

## 新型 2006 年モデル ダッジ・チャージャー 過去から生まれ、未来へ向けて

- 4 ドアの機能性を備えた近代的なクーペのスタイリングが、この春、ストリートとサーキットを震撼
- 1960 年代のマッスル カーに忠誠を誓いながらも、21 世紀にふさわしい性能、安全性、テクノロジーを実現
- もちろん HEMI<sup>®</sup> エンジンを搭載！

ついに、復活！

ダッジ・チャージャー — 往年のマッスル カー時代からの最も偉大な名前の 1 つ — は、伝説的な過去から力強くよみがえり、今、2005 年 北米国際モーターショーにおいて、新しい姿を現しました。大きな期待を集めていた 2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、この春、アメリカ中のストリートシーンとサーキットに復活し、その力強い走りを披露します。

今年、生産ラインを離れ、工場から出荷される予定のチャージャーは、21 世紀にふさわしいマッスル カーのパワー、スポーツカーのハンドリング、最先端のテクノロジー、それらを後押しするような近代的なデザインを備えており、ダッジの伝説に新しい名声を付け加えることでしよう。

250 馬力のハイ アウトプット V6 エンジンまたはオプションの 340 馬力 HEMI<sup>®</sup> エンジンを搭載し、大径 18 インチのリアホイールを履いた、新型 2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、最新のセダンの利便性を併せ持ちつつ、大胆で挑発的なスタイリングと実力を携えて、自動車市場に参入します。

「この車は、ボンネットの下に秘められたパワーと性能を連想させる一方で、日常の機能性や利便性をも備えています。弊社の定評あるテクノロジーと、伝説的な HEMI エンジンによって、私たちは近代的な後輪駆動のマッスル カーを作ることができました」とクライスラーグループ 後輪駆動プロダクトチームの統括責任者、クレイグ・ラブは述べています。

### 21 世紀にふさわしい性能、安全性、テクノロジー

新型 2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、前後ほぼ 50:50 の重量配分を持つ後輪駆動車です。そのため、この車に採用されている先進テクノロジーと相まって、あらゆる路面やトラクション条件のもとで素晴らしい乗り心地とレスポンスに優れたハンドリングを味わうことが可能です。

ダッジ・チャージャーの HEMI エンジンに採用されている可変シリンダーシステム(MDS)は、V8 エンジンの全パワーが必要でないときには、わずか 40 ミリ秒(0.040 秒)の間に極めてスムーズに 4 気筒の燃焼を休止させ、最大 20%の燃費向上に成功しています。MDS を装備した HEMI エンジンは、1,050 万 km 以上に及ぶクライスラーグループの開発および耐久性テストに合格しています。

ダッジ・チャージャーに標準装備されるエレクトロニック スタビリティ プログラム(ESP)は、走行中に危険な状況が発生すると、コンピューターがそれを検出し、危険回避をアシストするように設計されています。このシステムは、悪条件のもとで、ドライバーによる車体制御能力の方向安定性を自動的に維持する働きをします。ESP は、ドライバーが意図した進路を車両の実際の進路と常時比較し、そのズレを補正しようとします。

ダッジ・チャージャーに装備される ESP は、アンチロック ブレーキ システム(ABS)、オールスピード トラクション コントロール、およびブレーキ アシスト機能を統合するものとなっており、あらゆる天候条件のもとでトラクション、操縦性、安定性を向上させます。

アンチロック ブレーキ システム(ABS)は、滑りやすい路面でブレーキを踏んだ時のホイールのロックを防止し、ステアリング機能を維持しながら車体をまっすぐに保ちます。オールスピード トラクション コントロールは、滑りやすい路面での加速時にホイール スピンを防止します。

**「MDS 付きのパワフルな HEMI V8 エンジンを搭載することで、新型 ダッジ・チャージャーの 1 キュービック インチあたりの出力は従来のモデルよりも向上しており、かつてのマッスル カーの栄光を、従来にも増して効率的かつ効果的に、余すところなく再現できるようになりました。数々の最新テクノロジーと卓越した装備を網羅したダッジ・チャージャーは、路上では安全に走行し、コーナーでは路面をしっかりと捉え、停まるときは確実に停止します」とラブは述べています。**

## **乗用車市場に新しい選択肢が登場**

ダッジブランドのラインナップの中でも最も新しいモデルとなる 2006 年モデル ダッジ・チャージャーの登場によって、乗用車市場において大胆、パワフル、エキサイティングな選択が可能になります。チャージャーは、5 人の大人が快適に座れる広さと、アクティブで近代的なライフスタイルにも対応できる十分なトランク スペースを備えています。

ダッジブランドは、1990 年代を通じて自動車のデザインに変化を起こす存在であり続けてきました。そして今、アメリカの主流派にとって、さらなる強力なマッスル カーとして、新型 ダッジ・チャージャー加わるのです。

**「チャージャーという名を、現代の市場では他に類するものない真の性能を誇るセダンに与えることができたことに、私たちは興奮を覚えています。そして我々の顧客やダッジにとって新しい顧客層を形成するであ**

ろう裕福な男性や若者に対して、これまで以上の利便性を提供するという近代的な方法で、この新しいチャージャーを作れたことに、さらなる興奮を覚えます」とクライスラーグループ ダッジブランド マーケティング担当副社長、ダリル・ジャクソンは述べています。

