

トヨタ、ランドクルーザーをフルモデルチェンジ

トヨタ自動車(株)は、ランドクルーザー80をフルモデルチェンジし、ランドクルーザー100として、本日より全国のトヨタ店を通じて一斉に発売した。

ランドクルーザーは誕生以来、その伝統の悪路走破性、機動性、耐久性により、絶大な信頼性を誇る4WDとして、国連主要機関への導入をはじめ、世界各国および国内において救難・救助あるいは衛星放送中継車、道路パトロールなどで活躍するとともに、プレステージSUV*1として高い評価を得てきた。

今回のフルモデルチェンジでは、その悪路走破性、耐久性、信頼性など基本性能を最高レベルまで高める「The King of 4WD」と最高峰のプレステージ性を目指す「The Top of SUV」をテーマとし、大きな進化を図るとともに、高い安全性とエコロジーを追求している。

1. 伝統の基本性能の進化

- ・パワフルなV8・32バルブ4.7ℓガソリン、L6・24バルブ4.2ℓインタークーラー付直噴EFIディーゼルトーボの各新エンジン搭載により、余裕の動力性能を実現
- ・フロントを独立懸架とし、AHC*2およびスカイフックTEMSを新設定するなどオフロード、オンロードを選ばない優れた操縦性・走行安定性と乗り心地を両立

2. プレステージ性の追求

- ・ランドクルーザーのアイデンティティを強調したフロントビュー、ボリューム感と安定感のあるリヤビューにより、力強さと風格を表現
- ・室内長、室内幅を拡大し一段とゆとりのある室内空間を実現
- ・高いボディ剛性と吸遮音材の効果的な配置により、優れた静粛性を確保
- ・前後独立温度コントロール式デュアルオートエアコンおよびサードシート脱着機構をワゴンに採用し、機能性を充実

3. クラス世界トップレベルの安全性

- ・衝突安全ボディGOA*3および頭部衝撃を緩和する構造のインテリアを採用
- ・プリテンショナー&フォースリミッター付シートベルト、デュアルSRS*4エアバッグを全車の前席に標準装備
- ・セカンドシート全席にヘッドレストと3点式シートベルトを標準装備

4. 多面的なエコロジーへの配慮

- ・高効率なエンジンとトランスミッションの採用により燃費を向上
- ・ディーゼルトーボエンジンは、新開発の電子制御式超高压V4型噴射ポンプおよび高効率ターボチャージャーの採用、燃焼室の改善などにより、ディーゼル特有の黒煙を条件の厳しい高地においても目に見えないレベルに抑制
- ・環境負荷物質の低減およびリサイクル性に優れたトヨタスーパーオレフィンポリマーを積極的に採用

*1 SUV : Sport Utility Vehicle

*2 AHC : Active Height Control Suspension (油圧式車高調整付サスペンション)

*3 GOA : Global Outstanding Assessment (世界トップレベルの安全性評価)

*4 SRS : Supplemental Restraint System (乗員保護補助装置)



ランドクルーザー100 ワゴン VXリミテッド
[GF-UZJ100W-GNPGK] 〈オプション装着車〉

【車両概要】

1. 伝統の基本性能の進化

(1)ゆとりの動力性能

① 2 U Z - F E (ワゴンに搭載)

- ・ SUV専用として新開発したV8・32バルブ 4.7ℓ ガソリンエンジンは、インテークマニホールドのロングポート化や斜めスキッシュ燃焼室、各運動部品の軽量化、低粘度・低摩擦の高性能エンジンオイルの採用などにより、常用回転域での十分なトルクと高出力・高い静粛性・低燃費を同時に実現また、電子制御スロットルE T C S - i^{*1}の採用により、様々な運転状況下でアクセル開度に対するエンジン出力を制御し、良好なアクセルコントロール性を確保

*1 E T C S - i : Electronic Throttle Control System-intelligent

② 1 H D - F T E (バンに搭載)

- ・ 新開発したL6・24バルブ 4.2ℓ インタークーラー付直噴E F Iディーゼルトーボエンジンは、新開発の電子制御式超高压V4型噴射ポンプならびに高効率ターボチャージャーの採用、空冷式インタークーラーの搭載により、高出力、高トルク、静粛性、低エミッションを実現

<エンジン主要諸元>

	排気量 (cc)	最高出力 (PS/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	燃費 (km/ℓ)	
				マニュアル車	オートマチック車
2 U Z - F E	4,663	235/4,800	43.0/3,600	—	6.1 ^{*2}
1 H D - F T E	4,163	205/3,400	44.0/1,800	16.1 ^{*3}	16.1 ^{*3}

