくするためのデモであり、本来の走行ラインとは言えないが、HMSはそれだけライン取りの自由度が高いサスであることが分かる。

STAGE 08
モーグル

足の長さがものを言う

ハイモビリティカスタムの実力が一番分かりやすく実感できるのが、このモーグル地形だろう。スピードが出せないモーグルでは、各輪のトラクションをいかに有効に活かせるかがポイントであり、ストロークの長い足まわりと高い地上高が有利なのだ。

オフロード走行の基本に「溝は跨ぐ、山は踏み越える」というものがあるが、モーグル走行では、山と山の間をトレースする、つまり溝を跨ぐようなラインを走るのがセオリーとなる。前後サスのストロークとアクスルのよじれをうまく使えば、車体の水平を保って走り抜けることができる。片輪を谷側に落として車体を大きく傾けて走るのは、横転の危険が増すので基本的にNGだ。

STAGE 09
サンド

エア圧を落として攻略

砂地走行ではタイヤのエア圧が大きく影響する。オフロードではタイヤのエア圧を通常から20%ほど下げるのがいいと言われているが、砂地では更に10〜20%くらい下げた方が、接地面積がより広がってトラクション性能も大きく向上する。ただし、エア圧をかなり落とした状態で急なハンドリングを行うと、ホイールと密着している重要な部分であるタイヤビード部分に砂が入り込んでしまう。いわゆる砂噛みという症状で、タイヤから空気が抜けやすくなってしまうので注意が必要だ。もうひとつ注意しておきたいのは、停車は下り傾斜にすることだ。深い砂地で上り傾斜や窪地に停車してしまうと、発進の際にスタックする危険性が高まるからだ。

停車する時は発進のしやすさを考えて下り向きに停めるのが原則。ノーマルタイヤでもエア圧を落とせばそれなりに走れるし、大径細身タイヤでエア圧が高いままだと砂を掘りやすくなってしまう場合もある。

水の中を走行した後は、ブレーキの効きが悪くなる場合がある。上陸後はブレーキを小まめに踏んでやり、水分を蒸発させてやろう。また、各部のオイルもチェックしておきたい。白濁していたら要交換だ。

STAGE 10
水たまり・川

万一に備え知っておくべきテクニック

しっかりカスタムしたJB23Wならバンパー程度の深さまでは余裕で走ることができる。ただし、勢いよく飛び込むのはNG。冷却ファンの干渉によるラジエター破損、電装系のリーク、水の吸い込みよるエンジン破損などのトラブルにつながる可能性がある。まずはゆっくり進入し、加速しながら走り抜けることがセオリーだ。また、水深が深く流れがある場合は、必ず上流から下流へ下るような斜めルートで進む。水流の抵抗を減らし、水をかぶってしまうことを避けることがその理由だ。途中で前進できなくなったら、すかさずギアを後退に入れ、元来たルートを引き返す。なるべく水の中で止まったままにしないようにすることが大切だ。

雪上ドライブ基本は「急」の付く操作をしないことだが、これはジムニーでも同じ。デフの痕が雪上に付き始めるまで、自力走行できるが、タイヤの空転が多くなってきたら、リカバリーも考慮して進む。

林道のスノーアタックでは雪で隠れた側溝にはまる場合が多い。そんな時は様々なレスキューツールやテクニックを試してみよう。体も汚れないから作業しやすい。

STAGE 11
積雪路

オフテク全般が磨ける雪

積雪路はタイヤの滑り出しとグリップの回復の感覚を掴みやすく、オフローディングテクニックを磨くにはもってこいのステージ。周囲に障害物がなければ、泥や岩と違って、ボディや駆動系を傷めることも少ないので、安心して走りを楽しむことができる。また、車体がそれほど汚れないことも大きなメリットだ。ただし、タイヤはマッドタイプでは充分なグリップが得られない。最近はスタッドレスの性能も良くなっているが、四輪タイヤチェーンを是非備えておきたい。特に深い積雪でラッセル走行する場合は、絶大な走破性を発揮する。体が汚れることもないので、レスキューテクニックを磨くにも最適なステージ。複数台でのスノーアタックが楽しい。