ダッジ・チャージャーでは、ダッジブランドのトレードマークにもなっているように室内空間が賢く機能的に利用されており、さらに、4 ドアの快適性も加わっています。チャージャーは、インテリアもエクステリアも、刺激的、近代的で個性的なデザインを備えており、群集の中で際立つことは間違いありません。

「HEMI エンジンと同様、チャージャーの名前は広く知られていて、ダッジブランドの誇る性能の伝統を受け継いでいます。我々は非常に多くの価値と知名度を、それら 2 つから享受しています。この新型 ダッジ・チャージャーとHEMI エンジンの組み合わせは、現代のマッスル カーの復帰を力強く印象付けるはずです。」とジャクソンは述べています。

ダッジ・チャージャーの顧客層になるであろう、流行に敏感な年収 \$65,000 ~ \$90,000 の若い裕福な男性は、このダッジの新製品を喜んでくれることでしょう。そして、一方でスポーツカーのスリリングな乗り心地とハンドリング特性を求めつつ、他方で機能的な 5 人乗りの車の便利さも望む顧客は、その両方を、2006 年モデル ダッジ・チャージャーにおいて最高の形で体験できることでしょう。

## 伝説の近代的な解釈

2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、近代的なクーペのスタイリングと、4 ドアの機能性を携えて、猛然と疾走します。

大胆なフロントエンド、強調されたショルダー部、そして緩やかな傾斜を描くリアエンドがマッスルカー ファンを惹きつけると同時に、ダッジ・チャージャーのパッケージはその性能、ハンドリングおよびパワーによって構成されています。

「新型 ダッジ・チャージャーがここにあります - 大胆で目の覚めるようなデザイン、それを裏付ける性能。まさにチャージャーの名に値する車です」と、クライスラーグループ デザイン担当上級副社長、トレバー・クリードは言います。「マッスルなボディ形状、大胆なフロントエンド、クーペを思わせるシルエットによって、新型チャージャーは非常に新鮮で近代的な車に仕上がっています」。

## ドライバー指向のコックピット デザイン

ダッジ・チャージャーの室内は機能を優先して考えられたドライバー指向のコックピットです。特徴として、スポーティで機能的、またシンプルで洗練されたインストルメント パネルと、バイパーを彷彿とさせる白い文字盤とシルバー アクセント リングで強調されたメーターが挙げられます。

シフトレバーを取り囲むシルバー トリム ベゼルと、センター スタックに配されたさらなるシルバー アクセントは、快適なインテリアに程よい輝きを添えています。また上部に濃い目の、下部に明る目の色を配したツートンのインテリア カラーが室内に開放感を与えています。さらにチャージャーの広々とした室内には、利便性に優れた収納スペースがいたるところに設けられています。

## 2006 年モデル ダッジ・チャージャーの生産

2006 年モデル ダッジ・チャージャーの生産は、カナダ、オンタリオ州のブランプトンに位置するブランプトン組立工場で、2005 年春から開始される予定です。ブランプトン工場では、すでにダッジ・マグナムとクライスラー・300 が製造されていますが、ダッジ・チャージャーもこれに加わることになります。

ダッジ・チャージャーが北米市場で販売開始されるのは今夏からになり、一部のラテン アメリカおよび中東の市場では 2005 年の終わり頃からはなる予定です。

※ 他の日本を含む以外市場への導入は未定です。

## NASCAR ネクステル カップ (Nextel Cup) レースに華々しく参戦

2005 年 2 月、30 年間のブランクを経てチャージャーがサーキットに戻ってきます。由緒あるダッジ・チャージャーの名前は、このレースで優勝を収めている 2001 年 ~ 2004 年のダッジ・イントレピッドのレース仕様の後継車として、また、名高いダッジ・チャージャーのレース仕様の後継車として、2005 年のネクステル カップレースにおいて復活する予定です。ダッジ・チャージャーのレース仕様車は、1960 年代終わりから 70 年代初めにかけて、いくつものナショナル チャンピオンシップで優勝を果たしています。

「レースが血筋を向上させる」という格言通り、モータースポーツ競技は長い間、ダッジの伝統の一部をなしてきました。ミシガン州 アーバンヒルズのエンジニアリング研究所から、ノースカロライナ州 シャーロットの生産現場に至るまで、ダッジとダッジチーム、そして正規ディーラーは、非常に競争の激しいレーシング界で成功を収めるというダッジの哲学を実践しています。

「我々は新型チャージャーとても興奮しています。レーシングの歴史における偉大な名前の復活だけではなく、ダッジブランドのレース界での伝統を拡充することでもあるのです。我々のゴールは、私が幼少の頃はじめて見た、リチャード・ベティー、パディ・バイカーそしてボビー・イザックらが、NASCAR の初期の時代を支えていた頃のように、チャージャーを再び表彰台に載せることです。

## 乗用車市場におけるダッジの存在感を樹立するためのチャージャー

米国での市場シェアが約 7%であるダッジは、米国第 4 位のブランドであり、自動車業界全体では第 8 位にランキングされています。2004 年暦年のダッジの累計販売台数は 110 万台以上に達しました。ダッジ

は、米国ではミニバン市場の 20%のシェアを誇りつつ、この市場セグメントをリードし続けており、非常に競争の激しいトラック市場でも 18%のシェアを維持しています。

