

個性派、という選択!
ひと味違う
ランクル

LAND CRUISER 76

VDJ76L

SKYAUTO

スカイオート
☎ 048-976-1235
🌐 <https://www.skyauto.co.jp/>



今回の仕様で販売価格は 585 万円 (税込)



ナナマルをディーゼルで乗りたい人に

ハマーH1やアメリカン SUV &トラックのスペシャリストとして、絶大な支持を得ている『スカイオート』。ショップ自体、4駆に強いのが特長だが、今回は海外仕様のランドクルーザーの輸入と、日本での検査登録にも成功! 乗れそうで乗れなかった、憧れのランクルが手の届く存在に!

PHOTO ●古閑章郎
TEXT ●高坂義信

輸入SUVのスペシャリストがオススメする中東仕様のナナマル



ハマーH1オーナーズクラブの事務局をつとめるなど、その販売や整備のスペシャリストとして知られる『スカイオート』。もちろんハマーだけでなく、その取り扱いにはアメ車全般におよぶ。とくにSUVやピックアップ、Jeepなどには力を注いでいて、ショップ自体のカラーはアウトドア&泥寄りといった印象だ。

だからたとえば、ランドクルーザーに興味を持ったとしても少しも不思議はないだろう。とくに70系は日本ではもう正規販売されるかどうか分らないし、それでも根強い人気のあるモデル。実際、スカイオートには問い合わせの声が多く届いていたという。

そんなわけで、輸入SUVのスペシャリストは、あっさり70系の国内導入を実現してしまった。今回のモデルは中東から輸入したVDJ76Lだ。モデルとしてはセミロングの4ドア、つまり日本で再販されたGRJ76と同じボディサイズで、ピックアップやトルーパーに比べれば扱いやすい。

ただし搭載エンジンは強力だ。4.5リッターディーゼルのターボの1VD-FTV型。検査・登録はかなり大変だったらしいが、リーズナブルなプライスでデリバリーしてくれるのもうれしい。装備はシンプルだが、エアコンやパワーウィンドウはしっかり標準だ。

VJ76L

日本仕様でもおなじみのセミロング+4ドアの“76”系。扱いやすいサイズと高いユーティリティ、そして快適なオンロード性能とオフロード走破性を両立するなど、所有するにも現実的な選択だ。ただしエンジンは強力な4.5ℓ V8ディーゼルトーボ、トランスミッションは5速マニュアルとなる。中東仕様のためハンドル位置は左。登録は1ナンバーとなるが、セカンドシートは3人掛けが可能で、5人乗りとなる。リヤのラゲッジスペースも、余計なものもなくシンプルそのもの。つまり広く、自分なりのアレンジで使えるってことだ。

- ◆全長×全幅×全高 (mm) : 4875 × 1790 × 1955
- ◆ホイールベース (mm) : 2730
- ◆車両重量 (kg) : 2475
- ◆最低地上高 (mm) : 235
- ◆乗車定員 (名) : 5
- ◆エンジン種類 : V型8気筒 DOHC ディーゼルトーボ
- ◆総排気量 (cc) : 4461
- ◆最高出力 (kW/rpm) : 151 (205ps) /3200
- ◆最大トルク (N・m/rpm) : 430 (44.0kg-m) /1200 ~ 3200
- ◆トランスミッション : 5速MT
- ◆駆動方式 : パートタイム4WD
- ◆燃費 (km/ℓ) : 9.7
- ◆使用燃料 / タンク容量 (ℓ) : 軽油 / 90
- ◆サスペンション 前 : 3リンク・コイル・リジッド
- ◆サスペンション 後 : リーフ・リジッド
- ◆ブレーキ 前 : ベンチレーテッド・ディスク
- ◆ブレーキ 後 : ドラム
- ◆タイヤサイズ : 225/95R16LT

日本でも再販されたGRJ76と、ボディサイズは同じ。ただしこちらはオーバーフェンダーなしのナローボディとなる。2730mmのホイールベースは街中での取り回しやオフローディングでもジャストサイズ。4ドアのユーティリティはファミリーにもオススメできる。



埼玉県越谷市南荻島 708-1

アメ車をメインにした海外仕様の車両の輸入販売だけでなく、スカイオートはアフター面でも心強い。スタッフさんは全員、整備士免許を所有。自社工場も6台リフトはじめ、計7台のリフトを用意。さらにアメリカのメーカーだけでなくメルセデスやBMW、ボルシェ、そしてトヨタなどのコンピュータ診断機を完備。こちらも正規ディーラー以上の信頼度なのだ。



今回のグレードはLX、インテリア装備はシンプルそのものだが、エアコンやパワーウインドーなど、最低限の快適装備は確保されている。シート地はファブリック。リヤシートは一体可倒式だが、フル乗車でも荷室はかなり広い。

サスペンションはフロント／3リンク・コイル、リヤ／リーフの、前後リジッド式。タイヤは225/95R16というリアサイズ。ホイールはリング式ではないがスチール製だ。前後デフロックはもちろん、現行モデルには各種の電子デバイスも充実。



エンジンは日本仕様には設定されなかった4.5ℓ V8DOHCターボ、1VD-FTV型。205ps & 44kg-mのスペックだ。ちなみに同エンジンのツインターボ仕様も、海外仕様の200系に搭載されている。トランスミッションは5速マニュアル。第1速が4.529というかなり低いギア比で、クローリング走行も得意としていそう。4WDシステムは伝統的なパートタイム方式。



とにかくその乗り味は強烈、ランクルらしいスバルタンさも味わえる。日本で再販されたGRJ76より、ファイナルが低いのか？ トランスミッションはギア比も含め同じモノだが、出足はスピードも頭打ち。しかし2、3速とシフトアップしていくと、エンジンがグインと回りだし、みるみる加速していく。もっさりしたGRJとは、完全に別物だ。この乗り味はちょっとクセになりそうほど魅力的だ。