RV4 WILD GOOSE

アールブイフォーワイルドグース株式会社
オフィシャルサイト http://www.rv4wildgoose.com

〒243-0016 神奈川県厚木市田村町11-18 2F
TEL:046-294-4567 FAX:046-294-4568
e-mail :mse@rv4wildgoose.com

通販・業販の
お申し込み・送金方法

■銀行振込 三井住友銀行厚木支店(普) 8506596 アールブイフォーワイルドグース(株)
■代 引 き 代金は商品お届け時にお支払い頂きます。宅急便の代引き手数料はお問い合わせ下さい。

電話、FAXで在庫と送料を確認してからお申込み下さい。お見積りも致します。銀行振込は入金確認後に発送致します。 なお、通販はWebでも受け付けています。

楽天 ワイルドグース楽天市場店
http://www.rakuten.co.jp/rv4wildgoose/
携帯電話のバーコードリーダーで楽天サイトに簡単アクセス!

RV4 WILDGOOSE ORIGINAL PARTS LINE UP FOR JB23

実戦向けオフロード最強パーツ、今ここに集結

RV4ワイルドグース製のパーツは飾りではありません。是非使い込んでその良さを実感してください。

エクステリア JB23 EXTERIOR

クロカンウインチバンパー ¥57,750-(税込)

ウォーンM8000の搭載を可能にしながらも、できる限り前方への張出しを抑えたリアルオフローダーのためのウインチバンパーです。両側にバウンシックルの取付けができるので、ダブルラインをはじめとして多方向のけん引が可能です。また、この部分にはトウバーの取付も可能です。

オススメ!

クローラーエプロン
FRP ¥14,700-(税込)
カーボン ¥31,500-(税込)

ジュラルミン スキッド ¥10,500-(税込)

グラベルマスター バンパー フロント ¥31,500-(税込)

オススメ!

ウイングスキッド プレート ¥7,350-(税込)

最強フック& スキッドセット ¥21,000-(税込)

レーシングカーを彷彿とさせるスピード感のあるスタイルの軽量FRP製バンパーです。純正フォグランプ(5型以降車のValeo製)対応としつつも、その引き締まったデザインはJB23のスポーティー感をより強調します。インテークは、チューニングエンジンでも確実に冷却するように最大限のサイズを確保しました。

クローラーバンパー ¥47,250-(税込)

アプローチアングルが最大となる設計!クロカンでの進入角度が犠牲になりません。万一、接地しても高いスキッド性により、ダメージを受けにくい構造になっています。けん引フック左右標準装備。

オススメ!

クローラースキッド ¥15,750-(税込)

グラベルマスター バンパー リア ¥29,400-(税込)

センターにスキッド調のリブを配し、大型SUVのようなボリューム感と、クロスカントリー車のワイルドさを併せ持つデザインの軽量FRP製バンパーです。

※バックランプは純正を使用。

リアヒッチバンパー ¥39,900-

2インチ角レシーバーチューブを備えたリアバンパー。トレーラーの牽引(牽引能力500kg)、ウインチマウント、サイクルキャリア、バスケット等の装着が可能!左右のバンパーブラケットに牽引フックを標準装備。

コーナーバンパー(左右セット) FRP ¥12,600- カーボン ¥25,200-

純正リアバンパーを外した時に使用する、コーナーガード分だけのバンパーです。純正よりも前後左右にスリムで、オフロードでもヒットしにくい形状に形成しました。

ピントルリアバンパー ¥34,650-

別売のピントルフックやレシーバーヒッチが取り付け可能な軽量、頑丈なリアバンパー!スタック脱出時にハイリフトジャッキをかける事も可能!オフロード走行時のグランドクリアランスを考慮したジープスタイルの角型デザインです。

