

**本体は好調、ターボは要チェック**

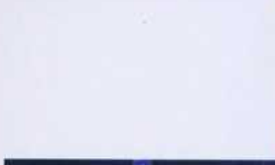
右:3B型のトルクに一層厚みが増した13B-T型。長いエンジンルームの半分しかないコンパクトさに注目。

下:さすがに15万kmも走るとターボのコンディションが気になってくる。このクルマではエンジン自体はほぼ完調だが、ターボのオイルシール性が弱ってきていて、吸気パイプの継ぎ目からはオイルがにじんでいた。そろそろ交換が必要な状態だ。



**実用回転域が狭い**

左:マニュアルフリーハブとこのスイッチによって4×2と4×4(HI)を切り換えた。下:回転計は4,000rpm前にレッドゾーンに突入する実用回転域の狭さが13B-T型のウィークポイントだ。



**理にかなった下回り**

新車時からのスプリングにはまだまだ張りがある。オフセットドライブ方式のトランスファーを持つナナマルでは、左のように前後デフとトランスファーの出っ張りが一線に並ぶ。オフロードでヒットさせやすいところが少なく、ライン取りを容易にするつくりだ。



**PTOウインチを装備**

右から、トランスファーのハイ/ロー、5速M/T、PTOウインチの各操作レバー。大きなトランスファーが、フロアパネルを幅広くしている。



**ヨソマルの面影が残るシート**

表皮のデザインや素材以外は、ヨソマルとはほぼ同形のシート。初期のナナマルには、ヨソマルとのオーバーラップがいくつもあ

ここでは真夏でも窓を開けて走れるほど爽やかなだろう。もちろん、そのほうがB Jや自然との対話も楽しめる。

キーをひねってアイドリングの音をしばらく聞いてみる。ターボが付いている分、直噴ディーゼルの鼓動はマイルドなのは当然としても、15万キロ走っている割には回転がなめらかでメカノイズも小さい。

ちょうど重めのクラッチペダルを踏んで、ゆっくりと駆動力をタイヤに伝えてみる。アクセルは開けない。約1.9トンのボディは身震いもせずにと動き出した。1日Z型など6気筒のNAならいざ知らず、この太いトルクは近頃の4気筒ターボでは決して味わるものではない。

アイドリングからの加速も気持ちがいい。ターボラグはほとんど気にならず、登り坂でもグズつかないのだ。他のB系エンジンのトルク曲線が、フラットなまま上方へ平行移動したような感覚とでも言おうか。良い意味でターボでありながらターボの存在感が薄い。アクセルペダルから伝わってくるのは、単純に排気量が大きくなったB系を操っているかのような感触だ。

ただ、3000rpmちょっとですぐに回転計の針がレッドゾーンに飛び込もうとする。出鼻をくじかれる思いがする。トルクダウンはあまり感じないからもっと引張りたいたいのに、すぐにドクターストップがかかる。回転の立ち上がりは速いだけに残念だ。シフトレバーはこまめに動かすことになる。

反面、いったん定速走行になると、緩い登り勾配に差し掛かってもアクセルを余計に開ける必要はほとんどない。スロウダウンはわずかだ。シフト操作がスムーズでも、13B-T

**● 新田健二さん**

「ペンションKEN HOUSEオーナー」ペンションをオープンさせて15年。その間BJ74Vはいつも白樺の脇にあるが、セカンドカーは何度も替わってきた。訪れるお客のクルマは、新田さんとの出会いをきっかけに、ランクルに乗り換える人が増えているという。



ペンションKEN HOUSE  
長野県諏訪郡富士見町 12067-859 TEL 0266-66-2553

オープン以来、15年間変わらない風景。緑と白と赤のコントラストが目も引く。



型はドライブバーを許してくれる。そんなフロントの深さも大きな魅力だ。

日本では、現在のナナマルに6気筒の1日Z型NAディーゼルしか設定されていない。海外では6気筒ガソリンの1FZFE型も載る。ビッグアップやトルーフキャリアのような大量輸送モデルがナナマルの主軸である以上、大排気量化、ハイパワー化は必然の流れではある。だが、その一方で、ヨソマルが備えていたコンパクトさや軽さを継承するナナマルがあってもいい。70系プラドやその輸出仕様車ランドクルーザーIIには4気筒モデルがあったが、本流のナナマル、そのショートやミドルのエンジンには、この13B-T型のような4気筒ターボディーゼルがふさわしい。

BJ74Vのドライブは、まさに温故知新。いろいろと考えさせられることが多かった。エポックメイキングな四駆は、いつもドライブバーを立ち止まらせ、そして考えさせる。