

2009年9月14日

TOYOTA、ランドクルーザープラドをフルモデルチェンジ

TOYOTAは、ランドクルーザープラドをフルモデルチェンジし、全国のトヨタ店（大阪地区は大阪トヨペット）を通じて、9月14日より発売した。

4代目となる今回のモデルは、“ランドクルーザー”が築き上げてきた、過酷な使用条件下における卓越した走破性・信頼性などの高い基本性能を引き継ぎながら、世界170以上の国・地域でご愛顧いただいているプラドの魅力であるオフロード・オンロードでの快適な走行性能を進化させたうえ、ユーティリティを徹底的に追求し、「いつでもどこへでも行ける安心感と快適性」を備えたクルマとして開発した。

具体的には、伝統のフルフレーム構造の改良と、さらなるボディ剛性のアップにより、乗り心地を向上するとともに、キネティックダイナミックサスペンションシステム(KDSS*¹)やクロールコントロールの採用により、**市街地・高速での走行安定性と悪路走破性とを高次元で両立**。また、オフロードの走行環境に応じ、駆動・制動の制御をスイッチ操作で切り替え可能な「マルチテレイン*²セレクト」に加え、車載カメラの映像から周囲の路面状況を確認できる**世界初*³の「マルチテレインモニター」**を設定し、ドライバーのサポート機能を搭載。さらに、セカンド・サードシートの居住性と利便性を大幅に高め、より一層快適な室内空間を実現したミッドサイズの本格4WDである。

【主な特長】

1. 洗練と力強さを追求したデザイン

- ▽トヨタ車のデザインフィロソフィ「VIBRANT CLARITY（生き生き・明快）」に基づき、**都会の街角にもアウトドアシーンにも映える、モダンでたくましいフォルム**をコンセプトとし、エクステリアは4WD車らしい躍動感を、インテリアは上質で快適な空間を追求。
- ▽助手席側フロントフェンダーの補助ミラーを不要とする、直前側方死角の確認も可能なマルチテレインモニターやワイドビューフロント&サイドモニターを採用することで、すっきりとしたスタイリングを実現。

2. 快適な室内空間と取り回しの良さ

- ▽4：2：4分割可倒式とした**セカンドシートに、足元スペースを広げるスライド機構**（スライド幅135mm）・**3列目への乗降性を高めるウォークイン機構**（助手席側）を採用し、ユーティリティを向上。
- ▽5：5分割可倒式**サードシートには、スイッチ操作でシートを自動で格納・復帰可能な電動フロア格納機構**を採用。さらに、3列目足元を低床化（約50mm）し、利便性と居住性を両立。
- ▽新採用の**可変流量パワーステアリングを標準装備**し、低速での取り回しの良さを確保するとともに高速での手応えある操舵感を実現。

3. 高い基本性能と走行性能を高める先進技術

- ▽**フルフレーム構造をベースに強度・剛性を向上し堅牢性・耐久性を確保したプラットフォーム**により、オフロード・オンロードでの優れた操縦性・走行安定性・乗り心地、および衝突安全性能を実現。
- ▽電気式アクイムレーターを新採用し、走行状況に応じて前後スタビライザーの作動を最適に制御する**キネティックダイナミックサスペンションシステム**を新設定。
- ▽オフロードでの微妙な速度調節が必要となる走行条件下で、エンジンとブレーキを自動制御して**極低速（5段階）を維持し優れた走破性と車両安定性を実現するクロールコントロール**を新設定。
- ▽砂地・がれき・モーグル・岩石路などにおいて、スイッチ操作によりオフロード走破性を発揮する**マルチテレインセレクト**や、**世界初のマルチテレインモニター**を設定。また、険しい路面状況で操舵角が認識不可能となった場合や、タイヤが切れた状態で駐車した際の発進時などに、メーター内ディスプレイで前輪の向きを確認できる**タイヤ切れ角表示機能**を全車に採用。

4. クラス*⁴トップレベルの環境性能と安全性能

- ▽2.7ℓ（2TR-FEガソリンエンジン）車で8.8km/ℓ*⁵、V6・4.0ℓ（1GR-FEガソリンエンジン）車で8.2km/ℓ*⁵を実現し、2.7ℓ車は「平成22年度燃費基準*⁶+10%」、4.0ℓ車は「平成22年度燃費基準*⁶+5%」を達成したうえ、全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル*⁷」の認定を取得。
- ▽VSC*⁸&TRC*⁹、合計7個のSRS*¹⁰エアバッグ、アクティブヘッドレスト（運転席・助手席）を標準装備したほか、プリクラッシュセーフティシステム（ミリ波レーダー方式）を新設定するなど、クラストップレベルの安全性能を追求。

