

LAND CRUISER


80

FULL-TIME 4WD, ELECTRICAL DIFFERENTIAL LOCK
COIL-SPRING + LEADING ARM TYPE FRONT SUSPENSION, 4 LINK REAR SUSPENSION
1 HD-T 4.2l DIESEL ENGINE, 1 HZ 4.2l DIESEL ENGINE, 3F-E 4.0l GASOLINE ENGINE
2 STAGE SHOCK ABSORBER, DRUM IN DISK BRAKE
NEW PPS STEERING, MULTI-ADJUSTABLE SPORTS-SEAT
DUAL AIR CONDITIONING

トヨタ自動車株式会社 お客様相談センター
このカタログに関するお問い合わせは、お近くのランドクルーザー
取扱い販売店または下記のお客様相談センターへ

●名古屋(本部) TEL(052)952-3333	●大阪 TEL(06)252-2255
●札幌 TEL(011)852-3333	●広島 TEL(082)231-5333
●秋田 TEL(0188)65-7333	●高松 TEL(0878)23-4333
●仙台 TEL(022)267-3333	●福岡 TEL(092)938-3333
●東京 TEL(03)817-7333	●鹿児島 TEL(0992)27-5333
●金沢 TEL(0762)45-1333	

本部所在地 〒461 名古屋市東区泉一丁目23の22

Fun To Drive 安全はシートベルトから 新しいトヨタが走りはじめます。  TOYOTA

本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。(このカタログの内容は89年10月現在のもの) ボデーカラーおよび内装色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。 201026-8910

4WDの新しい歴史が始まる。
LAND CRUISER 80
誕生



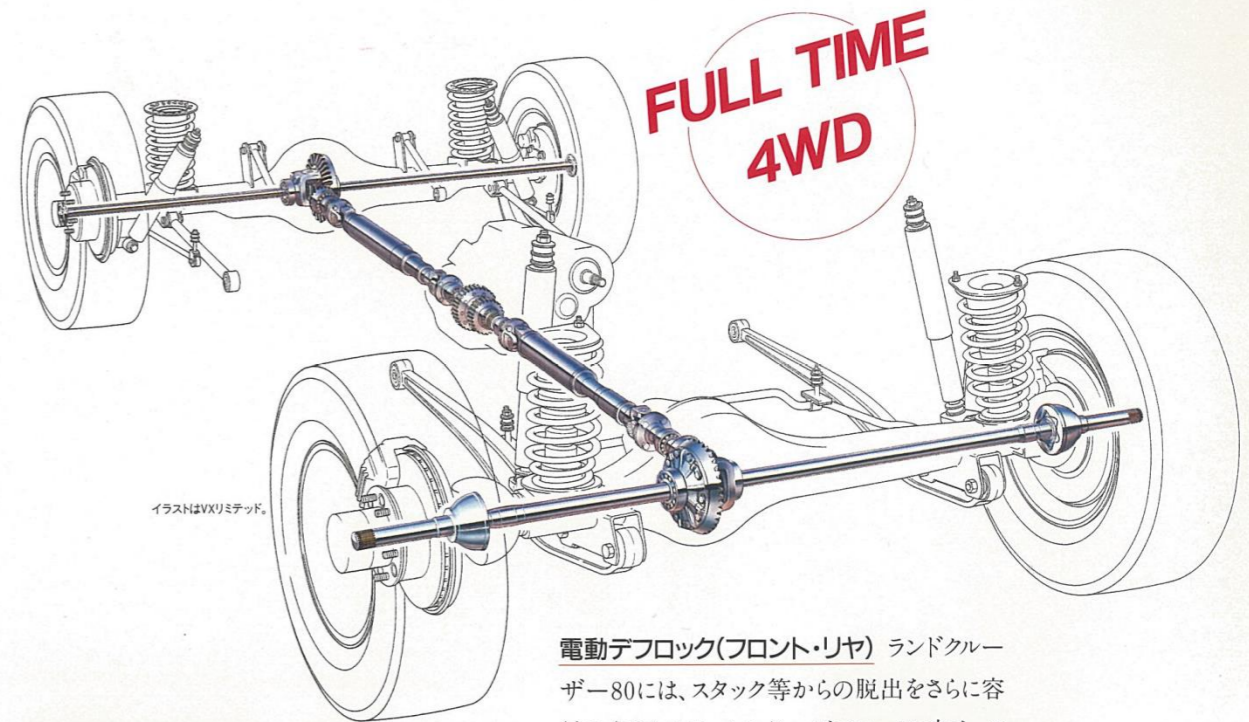
写真はバンXリミテッド、アドベンチャー・ロード・トローニング20Rのボデーカラーはオプション