*2 10・15モード走行燃費

*3 60km/h定地走行燃費

(2)卓越した操縦性・走行安定性

- ##### ① フロントサスペンションには、ロングホイールストロークのダブルウィッシュボーン式独立懸架、ステアリングにはラック&ピニオン式を新採用するなど、優れた操縦性、乗り心地を確保

- ##### ② 油圧により車高調整するAHCと減衰力を制御するスカイフックTEMSを融合した新開発のサスペンションシステム (V Xリミテッドにオプション) により、卓越した操縦性・走行安定性を実現

- ・ AHCはスイッチ操作で素早く車高を上げ(フロント約40mm、リヤ約50mm)下げ(フロント約50mm、リヤ約40mm)することにより、悪路での路面干渉の抑制とともに、優れた乗降性を確保

また、車高をほぼ一定の高さに維持するオートレベリングや、走行スピードに応じ自動的に車高調整を行う車速感応など、多彩な機能を装備

- ・ スカイフックTEMSは路面状況、車速、運転操作に応じてスカイフック理論^{*4}に基づく16段階の減衰力で制御により、安定した姿勢での走行が可能

*4 スカイフック理論: 車体を仮想ショックアブソーバーを介して空中からつり下げ、路面からの凸凹入力に対して、車輪だけが上下動し、車体の動きに対してのみ減衰力を作用させ、車体の動きを小さくするという理論

- ##### ③ フロントトレッドを25mm、リヤトレッドを15mm拡大し、走行安定性をさらに向上

2. プレステージ性の追求

(1) 力強く風格のあるフォルム

① フロント

- ・ 横線基調のワイドなグリルと立体感のあるバンパー、2段式大型マルチリフレクターヘッドランプにより、ランドクルーザーのアイデンティティである力強さを表現

② サイド

- ・ 張り出し感と力強さを表現したフレアおよびバンパーとつながり感をイメージさせたクラディングパネルにより、剛性感のあるサイドビューを構成

③ リヤ

- ・ 立体的な造形のリヤコンビネーションランプと大型バンパーにより、ボリューム感と安定感を表現

(2) 高品位な室内

① 室内スペース

- ・ 室内長を30mm、室内幅を105mmおよび2列目足元スペースを70mm拡大し、一段とゆとりのある室内を実現

② エアコン、オーディオ

- ・ 前席、後席を別々に温度コントロールできるデュアルオートエアコンを標準装備（ワゴン）
- ・ 室内を急速に暖める場合、足元には内気を循環させ吹き出し温度を上昇させる内外気2層システムにするとともに、シリコンオイルの粘性を利用した世界初のビスカス式パワーヒーターを採用（バンにオプション）
- ・ ワイドビジョンTV放送の受信が可能な7インチワイドディスプレイを有し、2画面表示/8方向音声案内のGPSボイスナビゲーション*をはじめ、VICS受信機器接続対応、FM文字多重放送や情報提供サービス“MONET”の受信も可能なエレクトロマルチビジョンを設定（VXリミテッドにオプション）

* FM多重放送を利用し位置精度を高める

D-GPS (Differential-Global Positioning System) に対応

③ シート

- ・ 寸法の拡大とともに部分ごとに固さの異なるウレタンパッドを採用し、最適な座圧分布とすることで、快適な座り心地を追求
- ・ ワゴンのセカンドシートは、6:4分割とリクライニング機構、サードシートには、脱着とリクライニング機構を採用し、使用性を向上

④ 静粛性

- ・ エンジンの吸排気音の見直し、ボディ構造の高剛性化、駆動部品の軽量化、制振材・吸遮音材の効果的配置などにより、優れた静粛性を実現
- ・ ボディのフラッシュサーフェス化、ドアミラー形状の改善などにより、風切り音を抑制

⑤ その他

- ・ 超音波モーターを採用した電動チルト&テレスコピック式ステアリングコラムは、イグニッションキーを抜くとチルト最上位置およびテレスコピックを最縮位置まで移動させ乗降に配慮

なお、イグニッションキーを差し込むと抜く前の位置へ復帰（VXリミテッドGセレクションにオプション）

- ・ 視認性に優れたオプティロンメーターを採用（VXリミテッドにオプション）
- ・ 大型オーバーヘッドコンソールをはじめ、カップホルダーなど多彩な収納スペースを確保

3. クラス世界トップレベルの安全性

(1) アクティブセーフティ

- ① 高いアイポイント、補助確認ミラーやリヤアンダーミラー（オプション）の採用などにより優れた視認性を実現
- ② 路面の傾斜や悪路状況に応じ細かく作動条件を制御する新ABSと、新開発のハイドロブレーキブースター、ダブルリンク式ブレーキペダルの採用により、低踏力で高い制動力を確保
- ③ ドアミラーは、雨滴や霜を短時間で取り除くヒーター付を採用（オプション）するとともに、シフトレバーをリバースに入れると自動的に鏡面を下向きにさせ、後退時の下方視界を確保

