



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

トヨタ ランドクルーザー 40系

Toyota Land Cruiser 40 Series



トヨタ ランドクルーザー



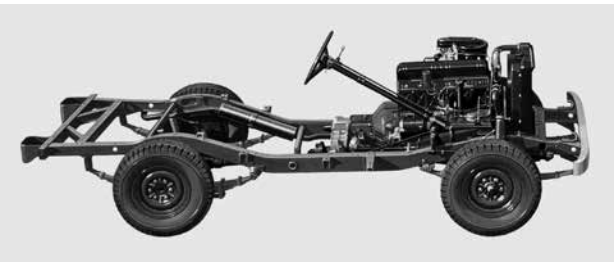
キャンバストップ。40系は先代の20系をベースに特徴のあるフロントグリルを採用したが、依然として機能優先のスタイル。リアシートは横向き対向ベンチシートで、荷物を積めるようにクッションは跳ね上げ式。

ランドクルーザーFJ40 キャンバストップ(1960年)主要諸元

全長	3840mm	型 式	FJ40
全幅	1665mm	エンジン型式	F
全高	1950mm	駆 動 方 式	パートタイム 4 輪駆動
ホイールベース	2285mm	エ ン ジ ン	直列 6 気筒 OHV
ト レ ッ ド (前)	1404mm	ボア×ストローク	90.0×101.6mm
ト レ ッ ド (後)	1350mm	総 排 気 量	3878cc
車 両 重 量	1480kg	圧 縮 比	7.5 : 1
乗 車 定 員	3 / 7 名	最 高 出 力	125HP/3600rpm
最 高 速 度	135km/h	最 大 ト ル ク	29.0kgm/2000rpm
最小回転半径	5.3m	サスペンション(前)	平行半楕円板ばね
登 坂 能 力	sin θ 0.72	サスペンション(後)	平行半楕円板ばね
タイヤサイズ	7.60-15	変 速 機	前進 3 段、後退 1 段
ボ デ ィ 構 造	フレーム構造	価 格	



4 ドアステーションワゴン。国内向けカタログではライトバンとされているが、国際的にはステーションワゴン。1967年にこれに代わる専用ボディの55系が登場した。55系は60、80、100、200系へと続く。



はしご形フレームに前後とも固定車軸をリーフスプリングで吊るというシャシーの構成は2代目から踏襲しているが、乗り心地や走行性能は改善がなされた。トランスファーは2速になった。エンジンは直列 6 気筒3878cc/125馬力のF型ガソリンエンジン。

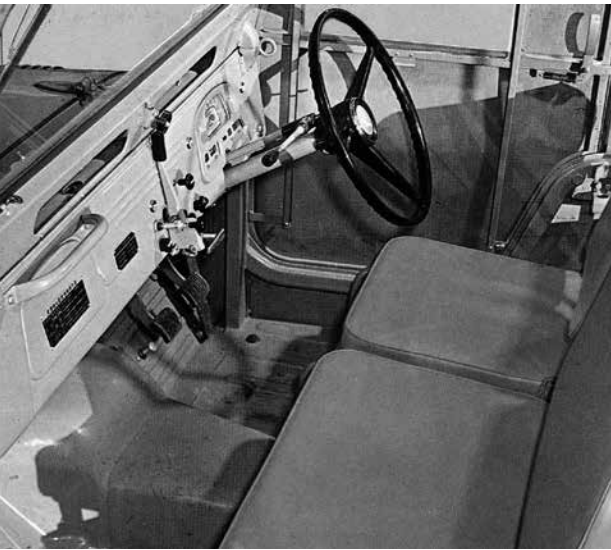
1950年 6 月、朝鮮戦争が勃発。アメリカは、これに兵力を総動員しなければならず、日本の防備のため警察予備隊(後の陸上自衛隊)を組織させた。それにジープに代わる相当数の車両が必要とされ、三菱、日産、トヨタが入札に応じた。これに三菱ジープが採用され、日産とトヨタは民生用としての販路を求めることになった。

トヨタの4 輪駆動車は、既存のシャシーとエンジンを使い、ジープタイプのボディを架装してつくられた。シャシーはトヨペットトラック(SB型、995cc)のもので、エンジンは、シボレー製を参考にしたA型の改良版B型(6 気筒3386cc、ガソリン)である。車重に対しパワーに余裕があり、トランスファーは1 速で済んだ。車名は当初B型エンジンを搭載したジープということからトヨタジープBJ型とされたが、ジープはウィリスの商標だったため、1954年にランドクルーザーに改められた。

1955年、モデルチェンジが行われ、外観は民間向けにふさわしいものとなった。エンジンはB型のほかにF型(6 気筒3878cc、ガソリン)が追加され、1956年からF型に一本化された。そして、この2 代目(20/30系)から海外への輸出が始められた。

1960年、2 度目のモデルチェンジが行われ40系となった。2 代目への評価を踏まえて走行性と快適性が改善された。ボディは居住性の向上を主体に変更され、シャシーは基本的に2 代目と共通で、ホイールベースは2285mm/2430mm/2650mmの3 種類。1964年に2950mmが加わり、荷台長さ不足が指摘されていたピックアップと、特装用キャブ&シャシーに使われた。外観は2 代目をベースにして特徴のあるフロントグリルが採用された。

機能面での最大の変更点は駆動系で、従来の4 速変速機と1 速トランスファーだけの組み合わせから、3



新たに追加されたコラムシフト車はトランスファーレバーとハンドブレーキ操作がダッシュボード側に移されたこともあり、前席の3人掛けが可能となった。

速変速機が追加されると同時にトランスファーが2 速となり、それに伴いデフ比も見直された。トランスファーレバーはフロアからダッシュボードに移され、北米市場からの要請でコラムシフト仕様車も用意されて前席の3 人掛けも可能となった(1972年以降フロアシフトに統一)。

1967年、40系のステーションワゴンに代わる専用ボディの55系が設定されたことに伴い、2650mmのホイールベースは廃止された。

1972年、ランドクルーザーに初のディーゼルエンジン(H型、直列 6 気筒3576cc)が、翌年には初の直列 4 気筒エンジンであるB型ディーゼルエンジン(2977cc、前述のB型とは別物)が追加され、日本国内では小型貨物自動車登録となることから特に個人ユーザーに歓迎された。またこれにより、定評のある信頼性・耐久性・悪路走破性に加えて経済性・走行性能面が改善されたことから海外でも好評を博し、販売台数は飛躍的に伸びた。

その後も1979年には燃料タンクが室外に移されて容量が拡大されたり、B型エンジンの排気量拡大により出力向上が行われたり、個人ユーザーの増加に伴う快適性の向上がなされるなど数々の改良を重ねながら1984(海外向けは1986)年まで約四半世紀の長きにわたり生産が続けられた。当初業務用主体の需要だったランドクルーザー40系は、時代の変化で個人需要が増え、やがて世界中のユーザーから支持されるブランドとなった。(山田耕二)