新しい脚力は、道を選ばない。

ランドクルーザーから始まる、新4WD時代。ランドクルーザー80では、同タイプの国産車でははじめてのセンターデフ付のフルタイム4WDを採用(STD※※)。センターデフの動きによりコーナリング状況に合わせて前後輪に回転差を発生(差動)させるためタイトコーナーブレーキング現象(前後輪の回転差によって曲がりにくくなる現象)が起こることもなく、また、パートタイム4WDのように路面に応じて2WD↔4WDを切り換える必要もないスムーズで快適な4WDとなっている。センターデフは、信頼性の高いベベルギヤ方式。また、脱輪等の緊急脱出用として電動モーター式アクチュエータを組み込んだセンターデフロック機構を採用するなど、確実な作動を実現している。これらの機構により、ランドクルーザー80は、4WDの特性である優れた直進性に加え突然の路面変化にも影響されない高い走行性能を手に入れている。

定評のパートタイム4WDをリファイン。
強度・耐久性のアップとともに異音・騒音の低減、歯車・軸受の小型・軽量化を図るなど、各部を徹底的にリファインしている。(バンX-GX-STD)

4WD本来の走破性の高さと乗用車並みの乗り心地を両立させた新サスペンション。
地球を駆けめぐるランドクルーザーのシーンには、足まわりにも高度な性能が要求される。高速直進性、操縦安定性、コーナリング性、そして、あらゆる路面を難くならず悪路走破性。こうしたファクターをクリアしながら、卓越した乗り心地をハイレベルで達成できなければならない。このため、ランドクルーザー80ではフロントにコイルスプリング+リーディングアーム式サスペンションを採用。サスペンション横剛性及びロール剛性のアップで、操縦安定性を向上。さらに、ショックアブソーバーのサイズアップで、悪路での走破性も向上させている。また、リヤには優れた乗り心地で定評の4リンク式を採用。これらのベストマッチングにより、ハードな要求に応えるとともに、オンロードユースにも対応し、快適な乗り心地を実現している。



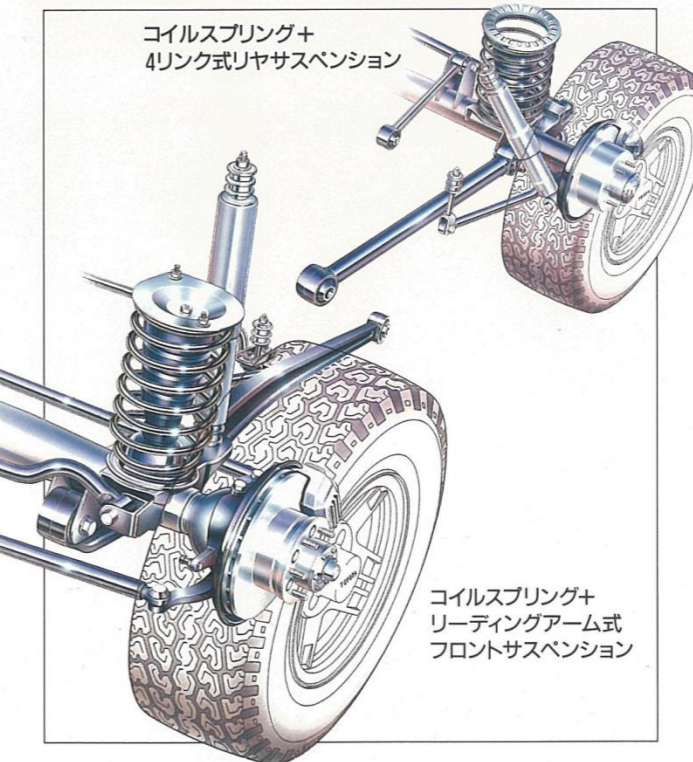
イラストはVXリミテッド。

**FULL TIME
4WD**

電動デフロック(フロント・リヤ) ランドクルーザー80には、スタック等からの脱出をさらに容易にするために、センターデフロックに加え、フロント・リヤにも電動デフロックを採用。一連の動作がスイッチ操作ひとつで、スムーズに行なえる。(全車にオプション)



