



ランクル版B系エンジンの最終型
ナナマルで唯一の直噴ターボ車

LAND

TOYOTA CRUISER 70 LX

ランドクルーザー 70・LX FRPトップ [P-BJ74V 1985Model]

直噴ターボ。それはハイパワーディーゼルの代名詞。ランドクルーザーでは60、80、100と続く6気筒にその流れがあるが、70系では唯一BJ74/71に4気筒版があっただけ。カタログに載っていたのはたったの4年間。エポックメイキングでありピンチテーゼとも言えるレアなナナマル。それがBJのナナヨンとナナイチだ。

文/鈴木良広 写真/米屋浩二

パワーよりトルクが魅力
ヨナマル乗りが夢見る直噴ターボ

ランクルBJ40系オーナーが共有する悩みは「にも」にも錯問題だが、エンジンのアンダーパワーに我慢しているユーザーも多いようだ。かく言う私もそのひとり、オフロードではBJ46Vの3B型ディーゼルに手を焼くことがしばしばある。下のトルクがどうしようもなく情けないわけではないが、盛り上がり貧弱で負荷の変動に敏感すぎる。だからステアリングを握りながら、つい同じ3B型でも、初期型ヨナマルが積んでいたトルクの太い列型噴射ポンプ仕様ならなあ、とか、BJ41/44の2B型だろうとなら…なんてクチクチしてしまう。

そんなヨナマル(特にBJ42/46)オーナーが夢見るのが、エンジンのスワップだ。列型噴射ポンプの3B型や2B型もいいが、どうせだったら13B10型がいい、となる。13B10型は3B型をベースにヘッドやピストンを換え、CT26タービンを積んだ直噴ターボである。排気量は3B型と一緒だから、プロダクスの形はほとんど同じ。うまくすればそのまま載るかもしれない、なんて考える。アフターマーケットにはポルトオンターボもあるけれど、やはり直噴の魅力は大きい。