マルチヒッチメンバー ¥42,000-

クロカン系FRPバンパーでは絶妙の高さがルックスと機能を両立。純正バンパーでは×バックランプの間に出す事でグランドクリアランスを確保。両タイプのバンパーに対応が可能です。※要加工

◆オプション マフラーの高さ調整用強化ゴムブッシュ ¥1680/1個

ヒッチメンバー ¥35,700-

2インチ角のレシーバータイプ。純正リアバンパー下ギリギリに付くので、オフロードでもぶつけ難い! JB33.43 に装着する際はナンバー移動が必要になります。

※ヒッチピン、電源ソケット等は別売りです。

Aピラープロテクター

取付はAピラーに貼り付けるだけ。約20mmの前方への張り出しがAピラーとフロントガラスを破損から守ります。

FRP ¥21,000- カーボン ¥31,500-

エボリューションボンネット(JB23)

インテークを前面に移動し効果的にインタークーラーを冷却! さらにボンネット先端を純正より下げ、前方視界も大幅に向上!

FRP ¥57,750- カーボン ¥84,000-

エボリューショングリル(JB23)

エボリューションボンネットと組み合わせるとインタークーラーの冷却効率を最大限に発揮します。

FRP ¥19,950- カーボン ¥33,600-

パワーアップエアスクープ

インタークーラーを確実に冷却する独特の形状により80km/hで出力が最大約3馬力UP。装着はボルトオン。

FRP ¥27,300- カーボン ¥42,000-

FRP/カーボンドア

片側-9kgの軽量化を実現した純正形状のFRP製ドアです。ほとんどのパーツをボルトオンで取付可能です。

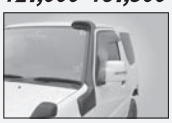
FRP ¥52,500- カーボン ¥78,750-

クローラーフェンダー

純正インナーホイールハウジングに合わせたアーチで作成、最大限のクリアランスを確保しました。インナーフェンダーは一体成形で泥詰まりの心配がありません。 ¥45,150-

ウイングライトブラケット

ボンネット上にライトを取り付けるためのブラケットです。丈夫な2mm厚ステンレス製。上面はパフ仕上げです。左右共用。 ¥7,875-



シュノーケル

深い水溜りや水はねによるエアクリーナーへの水の吸い込み防止に効果を発揮する、オフロードの定番パーツです。

FRP ¥39,900- カーボン ¥58,800-

ロックスライダー

40φのパイプがサイドをプロテクトします。ドレスアップにも効果的!。軽自動車枠からはみ出さないので車検対応です。左右セット。 ¥75,600-

アウターロールケージ

Aピラー完全防御!! 見た目もバッチリで車検にも対応!!さらにルーフキャリアとしても使えて一石三鳥!! ¥78,750-

テールゲート

ワイパー、ダンパー、スペアタイヤキャリアを省くスムージングでドレスアップにも最適!別売で軽量リアウィンドウ(¥13650)あり。

FRP ¥52,500- カーボン ¥78,750-

リアゲートスムージングディスク

テールゲートのセンター(スペアタイヤ用の窪み)を簡易的にスムージングするFRP製パネルです。スペアタイヤを外した後に、簡単にドレスアップ効果を楽しめます。 ¥9,450-

リアサイドプロテクター

2mm厚のアルミ製縞板でリアサイドをガッチリプロテクト!テールランプが破損し難くなります。ドレスアップにも効果的!取り付け用リペット付属。左右セット。 ¥27,300-

軽量リアサイドウィンドウ

ポリカーボネート製軽量タイプのリアサイドウィンドウです。傷がつきにくく、オフロードでヒットしても簡単には割れません。安全面からもおススメです。価格は片側1枚。 ¥11,550-

車載ジャッキ移動ブラケット

リア荷室(ラゲッジルーム)から、車載ジャッキをエンジンルームへ移設するためのキット。これでラゲッジルームが便利な収納スペースへと生まれ変わります。 ¥6,930-