ワンタッチ2-4セレクター & メカニカルフリーホイールハブ
(バンX-GXのパートタイム4WD、STDに標準)



コイルスプリング+
4リンク式リヤサスペンション

コイルスプリング+
リーディングアーム式
フロントサスペンション

2ステージショックアブソーバー
減衰力可変式のショックアブソーバーを新搭載。室内のスイッチ操作により、路面に応じてスポーツとノーマルの2通りの減衰力が選べる。サスペンションと相まって、通常走行時の乗り心地とワインディング&オフロード走行時の操縦安定性を両立させている。(VX以上に標準)



FOOT WORK

4WDの頂点へ。

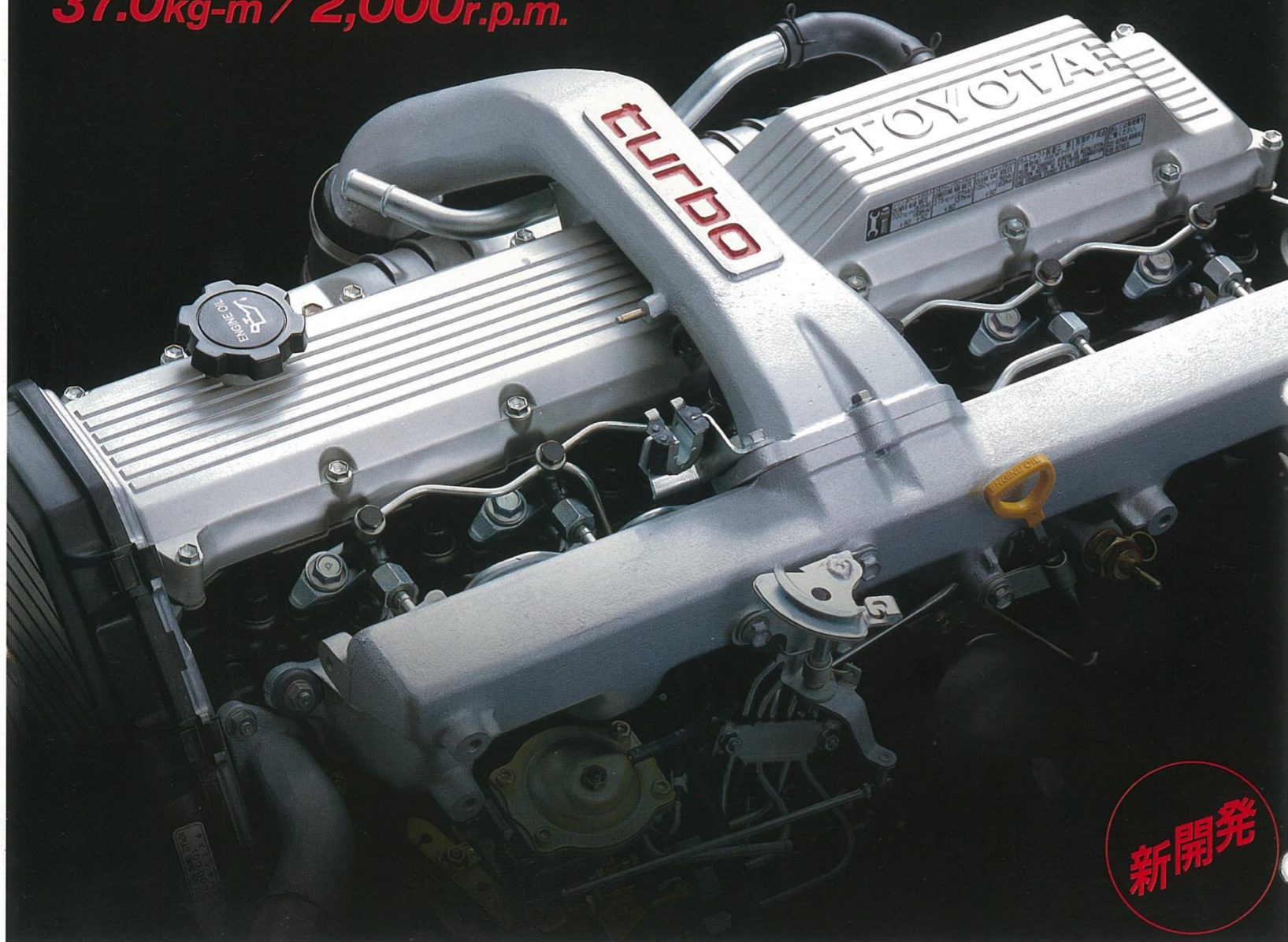


写真はバンVXリミテッド。アドベンチャー・ロード・トローニング(20R)のボデーカラーはオプション。

LASRE 直噴 1HD TURBO DIESEL

4,163cc NET165ps / 3,600r.p.m.

37.0kg-m / 2,000r.p.m.



新開発

POWER UNIT

トヨタ最高級4WDを語るにふさわしい、**新開発ディーゼルターボエンジン、1HD-T。**「新しい4WD時代を築くにふさわしい、より性能アップした新エンジンの開発」。この開発テーマに基づき、ランドクルーザー80のディーゼルエンジンでは、すべての部品を新設計。まずパワーアップに不可欠な排気量を200ccアップし、4,163ccとした。また動弁系駆動方式をOHC方式に変更。これにより、高出力を発揮する高回転エンジンを可能にした。

1HD-Tでは、トヨタ独自のTRB (TOYOTA Reflex Burn) 燃焼法を用いた直接噴射式ディーゼルエンジンを採用、低速から高回転域まで高いトルクを得ている。新素材FRM (Fiber Reinforced Metal) を用いたハイリングピストンが出力向上も実現している。さらに直噴式6気筒の高回転エンジンとしては、初めての分配型噴射ポンプを採用。軽量化、小型化とともに排ガス浄化、高出力化という相反する特性を両立させている。噴射ノズルには燃料圧力に応じてニードルが2段階に作動する2スプリングノズルを採用。ディーゼル特有の軽負荷域ノッキング音の低減に成功している。ターボチャージャーにおいては、タービン容量の小流量化お