### **もちろん、HEMI エンジンを搭載！**

5.7 リッター HEMI V8 エンジンは、まったく新しいエンジンで、最高出力は 340 馬力 (250 kW)、最大トルクは 390 lb.-ft. (525 N•m) を発生します。このエンジンは、1960 年代および 1970 年代の伝説的な 426 HEMI エンジン以来、ダッジのどの乗用車用エンジンよりも大きな出力とトルクを発揮します。この近代的な HEMI エンジンは、卓越した性能を発揮し、NVH (騒音、振動、ハーシュネス) を低減できるように設計されており、きわめて洗練されたエンジンに仕上がっています。

HEMI エンジンを搭載することが可能なモデルを購入される際、ほぼ 50%のお客様が HEMI エンジンを選択しています。新型 HEMI エンジンが搭載された 2003 年モデルの発売以来、50 万台以上の HEMI エンジン搭載のクライスラーグループの車両が販売されています。HEMI エンジンを搭載可能な製品は、以下の通りです。:

ダッジ・ラム ピックアップ、ダッジ・デュランゴ、ダッジ・マグナム、クライスラー・300、ジープ・グランドチェロキー。

## 2006 年モデル ダッジ・チャージャー マッスル カー ファンのための近代的なデザイン

- ダッジはクーペ スタイル セダンとして新しいマッスル カーをデザイン
- 伝説的なチャージャーのスピリットを持つ全く新しい 4 ドア セダン
- 快適な室内空間、高性能そして多様性をも実現

### 伝説的で、かつ力強い近代的なスタイリングの融合

新型 2006 年モデル ダッジ・チャージャーのデザインは 60 年代のマッスル カーを彷彿とさせると同時に近代的なスタイルを得て、21 世紀に向けて力強く前進しています。

大胆なフロントエンド、ロングノーズ、ショートデッキそしてファーストバックからなるプロポーションはダッジブランドならではの、さらに往年のマッスル カー時代をも彷彿とさせます。しかし、このダッジ・チャージャーはレトロ以外のすべてを備えています。高級クーペのようなスタイリングとファーストバック デザインは、4 ドア セダンのもつ多様性ととも今日のパワーに対するメッセージを具現化しています。

アメリカン マッスル カーの黄金時代への愛着と、マッスル カーへ思いを馳せるファンへの情熱を、新しいダッジ・チャージャーのデザイナーたちは失っていませんでした。

**「マッスルなボディ、大胆なフロントエンド、そしてクーペのようなプロファイルは新しいチャージャーを非常に近代的で新鮮な車に仕上げています。」**とクライスラーグループ デザイン担当上級副社長のトレバー・クリードは述べています。

この新しい車はスポーティ、セクシー、アグレッシブそしてパワフルで、効率性に優れたパッケージを備えています。さらに、その生まれつきのアグレッシブさは美しさのためにデザインされたのです。チャージャーのラインは上品で、その筋肉質な特徴を際立たせています。チャージャーは、古典的な後輪駆動車のプロポーションを備えていますが、その手法はかなり異なっています。

ダッジのデザイナーは、昔の伝説的なチャージャー クーペのもつスピリットが宿った近代的で利便性に優れた 4 ドア セダンを作り上げました。

大胆で、パワフルで、高性能そしてスマートなダッジ・チャージャーのフロントエンドはまさにダッジそのものです。ダッジの DNA を受け継ぐ証は、極めて大胆なグリルおよびパイパー譲りの少し悪びっているようなヘッドランプに見てとることができます。チャージャーのノーズは風を切り裂くような自信に満ちた形状をしています。ポ

ディの隅に配された、つり上がったデュアル ヘッドランプが一目でダッジとわかる個性的なフェイスを作り上げています。

ダッジ・チャージャーのパッケージは、ファーストバックを連想させるルーフと強調されたショルダー部が マッスル カー ファンを惹きつける容姿と、性能、ハンドリングおよびパワーによって構成されています。アイドリング時でも襲いかかってくるように見えるスタイリングは、盛り上がっているボンネットの下に収まるエンジンパワーを予感させ、まさにダッジだけがもつ個性をアピールしています。

チャージャーのリア トランクリッドはカム テールから真っ直ぐに落ちる形状をしており、レーシング カーのような効果を発揮します。これは、強引な表情を醸し出すと共にエアロダイナミクスも向上しています。リアウインドウは彫りの深いC ピラーに挟まれており、先代のチャージャーのC ピラーからヒントを得たものです。

ダッジ・チャージャーの着座位置は、従来のクライスラーのセダンより 51 mm 以上高くなっており、良好な視界が確保されています。また、着座位置が高くなっているにもかかわらず、後席のヘッドルームも十分確保されています。

そのアグレッシブなルーフライン、リアタイヤを覆う力強いリアフェンダー、独特なテーパー状のサイドガラス オープニング、そしてフラッシュ ドアハンドルなど、どこを見ても新型ダッジ・チャージャーは真の 4 ドア・スポーツクーペです。

## ドライバー指向のコックピット デザイン

2006 年モデル ダッジ・チャージャーの室内は、機能を優先して考えられたドライバー指向のコックピットです。コックピットの特徴として、流線型のインストルメントパネルとバイパーを彷彿とさせる白い文字盤に、シルバー アクセント リングで強調されたメーターが挙げられます。インストルメント クラスターの発光式ディスプレイはあらゆる状況で優れた視認性を発揮します。

ステアリングホイール、センター スタック ベゼル、シフトノブおよびドア リモートコントロールのシルバー アクセントが、ダッジ・チャージャーのインテリアに世界基準の質感を与え、ドライバー指向のデザイン哲学をトータルかつ効果的にサポートしています。上部に濃い目の、下部に明る目の色を配したツートンのインテリアカラーが室内に開放感を与え、スポーティで機能的、そしてシンプルな雰囲気です。

