



世界が認めるランドクルーザーが大幅マイナーチェンジ 極限まで高められた走行性能・居住性能・安全性能

TOYOTA LAND CRUISER

主要諸元：(ZX)

- 全長×全幅×全高／4,950×1,980×1,870mm
- ホールベース／2,850mm
- トレッド／前：1,645mm 後：1,640mm
- 車両重量／2,690kg
- 最小回転半径／5.9m
- エンジン／1UR-FE (4,608cc V型8気筒 DOHC)
- 最高出力／318ps / 5,600rpm
- 最大トルク／46.9kgf・m / 3,400rpm
- JC08 モード燃費／6.7 km/ℓ
- ミッション／6 Super ECT
- 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／285/50R20
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／8名
- 車両本体価格(札幌地区)／6,842,880円

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=青柳 健司 (フォトライター)
■取材協力=札幌トヨタ自動車 札幌支店 Tel.(011)261-3211

歴史と信頼感は強大なブランドを形成する。今回の新型は8月17日に発表されたにも関わらず現車が少ないことも相まって、先行して情報が公開されたインターネットやカタログによって大きな話題となった。取材させて戴いた札幌トヨタ自動車札幌支店に現車が用意されたのは取材前日。そしてその日は座席が無いほどの来店者で埋め尽くされたと言った。

■世界に冠たる ランドクルーザーブランド

大きく変わったとは言え、あくまでもマイナーチェンジ。しかも4400〜633万(税抜)という高級車にも関わらず、何故そうした現象が起きるのか。ヒントとなりそうな興味深いお話を同店で伺った。来店者や購入者には女性も多いとのこと。例えば会社を経営されているご主人が、奥様の愛車としてランドクルーザーを選ぶというのである。国内の警察や消防をはじめ、世界各地の過酷なシチュエーションで使われ、鍛え上げられたタフな走行性や耐久性。それが「ランドクルーザーブランド」を形成し、「最高の安全性を手に入れた」人達に響いたということになる。厳しい北海道の冬、万一事故に巻き込まれた際など、クルマの安全性は生死に直結する。

歴史と信頼感は強大なブランドを形成する。今回の新型は8月17日に発表されたにも関わらず現車が少ないことも相まって、先行して情報が公開されたインターネットやカタログによって大きな話題となった。取材させて戴いた札幌トヨタ自動車札幌支店に現車が用意されたのは取材前日。そしてその日は座席が無いほどの来店者で埋め尽くされたと言った。

■トヨタで最も長い歴史を持つ ランクル

日本が世界に誇るSUV、ランドクルーザーがマイナーチェンジを受けて登場した。200系と呼ばれる現行型は'07年の発売以来、二度目のマイナーチェンジとなるが、そもそもモデルチェンジサイクルが長い車種であり、一目で「変わった」と分かるエクステリアをはじめ、各部が煮詰められている。ランドクルーザーはトヨタで最も長い歴史を持つクルマである。まずは簡単にその歴史をおさらいしておこう。

最初のモデルBJの試作車が完成したのは戦後間もない'51年。警察予備隊(現在の陸上自衛隊)への納入を想定したもので、'53年には量産が開始される。このBJの由来は「B型エンジンを積んだジープ型車両」というものだったが、ジープという呼称はウィリス・ジープの商標権に抵触することから、'54年初めてランドクルーザーという車名が誕生することになる。

翌年20系へモデルチェンジされて以降、'60年に40系、'67年に50系、'80年に60系、'84年に70系と続くが、70系にはこれまでのヘビードューティ仕様とは別に、ライト系が派生種として生まれ、'90年にブラドというサブネームを与えられることになる。'89年にボディサイズが一回り大きくなり、メインマーケットを北米、オーストラリアに設定した80系がデビュー。これが現行200系へ直接繋がる。

先行情報を頼って購入し、その後に現車を見たという方もいると聞き、改めてランドクルーザーの存在感を思い知らされた。

■オンとオフ、相反する シチュエーションに対応

今回のマイナーチェンジでは前述したように、エクステリアデザインが大きく変わった。ボンネットフードの中央は深くえぐられ、グリルを3本のバーで構成することでフロントフェイスに力強さをプラスした。ヘッドランプはLED化され、リアコンビネーションランプはバックドアトリムと連動する意匠で配置されている。ボディサイドには複雑な曲面が展開され、凹凸と陰影がダイナミックな印象を与える。まさに王者の貴族である。