よびタービンホイールとのベストマッチングを図ることで、過給圧を全回転域にわたり従来より高目に設定。これにより、全域ターボならではの胸のすく走りを手に入れている。高出力・高トルク化とともに徹底した軽量・コンパクト化、低燃費化を図った1HD-Tは、最高出力ネット165ps、最大トルク37.0kg-mという世界でもトップレベルの数値をマークする。またラダーフレーム構造のシリンダーブロックおよびフルバランスクランクシャフト等を採用し、エンジン各部から発生する振動や騒音を大幅低減。ディーゼルエンジンとは思えない静粛性も実現している。高出力、低燃費、静粛性、どれをとってもトヨタ最高級4WDにふさわしいエンジンとなっている。

パワーが大地に躍動する。

LASRE 1HZ DIESEL

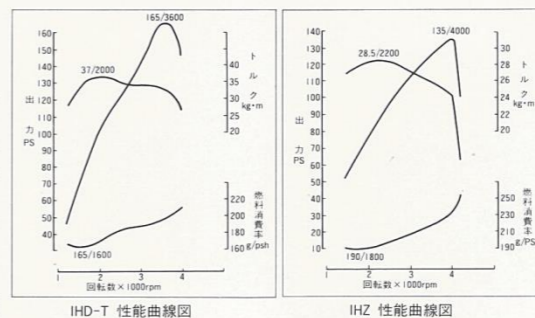
4,163cc NET135ps / 4,000r.p.m.
28.5kg-m / 2,200r.p.m.



新開発

ディーゼルエンジンの新しい規範、1HZ。1HD-Tとほとんど同一のブロック&ユニットを共用したOHC型直列6気筒ディーゼルエンジン。1HD-Tがターボチャージャーを搭載しているのに対し、1HZは燃焼室を渦流室式とし、ノンターボでありながら最高出力ネット135ps、最大トルク28.5kg-mというハイレベルな数値を達成。低速から中・高速域まで、全域での力強い走りを可能にしている。さらに、ランドクルーザー80ならではの走りのために、すべての部品を新ラダーフレーム構造のシリンダーブロックおよびフルバランスクランクシャフト等を採用し、徹底した低振動・低騒音化を図るとともにコンパクト化・軽量化を追求したことで、ディーゼルエンジンの新しい規範となるにふさわしい、高性能エンジンに仕上がっている。