## 快適性、機能性そして多様性に富んだ室内

広々とした室内と高いシートポジションは、非常に快適でスタイリッシュ、そして多様性に富んだ室内環境を乗員に提供します。

ファブリックまたはレザーシートが与えられたダッジ・チャージャーのスポーティなインテリアの細部、フィット感、そして仕上がりは、世界基準に達しています。ダッジ・チャージャーの広々とした室内には、大人 5 人がゆったりと座れ、収納スペースがいたるところに設けられています。

「60 年代のチャージャーは、極めてスタイリッシュで、速く、パワフルで卓越したパフォーマンスを備えています。そして、それは勝利のデザイン方程式であったと同時に、2006 年の我々のデザイン方程式でもあるのです。」とクリードは述べています。

#### エクステリア カラー：

2006 年モデル ダッジ・チャージャーのエクステリアカラー： ブライト シルバー メタリック、インフェルノ レッド、ブリリアント ブラック、マグネシウム パール、ミッドナイト ブルー パール、プラチナ ベージュ、クール バニラ、ストーン ホワイト

## 2006 年モデル ダッジ・チャージャー、もちろん HEMI® を搭載 2 つの伝説が今日によみがえる

- 2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、最先端のパフォーマンスと洗練性を盛り込んだ、伝説的な HEMI® エンジンを搭載
- 可変シリンダーシステム(MDS)により、HEMI V8 エンジンのパワーはそのままに、燃費の向上を実現
- ハイパフォーマンス サスペンション パッケージによる比類なき乗り心地およびハンドリングを実現
- オートスティック®付き 5 速オートマチック トランスミッションがダッジ・チャージャーの全モデルに標準装備され、性能、燃費およびスムーズな走行を最適に融合

2006 年モデル ダッジ・チャージャーは、新しい伝説となるべき素質をすべて備えています。大胆なスタイリングに加えて、ハイパフォーマンス サスペンション(オプション)、5 速オートマチック トランスミッション、そして新しい HEMI V8 エンジンによって、真のスポーツカーとしての性能を備えています。

「後輪駆動の 2006 年モデル ダッジ・チャージャーに乗れば、マッスル カーのファンは、日常運転の中で比類なきドライビング プレジャーと、パワーおよびコントロールの感覚を体感されることでしょう。弊社のお客様は、レースの世界と公道での運転から導き出された各特性のバランスを高く評価されることでしょう」と、クライスラーグループ 後輪駆動プロダクトチームの統括責任者、クレイグ・ラブは述べています。

2006 年モデル ダッジ・チャージャーのラインナップの全モデルには、乗り心地とハンドリングを高めるための世界水準の装備が標準で備わります。具体的には、アンチロック ブレーキ システム(ABS)、オールスピード トラクション コントロール、エレクトロニック スタビリティ プログラム(ESP)、マニュアル操作ができるオートスティック機能付き 5 速オートマチック トランスミッションなどです。

### 卓越した乗り心地とハンドリング

ダッジ・チャージャーのエンジニアは、フロントサスペンションにショート & ロングアーム式(SLA)サスペンションを採用し、優れたハンドリングおよび乗り心地を実現しました。このマルチリンク SLA サスペンションは、ブッシュのコンプライアンスのチューニングが可能のため、ダイナミックなハンドリングを保ったまま、ロード ノイズを飛躍的に低減することに成功しました。

リアサスペンションは 5 リンクの独立懸架式で、ハンドリングおよび乗り心地がともに最適化されるように個別にセッティングすることが可能です。ダッジ・チャージャーのリアサスペンションは、フロントサスペンションの性能を補完し、さらにバランスの取れた乗り心地を実現しています。

リアサスペンションのすべてのコンポーネント(コイルスプリングとショックアブソーバーを除く)は、大きな 4 個のラバー マウントを介してボディに固定されているスチール製のサブフレームに取り付けられており、ロード ノイズやアクスルの作動音が室内に入らないよう効果的に遮断します。

ダッジ・チャージャーの各シャーシ コンポーネントは、この車の個性に合わせて、スポーティなドライビングおよびハンドリングを発揮できるよう設計されています。

ダッジ・チャージャーの足回りは、3 種類の仕様が用意されます。標準の「ツールング」パッケージは、17 インチタイヤを装着したスポーツ サスペンションで、クイックなステアリングおよびハンドリングを備えています。HEMI エンジン搭載モデルでは、18 インチタイヤとチューンド ダンパーが装備され、さらなるパフォーマンスを発揮します。

ダッジ・チャージャー専用開発された、高い減衰力と、よりスポーティなハンドリングによる優れた乗り心地を体感することが可能な、オプションのハンドリングパッケージも用意される予定です。

このオプションのハイパフォーマンス サスペンション パッケージでは、大径 18 インチ パフォーマンス タイヤ、9 ランド式ステアリング ギア、Nivomat™ セルフレベルリング機能付きショック アブソーバーが装備されます。

このサスペンションでは、路面からのフィードバックが若干多くなるようにセッティングされており、ロード ホールディングが向上しています。また、通気性の高いスエード革インサートを持つパフォーマンス フロントシートが装備され、シートクッションとシートバックともに、横方向のサポート性が大幅に向上しています。

「オプションのハンドリングパッケージを装備した HEMI エンジン搭載のチャージャーに乗れば、今日のマッスル カー ファンは、この車の卓越した乗り心地およびハンドリングを本当に楽しむことができるでしょう。このパフォーマンス パッケージは、特に運転好きの人のために合わせてセッティングされています」とラブは述べています。