車検対応 スペアタイヤ移動ブラケット

スペアタイヤを右に120mm移動、上に105mmもしくは130mm移動するブラケットです。ワイパー、ウオッシャーはそのままの状態で使用可能。車検適合品です。 ¥18,900-

ナンバー移動キット スリム・ステンレス

取り付けは両面テープで穴開け加工は一切不要、何処にでも装着できる高い汎用性を実現しました。

電球タイプ ¥4,935- LEDタイプ ¥5,460-

スペアタイヤカバー&ポケット

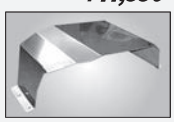
ちょっとした荷物を入れるためのポケットが付いたスペアタイヤカバーです。内部のホイールとの隙間に荷物を収納出来ます。適合タイヤサイズ 175/80R16 ¥7,350-

リアメタルガーニッシュ・ステンレス

クリアランスを損なわずにエンドをシンプルでシャープに整えるガーニッシュです。バックランプ(純正を移植)以外突起物もなく、リアゲートと同じ面になります。 ¥16,800-

溶接デフガード

ジムニー全車用。シンプルで機能的!グランドクリアランスが悪化せず、バックで引っかかることのないデフガードです。土等も貯まりにくい構造となっています。 ¥3,990-



MRSステンレスタンクガード

オールステンレス製のタンクガードです。装着には純正ネジを使用します。板厚は3mmです。 ¥15,750-

リアUシャックルフック

左右どちらへもボルトオンで取付可能。けん引ロープにフックが無くてもシャックルのピンを外して装着できます。

ノーマルタイプ ¥4,725- ロングタイプ ¥5,250-

フロントけん引フック・左

純正タイダウンフックを補強するように取り付けます。純正のアウトラインと形状が近いため、フロントバンパーが純正から各種アフターまで装着可能です。 ¥5,775-

フロントけん引フック・右

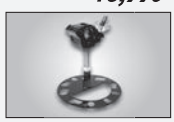
ステアリングギアボックス固定ボルトとタイダウンフックに計4本のボルトで共締め取付をするため大変頑丈なけん引フックです。 ¥5,250-

ジムニー専用サイクルホルダー

スペアタイヤの上から取り付け可能な、自転車1台を気軽に積載できるジムニー専用ホルダーです。自転車を積まない時は、スコップ等を2本取付る事も出来ます。2mm厚。 ¥10,815-

スペアタイヤサイドスコップホルダー

スペアタイヤカバーやスペアタイヤケースを外さなくても後ろへの出っ張り無しでスコップを取り付けられるキットです。 ¥7,350-



スコップホルダー

定番のスペアタイヤに共締めするスコップホルダーです。PCD114.3-5H、139.7-5Hor6H、150-5Hに対応。

鍵無し ¥4,935- 鍵付き ¥5,775-

ステンレスエントリーガード

ドアを開けるとキラっと光る高級感の有るステンレス製1㎜厚、パフ仕上げ!純正のプラスチックガーニッシュのように跳飛ばしても外れる事はありません。 ¥6,300-

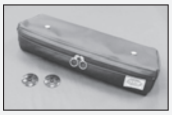
インテリア JB23 INTERIOR

アシストグリップ・ピラー用

Aピラーに取り付けるだけで大変な乗り降りを一発解決する便利アイテム。純正品のような質感のグレーの樹脂製なので、取付け後も違和感のない仕上がりです。 **¥3,150-**

アシスタントグリップ・インパネ用

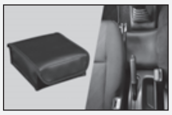
歴代ジムニーのインパネに標準装備のアシストグリップを、JB23に復活させました!! しっかり掴めばトラブル防止に効果を発揮します。1～4型に適合します。 **¥4,725-**