用し、徹底した低振動・低騒音化を図るとともにコンパクト化・軽量化を追求したことで、ディーゼルエンジンの新しい規範となるにふさわしい、高性能エンジンに仕上がっている。



ブレーキ フロントにはベンチレーテッドディスクブレーキ(標準)を、リアにはパーキングブレーキ内蔵のドラムインディスクブレーキ(標準)を採用。



タイヤ&ホイール



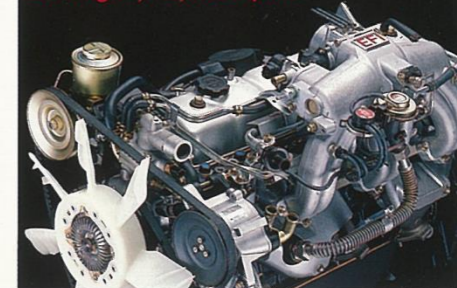
①31×10.50R15-6.7JJアルミホイール(VXJに標準) ②31×10.50R15-6.7JJ塗装ホイール(VXJに標準) ③215/80R16.6Jメックホイール(GXに標準) ④215/80R16.6J塗装ホイール(GXに標準) ⑤7.00-16セミラグタイヤ、グレーホイール(STDに標準)

使い勝手のいい12/24ボルテージ・スイッチング・システム ディーゼル車には始動時のみ24Vになる12/24ボルテージ・スイッチング・システムを採用。これにより、豊富な12V用アクセサリーの使用を可能とした。(ディーゼル車)
ブレーキブースター 大型のタンデムブースターを採用。軽い踏力でも確実な制動効果を発揮。

高効率の燃焼と安定した力強さを誇るガソリンエンジン、3F-E。

ワゴンには、定評の3F-Eエンジンを搭載。EFIによる高効率な燃焼と高回転域までのスムーズな吹け上がりの良さが際立つエンジンだ。

3F-E GASOLINE
3,955cc NET155ps / 4,200r.p.m.
29.5kg-m / 2,600r.p.m.



写真は実冷地仕様

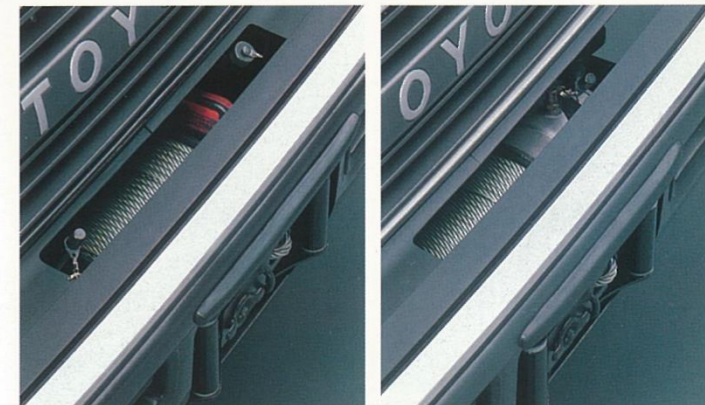
エンジンとともにリファインされた、高剛性ボデー。結合剛性アップにより、トヨタ最高級4WDにふさわしい静かな室内を造りだしている。**安全にしかも確実に操るために。**A/T車には、誤操作防止のためキーインターロック付シフトロック装置を装着。M/T車には操作感覚を向上させた新開発5速マニュアルミッションを搭載。



写真はVXJミッド

写真はGX

バンパー内蔵式電動ウインチ&メカニカルウインチ スタック時の自力脱出や他車のレスキューに威力を発揮。電動ウインチは、車外から操作できるリモートコントロール式。



電動ウインチ(全車にオプション)

メカニカルウインチ(GX, STDにオプション)

●「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。

まだ見ぬ領域へ。



写真はバンXXリミテッド。アドベンチャー・ロード・トレーニング20Rのボデーカラーはオプション。



写真はワゴンVXリミテッド。電動デフロック(フロント・リヤ)はオプション。*写真は機能説明のために点灯したもので、実際の走行状態を示すものではありません。

COCK PIT



アクセサリメーター(方位計+高度計)(VX以上に標準、GXにオプション)