### オプションで選べるパワフルなエンジン

MDS 付きの新しい 5.7 リッター HEMI V8 エンジンは、傑出したパフォーマンスの発揮、NVH(騒音、振動、ハーシュネス)の低減、最大 20%の燃費向上が可能となるように作られています。このエンジンは、ダッジ・チャージャーのユーザーが期待する伝説的な HEMI のパワーを備えており、またその燃費は彼らに高く評価されることでしょう。

半球型燃焼室を持つアルミニウム製シリンダーヘッドでは見事なエア フローが形成され、最高出力は 340 馬力 (250 kW) / 5,000 rpm、最大トルクは 390 lb.-ft. (525 N·m) / 4,000 rpm に達します。HEMI エンジン搭載のダッジ・チャージャーの 0 ~ 100 km/h (60 mph) 加速は、わずか 6.0 秒です。

3.5リッター ハイ アウトプット V6 エンジンも、2006 年モデル ダッジ・チャージャーに搭載することが可能です。この場合、性能と燃費を高次元でバランスさせることができ、最高出力は 250 馬力 (186kW) / 6,400 rpm、最大トルクは 250 lb.-ft. (340N·m) / 3,800 rpm を発生します。

アクティブ 3 プレナム インテーク マニホールドによって、全回転域において高い出力およびトルクを発生させることができます。また、マニホールド チューニング バルブとショート ランナー バルブの電子制御、さらに電子制御スロットル(ETC)を採用することで、最適なパフォーマンスと燃費を引き出すようなスムーズな作動が可能になっています。

### **高性能 5 速オートマチック トランスミッション**

ダッジ・チャージャーの全モデルに搭載されるオートスティック機能付き 5 速オートマチック トランスミッションは、あらゆるレンジで変速性能に優れ、様々な運転スタイル、状況、路面状態に対応することができます。オートスティックは通常のオートマチック トランスミッションとしての自動変速とマニュアル操作を選ぶことができるシステムです。このトランスミッションは、5.7 リッター HEMI V8 エンジンと 3.5 リッター V6 チャージャー エンジンの両方と組み合わせられ、チャージャーのすべてのユーザーが、優れた性能と燃費を享受できるようになっています。

コンパクトでありながら、大きいトルクに耐えられるように頑丈に作られたチャージャーの 5 速トランスミッションは、非常に高度な電子制御シフトコントロールを採用しており、変速ショックのない、応答性に優れたスムーズなシフトフィールが得られます。変速時には、システムはトランスミッションをモニタリングし、必要に応じて油圧を調節します。

この 5 速トランスミッションには、電子制御モジュレーテッド コンバーター クラッチ (EMCC) が採用されており、トルク コンバーター クラッチのスリップを制御しています。EMCC では、3 速、4 速、5 速ギアに部分的に噛み合わせることができ、シフトフィール、燃費、動力性能、冷却特性の向上に貢献しています。

### **近代的な制御システムとハンドリングを備えたマッスル カーのパフォーマンス**

新型 2006 年モデル ダッジ・チャージャーに採用されている多くの先進テクノロジーは、世界水準の 乗り心地とハンドリングを実現しているだけでなく、真に近代的なマッスル カーと呼ぶにふさわしく、燃費と安全性を向上させています。これらのテクノロジーは、様々な条件下で車両の安全なコントロールを 可能にし、マッスル カーの新しい時代に道を開いています。

「大胆でパワフルな乗用車を市場に投入するのに、これほど適したタイミングはありませんでした。燃費と安全性に関する新しい技術的進歩のおかげで、新しい世代に向けたマッスルカーとして2006年モデルダッジ・チャージャーを開発することができたのです」とラブは述べています。

この新しいテクノロジーの1つの例が、チャージャーの5.7リッターHEMI V8エンジンに採用されたMDSです。このシステムは、燃費に優れた4気筒モード(少ない出力で十分な場合)と8気筒モード(より大きな出力が必要な場合)を非常にスムーズに切り替えます。これにより、車両の性能を犠牲にすることなく、走行条件にもよりますが最大20%の燃費向上に成功しました。

「MDSは、最初からエンジンに組み込んで設計されました。そのため、私たちが開発したシリンダー休止システムは、上品にシンプルで、完全にエンジンの設計に組み込まれたものとなりました。これによって、部品数の削減、最大限の信頼性、低コスト化が可能になりました。これらは皆、ユーザーにとっては重要な意味を持ちます」とクライスラーグループパワートレインプロダクトチーム副社長、ボブ・リーは述べています。

MDSの成功に貢献した要因としては、電子制御の高速化、システムを制御するアルゴリズムの高度化、およびエレクトロニック スロットル コントロールの採用などが挙げられます。こうした要因により、チャージャーHEMIエンジンにおける8気筒から4気筒への切り替えは、ドライバーに気づかれることなく、40ミリ秒(0.04秒)で行われます。

他にも、ESP、オールスピードトラクションコントロール、ABSなどの先進テクノロジーが、ダッジ・チャージャーの全モデルに標準装備され、かつてないほどの安全性とハンドリングを備えたマッスルカーに仕上がっています。しかも、それらの装備が、チャージャーのドライバーに対して押し付けがましく介入することはありません。