インパネトレーポーチ

インパネトレーが実用的な収納スペースに! 貼付けタイプのスナップでしっかり固定され、急な加減速も安心。5型以降に適合。

グレー **¥4,200-** ブラック **¥4,935-**



センターコンソールバッグ

ジムニーJB23-5型以降MT車専用のセンターコンソールバッグ。携帯電話、デジタルカメラ、CD等、小物収納に最適です。 **¥4,725-**

シートボトムバッグ

フロント座席下のスペースにピッタリサイズの収納バッグです。オフロード走行での荷物の散乱の心配がなくなり、安心して運転に集中できます。 **¥5,985-**

ジムニーラケッジバック

後部の荷室にピッタリと収まります。ストラップ付きのため、中身を入れたまま持ち出しが可能。ベルクロを剥がして展開すると、車内外でのマットとして使用できます。 **¥18,900-**

ラゲッジネットポケット

荷物の収納・整理に大変便利なカーゴネットです。リアゲートやトランクを開けた時の荷物のこぼれ落ちを軽減します。 **¥4,935-**

ドアロックノブ JB23

純正のドアロックノブでは味気ないと思っているあなたにオススメ! 金属器で有名な新潟県燕市の職人が一つ一つスズを鋳造して製作した匠の品です。 **¥2,100/個-**

レーシングドアトリム

邪魔な肘掛け追放で素早いハンドル操作が可能に! 車内空間を最大限に広げるフラットなドアトリムです。

FRP **¥14,700-** カーボン **¥29,400-**

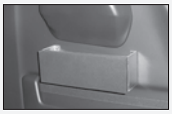
レーシングリアゲートトリム

荷室が最大40mm広がります。FRPテールゲートと合わせての使用でゲートの剛性、静粛性UPにも効果があります。

FRP **¥10,500-** カーボン **¥21,000-**

ジムニー レーシングニーレスト・左

ジムニーSJ30～JB23対応の運転席/左足側用ニーレストです。膝を当てる事により激しいオフロードで体をサポートし、安定したドライビングに貢献します。 **¥6,300-**



ジムニー レーシングニーレスト・右

ジムニーSJ30～JB23対応の運転席/右足側用ニーレストです。レースでの安定したドライビングの必需品。箱型のため小物入れとしても使用可能です。 **¥3,675-**

オーバーヘッドコンソール

箱ティッシュなど様々な収納をはじめ、オーディオスピーカーなどのマウントとしても活用できます。取付はボルトオン。

FRP **¥23,100-** カーボン **¥33,600-**

ラリー用ヘルメットホルダー

リアの天井から吊り下げる、ラリー車では定番のヘルメットホルダーです。フックタイプとは異なり多少の振動でもヘルメットは転がり落ちません。荷物置きにも便利です。 **¥3,465-**

サスペンション JB23 SUSPENSION

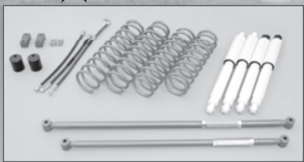
HMS★ HIGH MOBILITY SUSPENSION

JB23W用HMSサスペンションキット

不快なピッチングを解消し、オン＆オフロードで快適な乗り心地を実現したHMSはトラクションも抜群!! ラインナップは2インチと3インチの二種類。ジムニーのサスペンションに不満がある方に、是非オススメします。

ジムニービギナーにオオスメ!!

HMS 2inch 比類無き快適性!! オンとオフの高次元での両立



コンプリートキット ¥130,200-

HMSの性能を最大限に発揮できるおススメのキット!

エコキット ¥85,050-

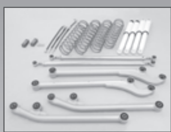
ソフトライドで街乗りだけの方、リーズナブルに2インチアップしたい方に最適!

プロコンプ コンプリートキット ¥116,550-

定番の少し固めのショックアブソーバーでカッチリした乗り心地を実現!