1



ランドクルーザープラド TZ-G
 <オプション装着車>

- *1 KDSS: Kinetic Dynamic Suspension System
- *2 テレイン: 「地形」の意
- *3 2009年8月現在。トヨタ自動車調べ
- *4 4WD・SUVタイプ同排気量クラスでの比較
- *5 10・15モード走行、国土交通省審査値
- *6 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準
- *7 国土交通省の低排出ガス車認定制度
- *8 VSC: Vehicle Stability Control
- *9 TRC: Traction Control
- *10 SRS: Supplemental Restraint System (乗員保護補助装置)

【販売概要】

1. 販売店: 全国のトヨタ店 (大阪地区は大阪トヨペット)
2. 月販目標台数: 1,000台
3. 店頭発表会: 9月26日 (土)、27日 (日)

【生産工場】

日野自動車(株) 羽村工場

【メーカー希望小売価格】

(北海道、沖縄のみ価格が異なる。単位: 円)

グレード	エンジン	トランスミッション	駆動	定員 (人)	価格* (消費税込み)
TX	2TR-FE (2.7ℓ)	ECT-E	4WD	5	3,150,000
TX					3,300,000
“Lパッケージ”					3,740,000
TX	1GR-FE (4.0ℓ)	5 Super ECT		7	3,700,000
TZ					4,100,000
TZ-G					4,750,000

◎: 掲載写真 (除くオプション)

ECT-E: 電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック

5 Super ECT: スーパーインテリジェント5速オートマチック

*価格にはリサイクル料金は含まれない

【車両概要】

1. 洗練と力強さを追求したデザイン

▽トヨタ車のデザインフィロソフィ「VIBRANT CLARITY(活き活き・明快)」に基づき、都会の街角にもアウトドアシーンにも映える、モダンでたくましいフォルムをコンセプトとし、エクステリアは4WD車らしい躍動感を、インテリアは上質で快適な空間を追求。

- ・ワイドスタンスに低重心を強調し、安定感のあるフロントビュー。
- ・前後のフェンダーをボディパネル一体構造とし、躍動感を表現するとともに、流麗な造形を実現したサイドビュー。
- ・立体感を強調したバックドアにより力強さを演出したリヤビューは、機能別に張り出したリヤコンビネーションランプや、ワイパー格納式リヤスポイラーを配することで、機能性とスタイリッシュさを両立。
- ・水平基調のインストルメントパネルに、スイッチを機能別に配置しメタル調加飾を施した垂直基調のセンタークラスターを組み合わせ、洗練された力強さを表現。
- ・メタル調リングを施した2つの円筒からなるオプティロンメーターにより、先進感を表すとともに、視認性を確保。メーター中央部には、マルチインフォメーションディスプレイを設定し、燃費・航続距離などの車両情報を表示。
- ・ボディカラーは、新開発色の「ダークスチールマイカ」をはじめ、全10色を設定。

▽助手席側フロントフェンダーの補助ミラーを不要とする、直前側方死角の確認も可能なマルチレインモニターやワイドビューフロント&サイドモニターを採用し、すっきりとしたスタイリングを実現。

2. 快適な室内空間・取り回しの良さと各種装備

▽4：2：4分割可倒式としたセカンドシートには、スライド機構(スライド幅135mm)・ウォークイン機構(助手席側)を採用し、ユーティリティを向上。

▽5：5分割可倒式サードシートには、スイッチ操作でシートを自動で格納・復帰可能な電動フロア格納機構を採用。さらに、3列目足元を低床化(約50mm)し、利便性と居住性を両立。

▽新採用の可変流量パワーステアリングを標準装備し、低速での取り回しの良さを確保するとともに高速での手応えある操舵感を実現。

▽センターコンソール前方にカップホルダーを設置するとともに、ポータブルオーディオや携帯電話などを収納できるセンターコンソールトレイを設け、利便性を向上。

▽バックドア・ラゲージルームのユーティリティを追求。

- ・バックドアを開けずに荷物を出し入れ可能なバックドアガラスハッチを採用。
- ・オイルダンパー付ステーの採用により、任意の位置でドアを留め置くことが可能。
- ・ラゲージルームに、荷物の固定などに便利なラゲージユーティリティレールを新設。

▽車室内に最適配置した14個のスピーカーと最大出力465Wのアンプにより、迫力のある重低音からクリアな高音域まで、幅広く奥行き感のある音響空間を実現し、5.1ch サラウンド・サウンドにも対応したブラド・スーパーライブサウンドシステムを設定。