- **エレクトロニック スタビリティ プログラム(ESP)**: ブレーキアシスト機能を組み込んだこのシステムは、2006年モデルダッジ・チャージャーの全モデルに標準装備されます。このシステムは、たとえ凹凸のある路面や、まばらに積もった雪道、凍結路、砂利道であっても、コーナリング時にドライバーによるコントロールを向上させ、方向安定性を維持するのに役立ちます。ステアリングによってドライバーが要求する進路と、実際の車両の進路との間に認識可能な相違が生じると、ESPは1輪ごとに個別にブレーキをかけながらスロットルを制御し、ドライバーが意図した進路に車両を戻そうとします。

ブレーキアシストは、ブレーキペダルの踏力を認識することで、最大限の制動力が必要であるかどうか判断します。このシステムは、4輪に最大限のブレーキ圧を掛けることで、制動距離を短縮します。

- **オールスピード トラクション コントロール**: 滑りやすい路面での加速時に、ホイールの空転を防ぎトラクションを高めます。また、方向安定性を制御する手段ともなり、車両が意図した進路を維持できるようにサポートします。このシステムは、トラクションの低い状況下で、空転するホイールにブレーキをかけます。同時に、スロットル コントロールも制御することが可能で、車両が制動力だけに頼らないようにしています。クライスラーのトラクション コントロール システムでは、最新のエレクトロニクスが素早い応答を可能にしています。
- **アンチロック ブレーキ システム (ABS)**: 滑りやすい路面でブレーキをかけたときに、ホイールのロックを防止することで、ステアリング操作を維持したまま、車体をまっすぐに保ちます。このシステムの場合も、ダッジ・チャージャーに装着された最新のエレクトロニクスが、素早い応答を可能にしています。

#### チャージャーに採用されたセーフティとセキュリティ:

2006 年モデル ダッジ・チャージャーの先端テクノロジーは、ハンドリングと事故回避の能力を高めているだけでなく、優れた衝突保護性を実現しています。

クライスラーグループは、新しい技術によるパッシブ セーフティおよびアクティブ セーフティを新型 ダッジ・チャージャーに採用しています。例えば、以下の機能です:

- **リア構造**  
 ダッジ・チャージャーのエンジニアは、シミュレーションを駆使してリア シル レインフォースメントを最適化し、確実な耐衝撃性能を得られるようにしました。シル レインフォースメントを含むリア構造は、後面衝突の際にスピア タイヤが外れるように設計されています。
- **衝撃吸収ステアリング コラム**  
 ダッジ・チャージャーの手動調節式ステアリングコラムには、ハイドロフォーム成形によって作られた 2 本の同軸チューブが使用されています。衝突時には、このチューブが相互に動くことでコラムが前方に移動し、衝撃エネルギーの吸収力を高めています。

2006 年モデル ダッジ・チャージャーには、これ以外にも様々な安全装備が標準で備わっています。例えば、アドバンスド マルチステージ エアバッグ(運転席/助手席)、エアバッグの展開を制御するための助手席乗員検出システム、ベルト フォース リミッター、プリテンショナー、チャイルド シート アンカー システム (LATCH) などです。さらに、ダッジ・チャージャーには、乗員の身体を保護するサイドカーテン エアバッグや、タイヤの空気圧の低下をドライバーに知らせるタイヤ空気圧モニタリング システム(オプション)を装備することができます。

## 2006 年モデル ダッジ・チャージャー 主要装備

2006 年モデル ダッジ・チャージャー SE には、3.5 リッター ハイ アウトプット V6 エンジン、オートスティック<sup>®</sup> 機構付き 5 速オートマチック トランスミッションが搭載されています。

標準装備：

- 17 インチ タイヤ / ボルトオン ホイール カバー付き スチール ホイール
- 68 リッター燃料タンク
- アクセサリー遅延
- 4 スピーカー付き AM/FM/CD ラジオ
- ボディ サイド モールディング
- ランパー サポート付き運転席および助手席
- 熱線リア ウィンドウ
- 発光式メーター
- 強化型バッテリー セーバー
- 手動式チルトおよびテレスコピック ステアリング
- 外気温ディスプレイ
- パワー ミラー
- パワー トランク オープナー
- オートリバーズ感知システム付きパワー ウィンドウ(運転席側:ワンタッチ)およびロック
- リモート キーレス / イルミネーテッド エントリー
- セントリー キー
- スピード コントロール

ダッジ・チャージャー SXT には以下の装備が標準で追加されます：

- 17 インチ タイヤ / アルミホイール
- 照明バニティミラー付サンバイザー
- 8 ウェイ パワーシート(運転席)
- センター アームレスト付き 60/40 分割可倒式リア シート
- フォグ ランプ

**2006年モデル ダッジ・チャージャー R/T** には、可変シリンダーシステム(MDS)付き 5.7リッター HEMI V8 が搭載され、以下の装備が標準で追加されます:

- 18 インチ アルミ ホイール / オール シーズン ツーリング タイヤ
- 72 リッター燃料タンク
- 276 W デジタル アンプ付き ボストン アコースティック スピーカー(6 基)
- ヒーテッド ドアミラー
- レザー シート
- 革巻きステアリング ホイール
- タイヤ空気圧モニター(ISO シンボル システム)

