

# 往年の名車が限定復活!



## TOYOTA LAND CRUISER 70

■テキスト=青柳 健司(フォトワークス) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=札幌トヨタ自動車 月寒支店 Tel(011)851-6121

### プロフィール

#### ■歴史が物語る名車

トヨタが世に送り出して来た数ある名車の中でも、ランドクルーザーは最も長い歴史を有している。何しろ、継続生産されている日本製の単一車名のクルマとしては最古で、1954年に前身の「トヨタ・ジープBJ型」を改名した時点から数えて優に半世紀を超えている。以上は、ランクルユーザーには何てことはない当たり前の事実であるが、カローラやクラウンを凌ぐ輝かしい経歴を持つことは、実際のところ一般にはあまり知られていないと言えよう。

その現行モデルは「200系」で、シティーユースにも適したハイクオリティなSUVの国内最高峰であり、世界的にも極めて高い評価を獲得していることは周知の通り。高級SUV路線が顕著になったのは、1989年に登場した「80系」からとされているが、質実剛健を信条としていたそれ以前のモデルに対する評価といえは、今日まで全く衰えることなく続いている。それは、中古車価格を見れば明らかであり、また現役で走っている旧モデルの多様さを見ても、一目瞭然である。

さて、その中でも半ば伝説化している名車中の名車が、1984年に誕生したいわゆる「ヘビー系」の「70系」だ。角張った男性的フォルムと、他を圧するほどの車高で、どんな悪条件の路面ももともせず走破するタフネスさは、よい意味で時代を象徴するものであった。排ガス規制などの理由で、国内生産が終了したのは2004年。一方で、海外ではマイナーチェンジを経て継続的に販売されており、

主要諸元：(ランドクルーザー70シリーズバン)

- 全長×全幅×全高/4810×1870×1920mm
- ホイールベース/2730mm
- トレッド/前：1555mm 後：1460mm
- 車両重量/2120kg
- 最小回転半径/6.3m
- エンジン/3955ccV型6気筒DOHC
- 最高出力/231ps/5200rpm
- 最大トルク/36.7kgf・m/3800rpm
- JC08モード燃費/6.6km/l
- ミッション/5速マニュアル
- ブレーキ/前：ベンチレーテッドディスク  
後：ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ/265/70R16
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,604,320円(消費税込)



■すべてが現役

その評価はいささかの翳りも見られない。つい前置きが長くなってしまったが、今年は70系初登場から30周年にあたる。そのアニバーサリーヤーに、かねてから噂のあった国内再販売がいに発表され、市場は多いに盛り上がっている。早速、その魅力に迫ってきた。

今回復活した70系は、2007年に意匠チェンジされた海外での現行モデルだ。2004年の国内販売終了時の独特な丸いヘッドライトとは異なる、角目系の押し出しの強い形状により、以前とはひと味違うフロントマスクを有している。そのあたりの事情は、ランクルファンがよく知るところであろう。何はともあれ、「どうだ」と言わねばかりに無骨そのものなデザインは、存在感に満ち満ちており、まさしく「ヘビー系」のリアルモデルであることを実感させる。

現行200系とサイズを比較してみると、70系は全長・全幅とも1000mm程度コンパクトでありながら、全高は1920mmと約40mm高く、低重心化傾向にある現代とは真逆のポディーを持つ。しかし、繰り返すが、これは海外における歴とした現行モデルなのであり、レトロな味わいを楽しむ復刻版とはワケが違うということ、再度念押ししておきたい。

なお、写真のバンタイプと同時に、国内では初となるダブルキャブ仕様ピックアップトラックも販売されている。

■信頼の性能

新しい70系は、もちろん排出ガス基準(国土交通省認定 平成17年基準排出ガス50%低

減レベル)をクリアしている。国内モデルでは初搭載の、4・0L V6-1GR-FEエンジンは、軽量コンパクトなアルミ製シリンダーブロック、吸気効率を高めるVVT-i(連続可変バルブタイミング機構)、ACIS(2段階可変吸気システム)などの採用により、最大出力231ps/5200rpm、最大トルク36.7kgf・m/3800rpmのハイパワーを効率よく稼働させ、同時に静粛性も高めている。JC08モード6.6kmと、燃費は「まあ、それなり」といった印象だが、このクルマに経済性を求めるユーザーは皆無であろう。

使用燃料についても、レギュラーガソリンでも可能とはいいつつも、性能を100%引き出すために無鉛プレミアムが推奨され、またディーゼルエンジン仕様車は設定されていない。