- ・AUX端子やUSB端子の設定により、ポータブルオーディオやUSBメモリ内の音楽などを車載スピーカーで再生することが可能。

<快適性・安心感を高める各種装備>

・スマートエントリー&スタートシステム

・携帯したスマートキーを取り出すことなく、フロント・バックドアの施錠・解錠が可能で、ワンブッシュでエンジンがスタート。

・サイドステップ&サイドステップ照明・室内照明

ステップ部を拡大するとともに、解錠時にステップ上面と路面を照らすことで、乗降性を向上。乗車時には、ルームランプ、ドアトリムと足元からの光で乗員を迎え、走行時には、センターコンソール付近も照らし出すなど、くつろぎの空間を創出。

・チルト&テレスコピックステアリング

簡単に最適なドライビングポジションを設定できるように配慮。

・快適温熱シート(運転席・助手席)

肩や腰、脚部にあたる部分にヒーターを配置することで、より効果的に温めることができ、無段階式ダイヤルノブでの好みに合わせた温度設定が可能。

- ・左右独立温度コントロールフルオートエアコン（花粉除去モード付）
顔まわりの花粉を素早く減少させることができる花粉除去モードを採用し、センターコンソール後面には後席エアコン吹き出し口を新設。
- ・雨滴感知式フロントワイパー
ウインドシールドガラスのセンサーが雨滴を感知し、雨滴量に応じた最適な払拭間隔でワイパーが作動。
- ・自動防眩インナーミラー
後続車のヘッドランプの光を検知し、鏡面の反射状態を変化させることで、眩しさを軽減。
- ・ワイドビューフロント&サイドモニター
車両前方直下および左右の映像を広範囲にわたり映し出し、さらに助手席側下部も表示。
- ・クリアランスソナー
合計8個の超音波センサーが障害物との接近を感知し、ブザーとディスプレイ表示で注意を喚起。
- ・レーダークルーズコントロール
先行車を認識し、設定車速内において、先行車との車間距離を走行速度に応じて維持。

3. 高い基本性能と走行性能を高める先進技術

▽すべての性能の基本となるプラットフォームは、伝統のフルフレーム構造をベースに強度・剛性を向上し堅牢性・耐久性を確保したうえで、オフロード・オンロードでの優れた操縦性・走行安定性・乗り心地、および衝突安全性能を実現。

・従来型のフレーム構造に改良を施し、ボディ各部の剛性を高めることで、車両全体のねじり剛性を向上し、操縦性・走行安定性を進化させ、より快適な乗り心地に寄与。

▽エンジンは、運転状況に応じて吸・排気バルブの開閉タイミングを最適に制御するDual VVT-i*11とローラーロッカーアームを新採用し高出力化(+20kW [27PS])・低燃費化(+0.4km/ℓ)したV6・4.0ℓ 1GR-FEと、2.7ℓ 2TR-FEのガソリンエンジンを設定。

▽4.0ℓ エンジンには5 Super ECTを組み合わせ、さらにマニュアル感覚のシフト操作が楽しめるシーケンシャルシフトマチックを新採用。

▽風切音を低減する高遮音性フロントウインドシールドガラスや、ロードノイズ・エンジン音を低減する吸・遮音材の最適配置により、静粛性を向上。

▽走行状況に応じて、前後の駆動力配分を瞬時に選択し、スムーズな発進・加速・旋回性能と安定感のある走りを実現するフルタイム4WD(トルセン®*12 LSD*13付トランスファー)を標準装備。

▽最上級グレードの「TZ-G」には、車両姿勢に配慮した乗り心地や、悪路での操縦性・走行安定性を確保するAVS*14 /NAVI・AI-AVS&リヤ電子制御エアサスペンションを採用。

・AVS/NAVI・AI-AVS制御:スイッチ操作で、コンフォート・ノーマル・スポーツ、3つの走行モードを選択でき、状況に応じた制御を実施。また、旋回時の車両姿勢を最適に保つとともに、L4走行時には、オフロード走行に最適な減衰力を設定。さらに、HDDナビ装着車には、AVSとナビゲーションを連動させ、ナビゲーションからの道路コーナー情報に基づき、ショックアブソーバーの減衰力を最適に制御することで、高い操縦性・走行安定性を確保するNAVI・AI-AVSを採用。