(2) パッシブセーフティ

- ① 衝撃吸収ボディと高強度キャビンからなるクラス世界トップレベルの衝突安全ボディGOAを採用
- ② ピラーに衝撃を吸収するリブを内蔵し、ルーフサイドレールもエネルギー吸収構造にすることで、将来の米国の頭部衝撃緩和基準（'98年9月から米国にて順次適用開始）レベルの性能を確保した構造のインテリアを採用
- ③ アンダーボディおよび取り付け部を工夫することで、衝突時のブレーキペダルの室内への突出を抑制し、乗員の脚部への衝撃を緩和
- ④ デュアルSRSエアバッグに加え衝突時胸部への衝撃を緩和するプリテンショナー&フォースリミッター付シートベルトを運転席・助手席に全車標準装備
- ⑤ セカンドシート全席にヘッドレストと3点式ELRシートベルト（左右席はチャイルドシート固定機構付）を標準装備
- ⑥ 運転席・助手席に点滅式シートベルト非着用警告灯を採用

4. 多面的なエコロジーへの配慮

- ① 高効率な新開発エンジンの採用により、従来型比で、ガソリンエンジンは約7%（10・15モード走行燃費）ディーゼルトターボエンジンで約9%（60km/h定地走行燃費）の燃費向上を実現し、CO₂削減に寄与
- ② L6・24バルブ4.2ℓインタークーラー付直噴EFIディーゼルトターボエンジンは、新開発の電子制御式超高压V4型噴射ポンプ、高効率ターボチャージャーの採用および燃焼室の改善により、排出ガス中のNO_x（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）などを大幅に低減し、ディーゼル特有の黒煙を条件の厳しい高地においても目に見えないレベルに抑制することで、よりクリーンな排出ガスを実現
また、燃焼の改善、新型オイルフィルターの採用などにより、エンジンオイルの交換時期を10,000kmから20,000kmに延長
- ③ 環境負荷物質の低減として、ラジエーターおよびヒーターコア、バッテリーケーブル端子、ワイヤーハーネス被覆材などを鉛を含まない材料に一新し、車両全体で鉛使用量を約50%低減
- ④ リサイクル性に優れたトヨタスーパーオレフィンポリマーをバンパーやクラディングパネルなどの外装部品とインストルメントパネル、ガーニッシュなどの内装部品に積極的に採用

[TECS（メーカー完成特装車）車両概要]

<ランドクルーザー アクティブパッケージ（8ナンバー登録車）の特長>

- ① オートキャンプやアウトドアスポーツなどで使う、ベッドやシンク、コンロを使いやすい位置に配置し、キャンピングカーとしての使用性をさらに向上
- ② キャンプ装備品のデザイン、機構を一新し、クォータートリムと一体感のあるキャビネットを採用するなど、くつろぎのユーティリティスペースを確保
- ③ VXリミテッド、VXの全グレードに設定し、幅広いユーザーに対応

【販売概要】

1. 販売店 全国のトヨタ店
2. 月間販売目標 1,500台
3. 店頭発表会 1月24日(土)、25日(日)

【メーカー希望小売価格】

(消費税は含まず、単位：千円)

	グレード	定員	エンジン	トランスミッション	価格*
ワゴン	VX	8	2UZ-FE 〔 4.7ℓ ガソリン 〕	ECT-i	3,726
	VXリミテッド				3,998
	Gセレクション				4,430
バン	VX	5	1HD-FTE 〔 4.2ℓ インタークーラー付 直噴EFI ディーゼルターボ 〕	5速マニュアル	3,583
				ECT-i	3,726
	VXリミテッド				3,998
	Gセレクション				4,430

◎

◎掲載写真(除くオプション)

[TECS "アクティブバケーション"]

	グレード	タイプ	定員	エンジン	トランスミッション	価格*
ワゴン	VX	B*	5	2UZ-FE 〔 4.7ℓ ガソリン 〕	ECT-i	3,826
	VXリミテッド					4,098
	Gセレクション					4,530
バン	VX	B*	5	1HD-FTE 〔 4.2ℓ インタークーラー付 直噴EFI ディーゼルターボ 〕	5速マニュアル	3,733
					ECT-i	3,876
	VXリミテッド					4,148
	Gセレクション					4,580

ECT-i : 電子制御式4速オートマチック(インテリジェント)

※北海道、沖縄のみ価格が異なる。

* : A(ハイグレード)タイプは、B(標準)タイプに比べ110千円高。

以上