トランスミッションは、5速マニュアルのみの設定。信頼性と操作性および耐久性の高さは、全世界が認めるところである。特に、2速と3速にトリプルコーンシンクロメッシュが組み込まれ、滑らかかつ素早いシフトワークを実現させている点は要注目だ。キモである駆動系には、パートタイム4WDシステムを採用。滑りやすい路面に適應するハイモード4WD、急な坂など大きな駆動力を必要とする際に適したローモード4WD、そして後輪駆動の2WDと、レバー操作によりドライバー自らの意志で切り替える仕組みだ。

70系は、路面を選ぶことなく力強く走り抜け、なおかつ極めて故障しにくいことが世界で賞賛され続けている大きな理由だが、それを裏付けるのが質の高いポディー剛性だ。要(かなめ)は、特殊な高剛性ラダーフレーム強度はもちろん、あらゆる対地障害角に対して余裕を持たせた設計となっており、さまざまな路面に対応することを可能にしている。

サスペンションの頑強性と安定感も70系の

## ディーラーメッセージ

札幌トヨタ自動車 月寒支店

新車課

## 長内 悠司さん

70系はもちろんですが、ランクルを詳しくご存知のお客様がたくさんお見えになりますので、私自身日々勉強させていただいております。何年経とうとも普遍的な価値があるデザイン性、積載量の多さ、マニュアルシフトの楽しさ、オフロードでの乗り心地のよさなど、お伝えしたいポイントはたくさんありますが、ぜひ一度お乗りになって、体感していただきたいと思っております。



大きな魅力。その味わいについては、次項でレポートする。

## インプレッション

## ■ 悦楽の走行性

ステップに片足をかけて踏ん張り、乗るといふより「登る」感覚でバケットタイプのフロントシートに着座すれば、目線の高さに思わずニヤリしてしまう。インパネに目を移せば、シンプルながらアナログメーターが相応しく収まっており、デジタル時代を反映する進歩的なクルマとは、そもそもその立ち位置が異なることを再認識する。一方で、ディーラーオプションのカーナビを取り付けるスペースが確保されている点は、やはり現行モデルならではの感がある。

オートマチックに骨の髄まで慣れてしまった筆者としては、マニュアルシフトの手応えは新鮮そのものである。70系のそれはイメージに違わず骨太なタッチで、ガツンガツンとギアチェンジする毎に、しばらく忘れていた感覚が否応無しに呼び起こされていく。アクセルワークに瞬時に反応するエンジンレスポンスによって、車両重量2120kgの巨体をほとんど意識することなく取り回すことができ、街乗りはあつけないほどにスムーズ。さすがに最新のSUVとは比較にならないものの、イメージから想像する以上に「静か」であった。悪路に入れば（と言っても、今回は本格的なオフロードへの乗り入れは出来なかったが）、その走りはまさに水を得た魚のごとくである。普通車でも走破できる程度のパンピーな路面など、全く物足りないと言わんばかりにパワフルに突き進む。急旋回も、前輪に安定感に

秀でたコイルスプリング、リアに屈強なリーフスプリングを配したサスペンションが、どっしりと揺るがない反応を返し、質の高いパフォーマンスを体感させる。ゆえにドライバーは「もっと過酷な路面へ」と欲求が高まっていくに違いない。だが、クルマが限界性能に達する遙か前に、ドライバー自身のテクニックの限界を知るハメになるだろう。

むしろ、ABSやエアバッグが標準装備されているうえに、ボディ剛性の高さは論じるまでもない。そこから得られる安心感たるや、比類なき次元である。そんな新しい70系を、隅々までクリンナップしてガレージで眺めるのもよいが、ユーザー諸氏にはぜひ、北海道の厳しい路面をガンガン乗り回してほしいと願うばかりである。

## ■ 市場の反応も早い

今回は、2015年6月30日の生産分までの限定販売。取材を試みた今年9月上旬の段階で、すでに納車は数ヶ月先という状況になっており、市場の反応は極めて素早い。契約者は、かつて70系を所有していた層や「いつか乗ってみたい」と思い続けていた人達のほか、法人からの発注も多い。プレミア的価値観だけでなく、クルマの性能が客観的に評価された証だろう。

70系の再登場を前例として、他の名車の復刻を求める声も高まるのが予想されるが、可能性は限りなくゼロに近い。なぜなら今回の復活劇は、海外で継続販売されていたという、類い稀な幸運が導いたもの。そして見方を変えれば、時代性を超越した高いポテンシャルゆえに、この幸運が現実のものとなったのだ。