**オプション:**

- 6 ウェイ パワー シート(助手席)
- 8 ウェイ パワー シート(運転席)
- 空気洗浄システム
- DVD GPS ナビゲーション / MP3 付き AM/FM/6-CD ラジオ
- MP3 対応 AM/FM/カセット / 6-CD ラジオ
- エレクトロニック ビークル インフォメーション センター(EVIC)
- シート ヒーター
- パフォーマンス ハンドリング グループ
- パワーアジャスタブル ペダル
- リア シート用 DVD ビデオ エンターテインメント システム
- セルフシール タイヤ
- SIRIUS サテライト ラジオ
- ステアリング ホイールおよびステアリング コラム スイッチ
- サンルーフ
- UConnect™ ハンズフリー通信システム

## 2006 年モデル ダッジ・チャージャー 参考主要諸元

参考諸元は参考値および、プレスリリース発行時に入手可能なデータを基にしています。寸法は標準のタイヤとホイールを装着した装備重量で計測しました。

### 概要

ボディタイプ:	セダン
製造工場:	カナダ、オンタリオ州ブランプトン
EPA 車両クラス:	ラージカー
導入日:	2005 年 5 月 (2006 年モデル)

### エンジン: 3.5 リッター ハイアウトプット SOHC 24 バルブ V6

搭載モデル:	SE 及び SXT モデルに搭載
タイプ及び概要:	60 度、水冷式、アクティブ 3 プレナム インテーク マニホールド、電子制御マニホールド チューニング バルブ、ショート ランナー バルブ
総排気量:	3,518 cc
内径 x 行程:	96 mm x 81 mm
バルブ システム:	SOHC, 24 バルブ, 油圧式, センターピボットローラーロッカーアーム
燃料供給装置:	電子制御式シーケンシャル マルチポート インジェクション
コンストラクション:	アルミ ヘッド/ 鋳鉄シリンダー ライナー付きアルミ ブロック クロスボルト締めメインベアリングキャップ
圧縮比:	10.0 : 1
最高出力(参考値):	250 bhp (186 kW) / 6,400 rpm (70.0 bhp/liter) (SAE ネット)
最大トルク(参考値):	250 lb.-ft. (340 N·m) / 3,800 rpm (SAE ネット)
最大エンジン回転数:	6,800 rpm (コンピューター上の限界)
使用燃料:	無鉛ミディアムガソリン、89 オクタン(R+M)/2 - 推奨, 無鉛レギュラーガソリン、87 オクタン (R+M)/2 - 使用可
オイル量:	5.7 L (フィルターを含む)
クーラント量:	9.75 L
排気ガス浄化装置:	デュアル 3 元触媒コンバーター、ヒーター付き O2 センサー およびエンジン内部の改善 *1
最大牽引重量:	907 kg
EPA モードにおける燃費:	19 / 27 (都市内/ 高速における mpg.)

### エンジン: 5.7 リッター HEMI® 可変シリンダー V8

搭載モデル:	R / T モデルに搭載
タイプ及び概要:	水冷式 90 度 V 型
総排気量:	5,654 cc
内径 x 行程:	99.5 mm x 90.9 mm
バルブ システム:	プッシュロッド式オーバーヘッド バルブ 16 バルブ エイト ディアクティブイティング & エイト コンベンショナル、 ローラーフォロワー付油圧リフター式
燃料噴射:	電子制御式シーケンシャル マルチポート インジェクション(リターンレス)

\*1 米国連邦政府の Tier 2、Bin 5 及びカリフォルニア州の LEVII (低排ガス車両の排ガス基準に適合)

コンストラクション:	ディーブスカート 鋳鉄製ブロック、クロスボルト締めメインベアリングキャップ アルミ合金製半球形燃焼室シリンダーヘッド
圧縮比:	9.6 : 1
最高出力(参考値):	340 bhp (254 kW) / 5,000 rpm, (59.6 bhp/L) (SAE ネット)
最大トルク(参考値):	390 lb.-ft. (525 N•m) / 4,000 rpm (SAE ネット)
最大エンジン回転数:	5,800 rpm (コンピューター上の限界)
使用燃料:	無鉛中間グレードガソリン、89 オクタン (R+M) / 2 - 推奨 無鉛レギュラーガソリン、87 オクタン (R+M) / 2 - 使用可
オイル量:	6.6 L
クーラント量:	13 L
排気ガス浄化装置:	デュアル 3 元触媒コンバーター、ヒーター付き O2 センサー およびエンジン内部の改善 *2
最大牽引重量:	907 kg
EPA モードにおける燃費:	17 / 25 (都市内 / 高速における mpg.)

### トランスミッション: 5 速オートマチック オーバードライブ付 (W5a580)

搭載モデル:	全てのモデルに搭載。
概要:	オートスティック®機構および電子制御式トルクコンバータクラッチ付 電子制御式 5 速オートマチック トランスミッション

変速比	
1 速:	3.58
2 速:	2.19
3 速:	1.41
4 速:	1.00
5 速:	0.83
後退:	3.17
最終減速比:	3.5L - 2.87、5.7L - 2.82
オーバーオール トップギア:	3.5L - 2.38、5.7L - 2.34

### 電装系統

オルタネーター:	160 Amp
バッテリー:	H7 ケース、730 CCA、メンテナンスフリータイプ

### 寸法及び収容力 \*3

ホイールベース:	3,048 mm
トレッド	
フロント:	1,600 mm
リア:	1,604 mm
全長:	5,082 mm
全幅:	1,891 mm
全高:	1,479 mm
SDAR アンテナ付:	1,494 mm
車両重量(参考値):	3.5 リッター エンジン - 1,724 kg 5.7 リッター HEMI エンジン - 1,828 kg
フロント/リアの重量配分(%):	3.5 リッターエンジン 53 / 47、5.7 リッター HEMI エンジン - 54 / 46
燃料タンク容量:	3.5 リッターエンジン - 68 L、5.7 リッター HEMI エンジン - 72 L

