



4x4で  
世界を駆け  
オーストラリア編

# アウトバック 激走8,000km



## DVDドキュメンタリー第2弾製作開始

輸入開始以来半世紀、オーストラリアでランドクルーザーがどのように使われてきたかをまとめたDVD-videoを製作して2年、今度は世界を舞台にランドクルーザーの活躍を紹介すべくDVDドキュメンタリー第2弾の制作を始めた。

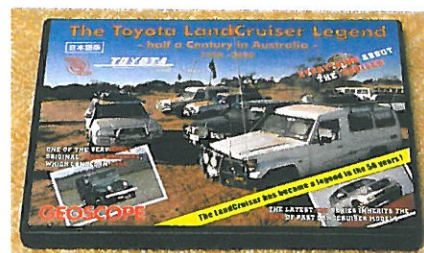
オーストラリアでのランドクルーザーといえば当然V8ターボディーゼルを搭載した70系である。ランドクルーザーの市場は世界中に広がるが、これはオーストラリアにしか“生息”していない貴重種である。それを広大なアウトバックのダートで思い切り撮影しようというのが今回の旅の目的だった。

シドニーで借り出したVDJ78トウループキャリアは走行1,029キロでまだブルーの装着もすんでいないというバリバリの新車だった。

目的地ノーザンテリトリーの最深部ボロルーラまで片道3,500キロ、一気にすっ飛ばすこともVDJ78なら快適にできるはずだが、途中で一か所寄り道をすることにした。ニュー・サウス・ウェールズ州のモリーという町にある綿花農場だ。

シドニーから北西に700キロ、内陸部に位置するこの町は綿花の一大生産地である。その中で、優秀な生産者として数々の表彰を受けてきた“コットン・キング”がピーター・グレイニー。ノーウッド農場のオーナーである。

44平方キロの農場は綿花を中心として小麦、飼料原料のソーガムを栽培している。訪れたときは収穫も終わった農閑期で次季の作物の植え付けの割り当てを計画しているときであったが、3月から4月にかけての綿花の摘み取り時期は寝る間もないほどの忙しさになるという。



こちらは2年前に発売したDVD-video「The LandCruiser Legend」。第2弾「地球が舞台、ランドクルーザー」は2011年6月リリース予定。今秋には南アフリカ、ナミビア、タンザニア取材する。えう、ご期待！

世界中にマーケットを持つランドクルーザー70系だが、オーストラリアにだけV8ターボディーゼルを搭載するモデルが存在する。これは是非、製作中の「ランドクルーザー・DVDドキュメンタリー第2弾」へ収めなければならぬ! というわけで、最新型VDJ78を駆り、オーストラリア・ノーザンテリトリー最深部のブッシュを豪快に駆け抜けた。

写真・文/難波 毅



ノーウッド農場で使われている  
7台のランドクルーザー。3台の  
HZJ79と1台のVDJ79が農場  
での実作業に使われている。年  
式の古いものが一番の汚れ仕  
事に使われるという。VDJ200  
はピーターの娘さんと秘書が  
それぞれ毎日の足として利用。  
FZJ80はピーターの愛車。

# ランクルファミリー勢ぞろい

## 4x4で 世界を 駆ける アウトバック 激走8,000km 【オーストラリア編】



(写真上)農場内を走る新旧の79ユート。工具やポンプを積んだ特注の後部荷台は車を入れ替える度に荷台ごと載せ換えて代々使っているという。UHF無線機は必須の装備。(写真左)最新のVDJ79は大型のジョンディア製トラクタに牽引された収穫用の大きな農機が公道を走るときのエスコート・ビークル(先導車)としても利用されるため「OVERSIZE」という表示板がルーフに付く。

### 10年ぶりの再訪

実は彼とは10年前に本誌別冊「The LC」の取材で初めて出会った。そのときは10台のランドクルーザーを使う牧場オーナーとして誌上で紹介された。今回新たにDVDドキュメンタリーのために取材させてくれという依頼に快く応じてくれ再会が実現した。

当時10台だったランドクルーザーは現在では7台。ユートが4台、200が2台、80が1台である。管理棟の前に7台を並べて壮観なシーンの撮影ができた。

4台のユートの内1台がVDJ79で「V型ターボディーゼルはモーターみたいなエンジンだね。音といいトルク特性といい今までとは全く別物だ。重量物を積んでぬかるんだ農場の土手を登らなくちゃならないときでも楽勝だね」とぞっこんだった。

