



- 全長 × 全幅 × 全高 / 4,825×1,885×1,850mm
- ホイールベース / 2,790mm
- トレッド / 前 : 1,585mm 後 : 1,585mm
- 車両重量 / 2,260kg
- 最小回転半径 / 5.8m
- エンジン / 2,754cc 直列4気筒ディーゼルターボ
- 最高出力 / 204ps : 3,000~3,400rpm
- 最大トルク / 51.0kgf·m : 1,600~2,800rpm
- WLTC市街地モード燃費 / 11.2km/ℓ
- ミッション / 6速AT
- 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 / 265/65R17
- 駆動方式 / 4WD
- 乗車定員 / 7名
- 車両本体価格 / 4,996,600円(税込)

注目のエンジンは、2・8L直4のインタークーラー付きディーゼルターボと、2・7L直4ガソリンの2種がラインアップされている。試乗車は、今回の改良によって最も大きな変化があったディーゼルターボでターボチャージャーのサイズアップによりエンジン性能が向上。最高出力は従来モードから27PSもアップした204PS、最大トルクはついに50kgmを超える51kgmとなつた。この数値はすごい。最大トルクは基本的にエンジンの排気量に比例する。ガソリン車の場合、1Lで10kg·m、2Lで20kg·mが一つの目安と言って良い。トルクとは回転力のことと、低域からトルクを発生するエンジンは発進加速や登坂能力に優れるわかりやすい例えとして、人が階段を登るシーンが挙げられる。大股で2段飛ばしで登っていくのがトルク型、一段ずつながら足を動かすスピードを高めて登っていくの

エンジン性能向上
より魅力的に

現行の4代目が登場。'13年にマイナーチェンジを受け、'15年にはディーゼルエンジンが復活。'17年のマイナーチェンジではボンネット中央部の形状変更や全車ヘッドランプをLED化。さらに衝突回避支援パッケージ「T-o-y-o-t-a-Safe-T Sense P」やドライブスタートコントロールを全車に標準装備など、安全性・利便性が大きく向上している。

が出力(馬力)型である。
プラドという車の利用シーンをイメージした時、出力よりもトルクの方が圧倒的に重視されるべきであることが理解できる。ぬかるんだ路面や砂利・砂・岩場といった悪路、北海道では深雪などである。舗装路面においてもジェットポートやトレーラー、ウスなどの牽引においてトルクが重要であり、通常走行においてもトルクのある車は発進がスマートだ。そもそも街中での走行が多い場合、最高出力を発生する回転数(例えは5、500回転)まで引っ張るシーンは多くない。つまり今回のエンジン改良は理にかなっており、プラドファンには非常に嬉しいニュースと言える。

が出力(馬力)型である。
プラドという車の利用シーンをイメージした時、出力よりもトルクの方が圧倒的に重視されるべきであることが理解できる。ぬかるんだ路面や砂利・砂・岩場といった悪路、北海道では深雪などである。舗装路面においてもジエットポートやトレーラーハウスなどの牽引においてトルクが重要であり、通常走行においてもトルクのある車は発進がスマーズだ。そもそも街中での走行が多い場合、最高出力を発生する回転数(例えば5、500回転)まで引っ張るシーンは多くない。つまり今回のエンジン改良は理にかなつており、プラドファンには非常に嬉しいニュースと言える。

ランドクルーザープラドは、ランドクルーザーシリーズにあってひとまわり小さなボディを持つSUV。とはいえたが、国産車カゴゴリーや中では大型SUVであり、余裕の

—プロフィール—

エンジン性能が飛躍的に向上 支持を集め続けるSUV LAND CRUISER

LAND CRUISER TOYOTA PRADO

■テキスト=横山聰史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 熟 (川村写真事務所)
■取材協力=ネットトヨタ都中央店 Tel(011)631-3182

室内空間と広大な荷室を持つ。現行モデルはの三面開き仕様で、運転席・助手席・後部座席の三面開き構造。



エンジン性能が飛躍的に向上 支持を集め続けるSUV

■テキスト=横山聰史 (Lucky Wagon)
■Photo=川村勲 (川村写真事務所)
■取材協力=ラッピングコタ道都 中央店
TEL(011)631-3192

ディーラーメッセージ

ネットトヨタ道都 中央店
営業係長

市川 厚志さん

オフロード性能、どこへでも行けそうな安心感、精悍なデザイン、荷室の広さ、上質な室内空間、耐久性など、プラドの魅力は数多くあります。海外では苛酷な環境下で走行距離を伸ばす個体も多数存在し、その価値は世界中で認められていると言っても過言ではありません。今回の改良では主にエンジン性能が向上し、プラドらしい走りに磨きがかかっていると言えます。キャンプやアウトドアの頼れる相棒に。雪道での安心安全な走りに。ぜひプラドをご検討ください。ご来店・ご試乗、お待ちしております。



えるだろう。

改めて室内を見渡すと、全席に余裕があり、視界も良いので非常に開放的な空間だ。ラゲッジはM-TBなども積み込めるスペースを持ち、7人乗りの場合、サードシートも窮屈感がないよう、座面と床との距離を確保している。試乗車は「TX-Lパッケージ」で、電動のフロア格納サードシートが装備されていた。この機能はなかなか感動的で、スイッチ一つの操作でラゲッジ床面からサードシートが出現する。5人乗りか7人乗りからは利用シーンで判断すれば良い。

—インプレッション— これからも続く名車の系譜

エンジン特性をチェックするため、向かったのは郊外の山道。なるほど、力強くぐんぐん登ってくれる。2,000回転を超えたあたりからのターボ加給は「頼りがいある兄貴」といったイメージで、勾配も車重も全く意に介さない。感覚的には4L以上のV6かV8エンジンに近い。ディーゼルなので高回転こそ得意ではないが、最大トルクを発生する回転数が1,600～2,800rpm、最高出力が3,000～3,400rpmなので、3,500回転まで回せば、普段使いには十分すぎる走行性能だ。マニュアルモードが選べる6速AT(Super ECT)を駆使してトルクバンドを意識しながら走ると、大柄なボディから想像できないような走りも堪能できてしまう。

しかし驚かされたのはエンジンだけではなかった。それはワインディングでのマナード。走り出してすぐに「少し足が柔らかいかな」と感じたのだが、コーナーでの挙動は非常に素直で扱いやすい。ブレーキング後にステアリングを切り込むと、ほんの一瞬柔らかさを感じた後、フロントがインを向き、リアはニュートラルなマナーで追随していく。荒地での乗り心地を考えれば柔らかい足回りの方が良いが、柔らかすぎても機敏さを欠く。プラドの味付けは、日常ではソフトタッチで高級感も漂わせ、「コーナーや登りではしっかりと安心感をもたらしてくれる、ベストなバランスと言える。残念ながら試乗ではトランスファーをし4にして道無き道をいく機会には恵まれないが、完成度の高いこの足回りなら、乗員の安心感と満足感はかなり高いことだろう。もちろんこの走りっぷりはサスペンションだけの恩恵ではない。強靭なシャシーとボディが生み出す剛性感、アクティブラクションコントロールによる安定感など、プラドを構成する様々なパーツや機能が相乗効果を生み出している。

無骨な中にも洗練されたセンスを感じるエクステリアデザイン。最先端の安全性能と高い質感のインテリア。そして世界各国のユーザーが証明している走行性能と信頼性。歴代で最も長いモデルスパンとなつた第四世代は、もしかするとプラドの完成形なのかもしれない。36年前に発売された70系ワゴンに根強いファンがいるように、現行型も支持を集め続け、名車としてその名を刻み続けていくような気がする。