全長4,950×全幅1,980×全高1,870mm(ZX)、ホイールベース2,850mmと、僅かに大きくなったものの、それを上回るだけスポーティなイメージが増している。

ラインアップはZX/AX/AX G/セレクション/GXという3グレード4車種で、4,608ccのV型8気筒DOHCエンジンや6速オートマチックは共通。318ps/5,600rpm・46.9kgf・m/3,400rpmの最高出力・最大トルクを誇るエンジンながら、とても品の良い動力性能に味付けされている。

走破性の肝となる4WDでは、オフロード走行時のトラクション/ブレーキを制御するマルチトレインセレクトが全車種標準装備となった。ロック/ロック&ダート/モーグル

プロフィール



ディーラーメッセージ

札幌トヨタ自動車 札幌支店
マネジャー

佐藤 寿雪さん

フロントとリアフェイスが大幅に変更された新型ランドクルーザー。一見ゴツいのですが、間近でご覧いただき、実際にステアリングを握って戴くことで、乗りやすく完成度の高いクルマであることをご理解戴けると思います。ランクル200系としては勿論、ランクルの歴史においてもブランドステージを更に上げたと言っても過言ではないほどの充実ぶりです。試乗車もご用意しております。ご来店お待ちしております。



インプレッション

■世界で鍛えられた ランクルを北海道で

インテリアもヘアライン加工されたパーツやソフトな質感のレザー（ZXとAX「G」セレクション）を用いて更に上質なイメージを構築。ドライバーズシートに座った瞬間に感じる印象は高級車そのもので、カタログにある通りスイートルームの心地良さである。

ノーズロック/マッド&サンドと5段階のモードを備え、ホイールスピンや車輪のロックを制御するクロール・コントロールと合わせてダイヤルによる簡単操作が可能。またクロールコントロール走行時のタイトコーナーで内側後輪のブレーキ油圧を制御することで回頭性を高めるターンアシスト機能、悪路での安全性をキープするアクティブ・トラクション・コントロール、坂道発信をサポートするヒルスタート・アシスト・コントロール、様々なシチュエーションに合わせて乗り心地と操縦安定性を確保する4輪アクティブ・ハイト・コントロール・サスペンション&アダプティブ・バリアブル・サスペンション・システム、前後のスタビライザーを油圧制御することでオンロードの安定性とオフロードの走破性を両立させるKDS（キネティック・ダイナミックス・サスペンション・システム）など、至れり尽くせりの内容となっている。

安全機能も強化され、ミリ波レーダーと単眼カメラによる歩行者検知機能付プリクラッシュ・セーフティ・システム、ブレーキ制御付レーダー・クルーズ・コントロール、車線逸脱を知らせるレーン・デパーチャー・アラート（LDA）、オートマチック・ハイビーム（AHB）によって構成される歩行者対応衝突回避支援パッケージ「Toyota Safety Sense P」をトヨタ車で初搭載し、全車に標準装備している。

実際に走らせてみると、2・43〜2・69tという重量級にも関わらず、スポーティな挙動をすることに驚かされる。強力なV8エンジンと強靱なプラットフォームに支えられ、重厚な中にもドライバーの意思に忠実に答えようとしてくれる。タイトコーナーであっても、基本的なステアリング操作とブレーキ/アクセル操作をきちんと行えば、極端なアンダーステアに悩まされることもない。ワインディングを軽快に飛ばすクルマではないことは百も承知だが、北海道で日常的に乘ろうとすると、どうしても凍結したワインディングや市街地のミラーバーンに遭遇する。そうした厳しいシチュエーションで、クルマがどこまでのアドバンテージを確保してくれるかは極めて重要なことである。世界には北海道の冬よりも過酷な道がたくさんあるであろう。そうした道を経験し、ユーザーからのフィードバックによって性能を鍛え上げてきたからこそそのランクル・ブランド。そのブランド価値を買うもよし、アウトドアレジャーに積極的に活用するもよし。ランド・クルーザーは現在手に入れることのできる世界最高のSUVの一つと言っても過言ではない。