・リヤ電子制御エアサスペンション:走行状態に応じて車高を自動制御するとともに、スイッチ操作により、ハイ・ロー・ノーマル、3つの車高選択も可能。

▽キネティックダイナミックサスペンションシステム

・電気式アク્યムレーターを新採用し、油圧システムにより、前後スタビライザーの作動を最適に制御することで、オンロードでは高いロール剛性の確保による優れた車両安定性を実現し、オフロードでは大きなサスペンションストロークの確保による卓越した悪路走破性を実現。

▽クロールコントロール

・オフロードでの微妙な速度調節が必要となる走行条件下で、エンジンとブレーキを自動制御して極低速を維持し、優れた走破性と車両安定性を実現。スイッチ操作で5段階の選択が可能。ドライバーは、操舵に集中することができ、スタックからの脱出にも効果を発揮。

▽マルチテレインセレクト

・砂地・がれき・モーグル・岩石路などの走行環境において、ステアリングのマルチインフォメーションスイッチで4つのモードから適切なモードを選択すると、トラクションコントロールの制御を変化させるなど、車両側で駆動と制動を最適に制御し、オフロード走破性を発揮。

▽世界初のマルチテレインモニター

- ・マルチテレインセレクト作動中に、前後左右4つの車載カメラ映像から、車両周囲6エリア（フロント・リヤ、左右サイド前方・後方）の路面状況の確認が可能。さらに、フロント画面では、ステアリング操作に連動し、タイヤの予想軌跡と車両前端からの距離を表示し、ドライバーの走行をサポート。

▽タイヤ切れ角表示機能

- ・険しい路面状況でステアリング操舵角が認識不可能となった場合や、タイヤが切れた状態で駐車した際の発進時などにも、メーター内のディスプレイで、前輪の向き（7段階：中立・左右3段階）をひと目で確認が可能。

▽ABS制御の最適化により、ダート路、砂利路、砂地路などにおいても優れた制動性能を発揮する**マルチテレインABS**を新採用。

▽降坂時に、車速を維持し車両安定性を確保する**ダウンヒルアシストコントロール (DAC)*15**とともに、登坂発進時に車両後退を感知した場合、ブレーキからアクセルへ踏み替える際、ブレーキ油圧を制御し車両の後退を緩和する**ヒルスタートアシスタントコントロール**を採用。

4. クラストップレベルの環境性能と安全性能

▽2.7ℓ（2TR-FEガソリンエンジン）車で8.8km/ℓ（CO₂排出量*16：264g/km）、V6・4.0ℓ（1GR-FEガソリンエンジン）車で8.2km/ℓ（CO₂排出量*16：283g/km）を実現し、2.7ℓ車は「平成22年度燃費基準+10%」、4.0ℓ車は「平成22年度燃費基準+5%」を達成したうえ、全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル」の認定を取得。

▽環境に優しいアクセル操作（エコ運転）で点灯するエコドライブインジケータランプに加え、現状のアクセル開度とエコ運転の範囲を示すエコドライブインジケータゾーン表示を全車に採用することで、ドライバーのエコ運転に対する意識を啓発。

▽トヨタ自動車独自の環境評価システム「Eco-VAS*17」を活用し、効率的に環境負荷を低減。

- ・開発初期段階から環境目標を設定し、環境影響をバランスよく減少。
- ・LCA（ライフサイクルアセスメント）を実施し、走行段階だけでなく、生産から廃棄するまでの全段階で排出するCO₂や大気汚染物質の総量を低減。

▽内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、揮発性有機化合物(VOC*18)の発生量を抑制し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するなど、業界自主目標を達成。

▽コンパティビリティの概念を取り入れ、さらに進化した衝撃吸収ボディと高強度キャビンから成る衝突安全ボディGOA*19。

▽頭部傷害軽減においてクラストップレベルの保護性能を追求し、歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造。

▽VSC&TRC、SRSサイド&カーテンシールドエアバッグなど合計7個のSRSエアバッグ、アクティブヘッドレスト（運転席・助手席）を標準装備したほか、プリクラッシュセーフティシステム（ミリ波レーダー方式）を新設定。

*11 VVT-i: Variable Valve Timing-intelligent（連続可変バルブタイミング機構）

*12 株式会社JTEKTの登録商標

*13 LSD: Limited Slip Differential

*14 AVS: Adaptive Variable Suspension System（減衰力制御サスペンションシステム）

*15 DAC: Downhill Assist Control

*16 10・15モード燃費の1km走行当たりのCO₂排出量換算値

*17 Eco-VAS（エコバス）: Eco-Vehicle Assessment System（トヨタ自動車独自の総合的環境評価システム）

*18 VOC: Volatile Organic Compounds

*19 GOA: Global Outstanding Assessment（クラス世界トップレベルを追求している安全性評価）

以 上