ワンタッチ式パワーウィンドウ&ドアキー連動パワードアロック(VX以上に標準、GXにオプション)

ランドクルーザー80のcockpitは、人間工学に基づき、ステアリングホイールまわりに各種メーター・スイッチ類をレイアウト。すべての機器は運転姿勢を崩すことなく、スムーズに操作・確認できるようになっている。まるでドライバーを包み込むかのような非対称のcockpit。ソフトな印象を与える丸みをおびたインストルメントパネル。ランドクルーザー80のcockpitは、高級乗用車に匹敵する美しい仕上がりになっている。**最適なハンドリングを可能にする新PPS。**新開発のPPS(プログレッシブ・パワーステアリング)は、ギヤボックスのコントロール部に設けた油圧反力室に作用する油圧を制御。車速に応じた最適なハンドリングを可能としている。**ドアキー連動式パワードアロック**ドアキーの施錠・解錠に連動して、すべてのドアロックが開閉する。

高性能を体感する。

サンシェード付電動ムーンルーフ
爽快クルージングのために、光や風を積極的にとり入れる大型のムーンルーフを新採用。太陽がまぶしいときは、サンシェードで光をカット。ルーフ開作動時は、全閉状態より約100ミリ手前でルーフが一時停止する装置が付いて、安全面にも十分な配慮がなされている。また、新たにチルトアップ機能も追加。天候や季節に合わせて、室内のフレッシュ化に抜群の威力を発揮する。(GX以上に標準)



チルトアップ

CDプレーヤー9スピーカーオーディオシステム
VXリミテッドには、カセット一体AM/FMマルチ電子チューナーとCDプレーヤーをセットで搭載。独自のアンプを持つリヤウーハースピーカーをはじめ、9つのスピーカーにより、臨場感ある音場を再現する。



CDプレーヤー(VXリミテッドに標準)



9スピーカー(VXリミテッドに標準)



センターフルコンソールボックス(GX以上に標準)



グリップ付大型アームレスト(GX以上に標準)



ドアポケット(フロントドア用)(GX以上に標準)



クールボックス(アイスメーカー付)(VXリミテッドに標準)



アジャスタブルショルダーアンカー



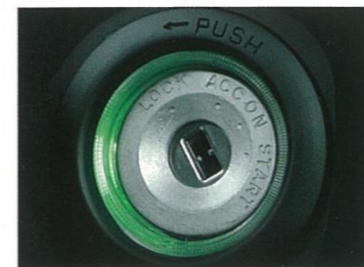
カップホルダー



リヤセンターアームレスト(VX以上に標準)



バックスペアタイヤキャリア(ロック付)(VXリミテッドに標準(非装車あり)、VXにオプション)



イグニッションキー照明(VX以上に標準)



新タイプキー(盗難防止用)(全車に標準)



電動格納式ドアミラー(VX以上に標準、VXリミテッドはボデー同色)



オートドライブ(VXリミテッドに標準)



異形ヘッドランプ・フォグランプ(全車に標準)
コーナリングランプ(GX以上に標準)



ヘッドランプクリーナー(VX以上に標準、GXにオプション)



フロズステイントッドガラス(VX以上に標準、GXはフロズガラス)

光の舞台へ。



写真はワゴンVXリミテッド。ボデーカラーはダークブルーインッシュクレメタリック(183)。



高級感を堪能する。

ラグジュアリーなエクセースのシートを加え
この座り心地と豪華さは、高級車の品格。
ランドクルーザー80では、ドライビングポジションをリファイン。充分な着座スペースとヘッドクリアランスを確保している。また、すべてのシートのボリュームをアップ。併せて、サポート性も向上させている。VXリミテッドのシートには、スウェード感覚の高級素材エクセースを使用。同時にGX以上のシートを防汚処理。豪華さとともに、ハードな使用にも対応する。ランドクルーザー80シートは、快適な4WD走行を演出するスポーティかつラグジュアリーなシートに仕上がっている。

最適なドライビングポジションを創りだす、マルチアジャスタブルシート。

- ①ヘッドレスト前後調整
- ②ヘッドレスト上下調整
- ③リクライニング
- ④サイドサポート
- ⑤電動式ランバーサポート
- ⑥上下アジャスター
- ⑦シートスライド