プロコンプ クロカンキット ¥195,300-

定番ショックアブソーバーと強化アームをセットに。リーズナブルなオフローダー向けキット。

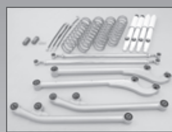


クロカンキット ¥208,950-

強化アームをセットにしたオフローダーのためのキット!

8段調整式 コンプリートキット ¥149,100-

高速、ワインディング、モーグル、街乗りとシーンや好みに合わせて調整して楽しめるキット。

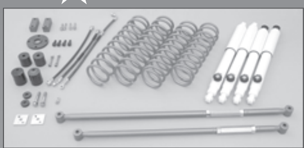


8段調整式 クロカンキット ¥227,850-

調整式ショックと強化アームをセットにした本気モードのオフローダーにオススメのキット!

ヘビーなジムニーユーザーにオオスメ!!

HMS 3inch 異次元のしなやかさ!! オフロードでの驚異の機動性



8段調整式 コンプリートキット ¥181,650-

高速、ワインディング、モーグル、街乗りとシーンや好みに合わせて調整して楽しめるキット。

エコキット ¥111,040-

ソフトライドで街乗りだけの方、リーズナブルに3インチアップしたい方に最適!

サムライ コンプリートキット ¥166,950-

ベストマッチのショックアブソーバー、HMSの性能を最大限に発揮できるおススメのキット!

サムライ クロカンキット ¥245,700-

強化アームをセットにしたオフローダーのためのキット!

プロコンプ コンプリートキット ¥144,900-

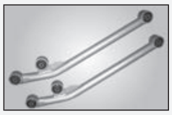
定番の少し固めのショックアブソーバーでカッチリした乗り心地を実現!

プロコンプ クロカンキット ¥223,650-

定番ショックアブソーバーと強化アームをセットに。リーズナブルなオフローダー向けキット。

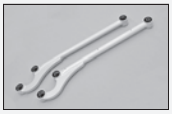
8段調整式 クロカンキット ¥260,400-

調整式ショックと強化アームをセットにした本気モードのオフローダーにオススメのキット!



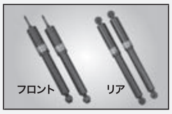
クロカンアーム フロント用

クロカンをガンガン攻めたい方のための強化タイプリーディングアーム(キャスター角補正済み)です。肉厚は5mm。純正ブッシュ圧入済み。左右セット。 **¥42,000-**



クロカンアーム リア用

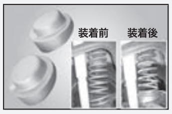
クロカンをガンガン攻めたい方のための強化タイプトレーディングアームです。肉厚は5mm。純正ブッシュ圧入済み。左右セット。 **¥42,000-**



KYB製 Excel-Gショックアブソーバー

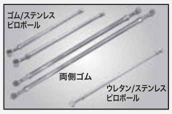
ノーマル車高車の純正リプレイス用ショック。外筒に多少のキズやヘコミができても安心して走行できるツインチューブ式。

フロント(1本) **¥4,725-** リア(1本) **¥6,510-**



リアコイル補正スペーサー

加工不要!! スプリングシートに被せるだけの簡単装着。3inchUPリアコイルスプリングの湾曲を補正し、性能を最大限引き出します。左右セット。 **¥21,000-**



ステンレスラテラルロッド

車高の変化によるアクスルの横ズレを補正。ノーマル車高でも剛性アップや車両の製作誤差の補正に有効です。価格は一本分。

両側ウレタン/両側ゴム **¥18,900-**
ウレタン/ステンレスピロボール ゴム/ステンレスピロボール **¥21,000-**

純正タイプ調整式ラテラルロッド

リーズナブルな純正加工品で、非常に軽量なタイプです。ターンバックル式で調整はラクラクです。価格は一本の値段です。 **¥15,750-**

アクティブバンプストッパー・フロント

純正よりも5cm先にアクスルにタッチし、8の字構造のラバーで衝撃を大幅に吸収、ドライバーや車両へのダメージを低減します。左右セット。別売でフロント用スペーサーあり。 **¥12,600-**

遊びにきてね!!