### ラリーに賭けるひたむきな情熱

ピーターは「コットン・キング」だけではなくラリーストとしても有名だ。

1970年にフォード・エスコートでラウンド・オーストラリア・ラリーに出場したのが始まりで、1979年からは日産の車で各種ラリーに出場していた。

転機は1994年、トヨタ・オーストラリアからのランドクルーザーでラリーに出場しないかという誘いだった。1994年モデルの80RVを提供してもらい、1995年にラウンド・オーストラリア・ラリーでランドクルーザー・デビューを果たした。

それ以降「COTTON」というライセンスプレートをつけた同じ車両で2008年までオーストラリアン・サファリをはじめ各種のオフロード・レースに参加してきた。

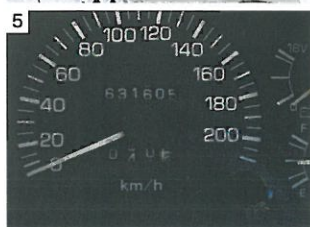
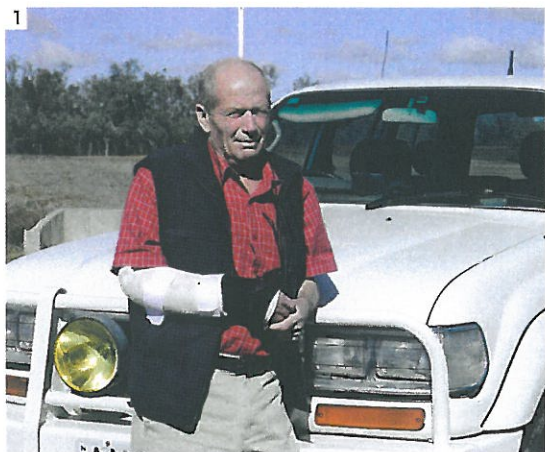
それ以降「COTTON」というライセンスプレートをつけた同じ車両で2008年までオーストラリアン・サファリをはじめ各種のオフロード・レースに参加してきた。

農場の仕事を優先するためオーストラリアン・サファリへは毎年出場というわけにはいかないが、2004年には3位に入賞している。「結果が良いに越したことはないがそれが全てではない。それよりも挑戦するという楽しみが大きいし、自分たちの住むこの広大な国が大好きだし、すばらしい人々とレース中に会えることが最高だ」と語る。

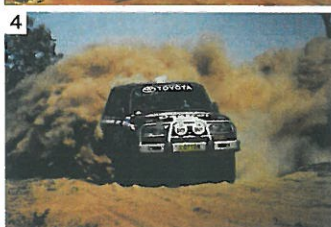
2009年7月には農場近くで、デビュー以来SS区間を4万キロも走った80RVラリーカーを試運転中にリアプロペラシャフトの脱落による大転倒事故を起こした。7回転して草原に着地した80のボディーにはさまれ右腕を複雑骨折、6か月入院して12回の手術を受けた。

「おかげで去年と今年のオーストラリアン・サファリは棒に振ったが来年は絶対出るよ。もちろん80でね」

66歳になった今でもピーターのラリーへの情熱は衰えることを知らない。



①農場オーナーのピーター・グレイニー。転倒事故によるケガでギプスが痛々しいが本人はいたって健康。②初めてラリーに参加したフォード・エスコート。③2000年のオーストラリアン・サファリ出場時のラリーカー。④ラリー参加前の練習風景。⑤愛車の1993年モデルFZJ80GXLのオドメーターは63万キロを越す。



## アウトバックを一路北上

農場での朝からの撮影が午後2時すぎに終わり、すぐさま出発した。これから先は寄り道はなし、一路目的地ポロレーラへと向かった。この夜、500キロ離れたカンナミュラの町はなぜか混んでいたが、幸運にも町中にある数軒のモテルの最後の一部屋に泊まることができた。

翌朝は5時出発、1,300キロ走ってマウントアイザ近くロードサイドストップで後部荷室に寝袋を広げて車中泊。これこそトゥルーブキャリアならではの技である。さらに翌日、1,000キロ走った3日目の夕方ようやくポロレーラへ到着した。

### ローカルと撮影チーム編成

ポロレーラへは「ロストシティ」と呼ばれる奇岩群の撮影のため何度も来たことがある。ロストシティ・ツアーを行う会社を営する友人のサンドラと早速撮影の打ち合わせを始めた。シェーンとサンドラがVDJ78をドライブし、さらにカメラカーとしてHDJ100とそのオーナーのボブが参加することになった。

抜けるような青空に大きな風車。そこにランドクルーザーとくれば似合わないはずがない。すべてがアウトバックの主役なのだから。風車は地表の水資源に乏しいアウトバックの牧場では家畜の水を地下から汲み上げる大切な装置である。



