

磨かれた基本設計と最先端のシャシー制御技術が生む、類 道を選ばずに駆ける、誇りと喜びを提供します。

プラットフォームから一新。他を寄せ付けない圧倒的な走破性を身につけました。

■新開発プラットフォーム

全ての性能の土台となるフレーム、サスペンションを一新。新設計のフレームは、最新の衝突安全性能を確保しながら、従来比でねじり剛性:約1.4倍、曲げ剛性:約1.2倍の大幅な剛性アップを達成。フロントサスペンションは従来のトーションバーからコイルスプリングに一新するとともに、前後ともにサスペンションストロークを大幅に拡大。オフロード走破性をさらに向上するとともに、オンロード性能も進化させています。

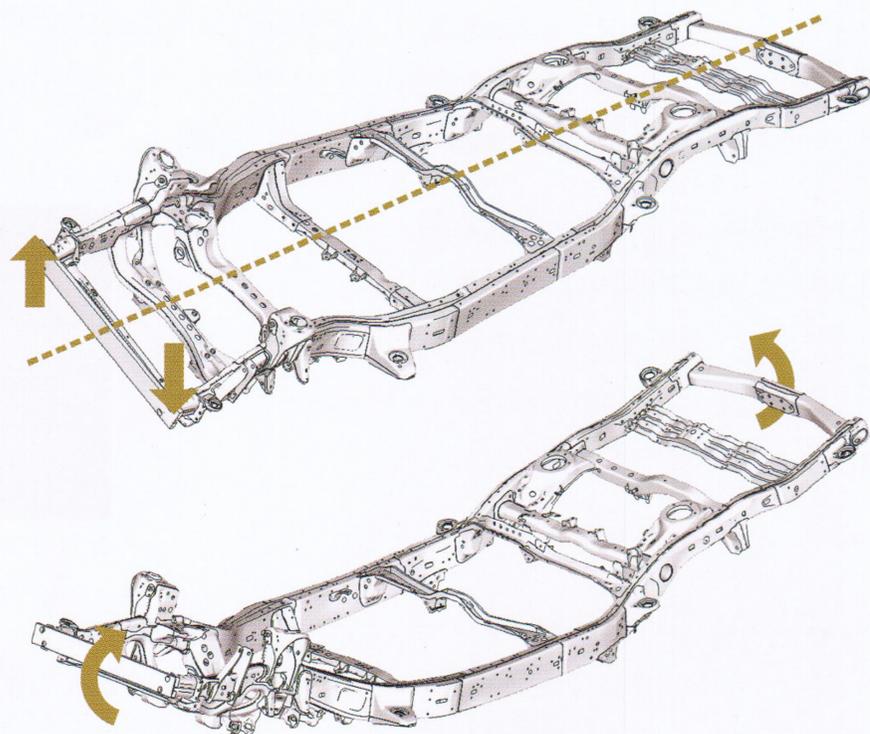
ランドクルーザーがこだわり続ける「フレーム構造」の強み

〈オンロードでは〉

○フレームとキャビン(ボディ)が分離しているため、ロードノイズや振動が伝わりにくく、快適な室内環境を提供します。

〈オフロードでは〉

○鋼板の厚みやクロスメンバーの配置を最適化することで、ねじりや曲げに対する必要十分な強度を確保します。



ねじれ / 曲げ状態のシュミレーションイメージ

サスペンションシステム

〈フロントサスペンション〉

従来のトーションバー方式を一新し、コイルスプリング式のハイマウント・ダブルウッシュボーンサスペンションを採用。大きなサスペンションストロークを確保しながらアライメント変化を抑え、高いオフロード走破性を実現。乗り心地においても優れた性能を実現しました。

〈リヤサスペンション〉

定評ある4リンク式サスペンションを継承しつつ、サスペンションストローク量を大幅に拡大しています。路面追従性を一段と高めました。



※テスト車両による撮影です。実際の仕様とは異なります。

ホイールアーティキュレーション比較 ()は現行差 ※KDSS装着車

	新型ランドクルーザー	現行ランドクルーザー
フロント	640mm(+70mm)	570mm
リヤ	690mm(+105mm)	585mm

(社内測定値)



ホイールアーティキュレーションとは…

ホイールアーティキュレーションとは、障害物乗り越える際、4つのタイヤのうち1つのタイヤだけが障害物に乗り上げても、他のタイヤが浮き上がらず接地状態を維持できる、オフロード走行における接地性能の目安です。



この高さがホイールアーティキュレーション

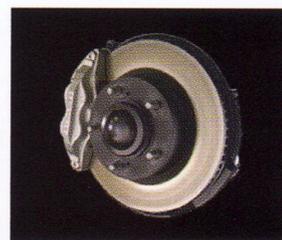
■ブレーキ

○エンジン出力の大幅向上に合わせて、前後輪ともにブレーキサイズを拡大。

従来の16インチに対して全車に17インチディスクブレーキを採用しています。

○フロントには高い制動力を発揮する4ポッドキャリパーを採用。

また耐フェード性能を高めたベンチレーテッドディスクを前後輪ともに装備しています。



フロントブレーキ



リヤブレーキ