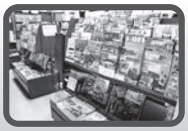
Wild Goose 4×4 PARTS SPECIALIST 厚木本店 はこんなところです!!

ジムニーコーナー

最新のJB23から旧車まで、あなた好みのジムニーを実現するための各種パーツを豊富に取り揃えています。

けん引コーナー

ウインチワーク用のロープからトレーラーけん引用のヒッチメンバーまで、ここに来ればけん引の全てが揃う!!



Book garage クルマの本の専門書店

ジムニー、四駆好きなら思わず長居したくなることうけあい!! ワイルドグースに併設のクルマの本に特化した書店です。

ジムニー JB23W クロカンカスタム

ジムニー・スーパースージー特別編集　メディアパルムック

STAFF

Publisher	二階堂 裕
Editorial Staff	大津瑞樹
Associate Editor	宮島秀樹
	内田 靖
Photographer	大津瑞樹
	宮島秀樹
	山岡和正
Cover Design	田村耕滋（himalaya Design）
Layout	田村耕滋（himalaya Design）
Special Thanks	富士ヶ嶺オフロード
	アウトバック
	トレイル
	日本ジムニークラブ神奈川支部

発行・編集

SSC 出版有限会社

〒243-0016　神奈川県厚木市田村町 11-18
井上企画ビル 2F 南

TEL.046-297-7775　FAX.046-297-7776

E-Mail:super-suzy@ssc-publish.com

発売

株式会社メディアパル

〒162-0813　東京都新宿区東 5 軒町 6-21

TEL.03-5261-1171

印刷

榆印刷株式会社

〒060-0808　北海道札幌市北区北 8 条西 1-1

Copyright 2013 by SSC PUBLISHING
無断転載を禁ずる

SUPER SUZY Jimny

スーパースージーとは

1970 年、ジムニーが初めて海外に輸出されたとき、ジムニーにはセールスネームがなく、LJ20、LJ50、LJ80、そして SJ40 というように、記号で呼ばれていました。そのうち、誰というとなく、SUZUKI の S をとって、SUZUKI の 4x4 のすべてを、「小さな可愛い女の子」の意味の、“スージー”というニックネームで呼ばれるようになりました。そこで私達は、4x4 の中で、最強のクロスカントリー性能を持つ、このスージーに、“スーパー”の名を与え、本誌の名前に致しました。 直訳すると、「力持ちの花子さん」といった意味でしょうか !?

“SUPER SUZY” What is behind this name?

Since 1970, SUZUKI micro 4x4 vehicle (marketed as JIMNY in Japan) has been exported world widely under the model code LJ20, LJ50, LJ80 or SJ40 without any specific sales name.

In the Australian market, the people started to call this vehicle “SUZY” for short of “SUZUKI” and it has now become a familiar, lovable name as it recalls a beloved little girl.

We have given our strongest cross-country vehicle (SUZUKI LJ and SJ series) even a name “SUPER SUZY” which may conjure up a mighty but little girl.

The name of our club magazine derivers from this nice, deserving name of vehicle.

“攻める”ためのジムニーカスタム

ジムニーJB23W クロカンカスタム

丸わかり! スタック脱出術

JIMNY SUPER SUZY

ジムニーJB23W クロカンカスタム

ジムニー・スーパースージー 特別編集 メディアパルムック

●2013年11月1日発行 ●発行:SSC出版有限会社 〒243-0016 神奈川県厚木市田村町11-18 井上企画ビル2F TEL.046-297-7775

●発行人:二階堂裕 ●発売:株式会社メディアパル 〒162-0813 東京都新宿区東五軒町6-21 TEL.03-5261-1171

雑誌60043-79

2013 Printed in Japan 大日本印刷株式会社

©SSC PUBLISHING

定価: 本体1,800円+税