\*2 米国連邦政府の Tier 2、Bin 5 及びカリフォルニア州の LEVII (低排ガス車両の排ガス基準に適合)

\*3 寸法は標準のタイヤとホイールを装着した装備重量で計測しました。

## 車内寸法

乗車定員(フロント/リア):	2名/3名
フロントシート	
ヘッドルーム:	983 mm
レッグルーム:	1,061 mm
ショルダールーム:	1,505 mm
ヒップルーム:	1,427 mm
シート スライド:	運転席 - 270 mm, 助手席 - 220 mm
シート リクライニング:	運転席 - 112 度まで, 助手席 - 69 度まで
SAE フロントシート容積指数:	1.57 m <sup>3</sup>
リアシート	
ヘッドルーム:	919.5 mm
レッグルーム:	1,020 mm
ニー クリアランス:	114.2 mm
ショルダールーム:	1,464 mm
ヒップルーム:	1409 mm
SAE リアシート容積指数:	1.43 m <sup>3</sup>
総車内容量:	2.94 m <sup>3</sup>
SAE 積載容積指数:	0.46 m <sup>3</sup>
EPA 車内容積指数:	3.4 m <sup>3</sup>
トランク開閉口の高さ:	765.1 mm

## ボディ

レイアウト:	縦置きフロントエンジン、後輪駆動
コンストラクション:	スチール製モノコック ボディ

## サスペンション

フロント:	独立 SLA ハイ アッパー "A" アーム, (コイルスプリング/ガス封入式ショックアブソーバー) + スタビライザーバーラ テラル & ダイアグノル ローアー リンク
リア:	独立懸架 5 リンク式サスペンション、リンクタイプスタビライザーバー ガス封入式ショックアブソーバー アイソレーテッド サスペンション クレードル - 標準装備 Nivomat™ セルフレベルリング ショック アブソーバー - オプション

## ステアリング

タイプ:	油圧式パワー アシスト ラック& ピニオン
ギア比:	16.1 : 1
最小回転:	後輪駆動 - 11.9 m(カーブ to カーブ)
ロック to ロック:	2.75 回転

## タイヤ \*4

装着モデル: SE および SXT モデルに標準装着  
サイズ& タイプ: P215 / 65 R17 98T ブラック サイドウォール オールシーズン  
メーカー & 製品名: グッドイヤー製インテグリティー  
1 km 当たりの回転数: 459

装着モデル: オプション  
サイズ& タイプ: P215 / 65 R17 98T  
ブラック サイドウォール オールシーズン セルフシーリング  
メーカー & 製品名: コンチネンタル製 CT95 ContiSeal™  
1 km 当たりの回転数: 461

装着モデル: SXT モデルにはオプション、R/T モデルに標準装着  
サイズおよびタイプ: P225 / 60 R18H 99H オールシーズン ツーリング  
メーカー & 製品名: コンチネンタル製 CH95  
1 km 当たりの回転数: 453

装着モデル: オプション  
サイズおよびタイプ: P225 / 60 R18H 99H オールシーズン ツーリング セルフシーリング  
メーカー & 製品名: コンチネンタル製 CH95 ContiSeal™  
1 km 当たりの回転数: 453

装着モデル: パフォーマンスパッケージにオプション  
サイズおよびタイプ: P235 / 55 R18 ブラック サイドウォール オールシーズンパフォーマンス  
メーカー & 製品名: ミシュラン製 MXM 4  
1 km 当たりの回転数: 456

## ホイール

タイプ & 材質: 鋳造スチール  
サイズ: 17 x 7.0

タイプ & 材質: 鋳造アルミ  
サイズ: 17 x 7.0

タイプ & 材質: ポリッシュ鋳造アルミ  
サイズ: 18 x 7.5

## ブレーキ

装備モデル: 3.5 リッター V6 エンジンに標準装備  
フロント

ローターサイズ& タイプ: 320 mm x 28 mm、ベンチレーテッド  
キャリパーサイズ& タイプ: アルミハウジング シングルピストン(径: 60 mm)浮動キャリパー  
摺動面積: 1,644 cm<sup>2</sup>

\*4 他のサイズ及びブランドが使用される可能性もあります。

リア

ローターサイズ& タイプ: 320 mm x 10 mm、ソリッド  
キャリパーサイズ& タイプ: アルミハウジング シングルピストン(径:42 mm)浮動キャリパー  
摺動面積: 1,680 cm<sup>2</sup>

装備モデル: 5.7 リッター HEMI V8 エンジンに標準装備

フロント

ローターサイズ& タイプ: 345 mm x 28 mm、ベンチレーテッド  
キャリパーサイズ& タイプ: アルミハウジング 2 ピストン(径:42 mm)浮動キャリパー  
摺動面積: 1,884 cm<sup>2</sup>

リア

ローターサイズ& タイプ: 320 mm x 22 mm、ベンチレーテッド  
キャリパーサイズ& タイプ: アルミハウジング シングルピストン(径:42 mm)浮動キャリパー  
摺動面積: 1,680 cm<sup>2</sup>

四輪アンチロック& トラクション コントロール: 標準装備  
エレクトロニック スタビリティ プログラム& ブレーキアシスト: 標準装備  
パワーアシスト タイプ: 203 mm + 209 mm タンデム ダイヤフラム バキューム ブースター .....標準装備