シートヒーター(フロントシート)
"LO"と"HI"の2段階切り換えが可能。(GX以上に寒冷地仕様とセットでオプション)



写真はワゴンVXリミテッド。電動デフロック(フロントリヤ)はオプション。

多彩なシートバリエーション セミフラットになるフロント&セカンドシートをはじめ、荷物の量に応じて片側のみ又は両側倒すことができるセカンド分割シート(STDを除く)、大きめの荷物も収納可能なラゲージスペースなど、RV性を一段と高めたシートバリエーションだ。またワゴン車のセカンドおよびサードシートは5段階のリクライニング機構付。長距離ドライブでも疲れを最小限にとどめてくれる。



サードシートリクライニング(ワゴン車に標準)



トノカバー(バンVXリミテッドに標準)



ラゲージスペース(ワゴン車)



ラゲージスペース(ワゴン車スペースアップ時)

INTERIOR



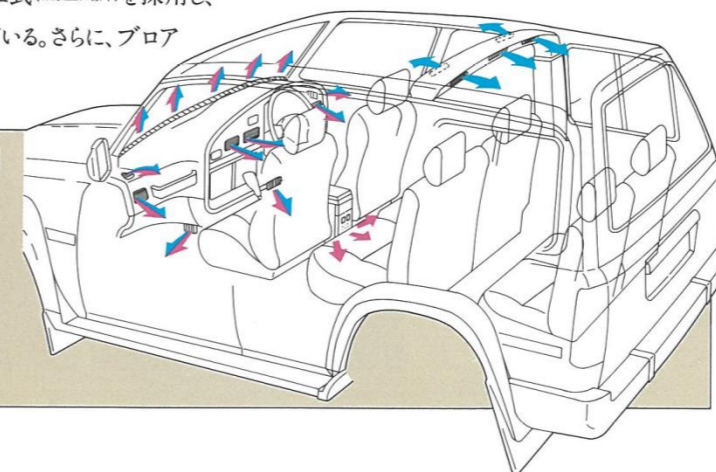
写真上下はワゴンVXリミテッド。シートヒーターは寒冷地仕様とセットでオプション。

デュアルオートエアコン ワゴンVXリミテッドには、オートエアコンに加えリヤ右クォータートリムにもクーラーを内蔵。デュアルの効果で広い車内を快適にする。また、ヒーターコントロールパネルには大型プッシュ式(VX以上に標準)を採用し、操作性の向上を図っている。さらに、ブロー

モーターを大型化し、吹き出し風量をアップするなど快適性を向上させている。(ワゴンVXリミテッドに標準)(ワゴンVXにオプション)
シングルオートエアコン (バンVXにオプション)

ベンチレーション図

- 冷房
- 暖房



イラストはワゴンVXリミテッド。



デュアルオートエアコンスイッチ
プッシュ式ヒーターコントロールパネル(VX以上に標準。写真はオートエアコン仕様)

自分だけの一台がある。

WIDE VARIATION

WAGON VX LIMITED



写真はワゴンVXリミテッド。ボデーカラーはダークブルーイッシュグレーメタリック(83)。電動デフロック(フロント・リア)はオプション。

WAGON VX



写真はワゴンVX。ボデーカラーはレッドマイカ(314)。アルミホイール、デュアルオートエアコン、電動デフロック(フロント・リア)はオプション。

VAN VX LIMITED



写真はバンVXリミテッド。アドベンチャー・ロード・トローニング(20R)のボデーカラー、電動デフロック(フロント・リア)はオプション。

VAN VX



写真はバンVX。ボデーカラーはダークブルーイッシュグレーメタリック(83)。アルミホイール、電動ウインチ、シングルオートエアコン、電動デフロック(フロント・リア)はオプション。

VAN GX



写真はバンGX。ボデーカラーはライトベージュメタリック(4K1)。メカニカルウインチ、電動リモコンファンダミラー、フルフロードリアアスル&電動デフロック(フロント・リア)カセット一体AM/FMマルチ電子チューナー、ヘッドランプクリーナーはオプション。ドアキー・運動パワードロック&ワンタッチ式パワーウィンドウはセットでオプション。

VAN STD



写真はバンSTD。ボデーカラーはホワイト(045)。ファンダミラーはオプション。