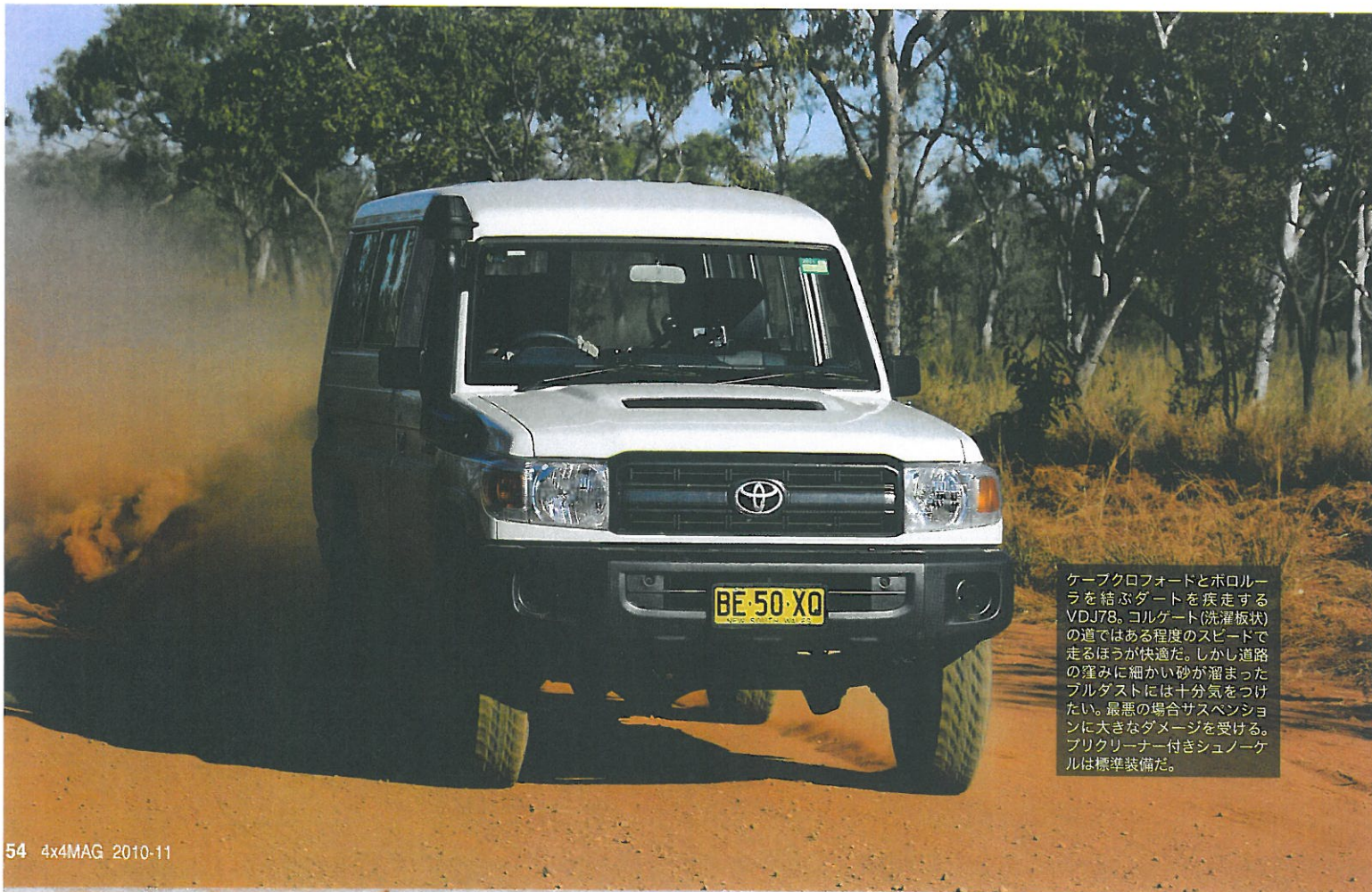
100のリアドアを跳ね上げカメラを据えれば立派なカメラカーの誕生、走行しながらの撮影も可能となる。持つべきものは友だちか…。

### 長大なロードトレイン

ポロレーラでは一般公道を走る中ではオーストラリアで最大のロードトレインが走っている。この巨大なトラックを追い抜くシーンをDVDに収録するのがここでの大きな目的のひとつだった。ポロレーラと100キロ離れ

たケープクロフォードの中間にマッカサリバー鉱山という銅と亜鉛を産出する露天掘り鉱山がある。ここで採れた鉱石は100キロ離れたピンボン積出港までロードトレインで運ばれる。全長53.5メートル、102輪の4両編成のロードトレインは120トンの鉱石を積み時速100キロで港へ向かう。

ロードトレインは定期的に運行されているので、鉱山から公道への出入り口付近で待



ケープクロフォードとポロレーラを結ぶダートを疾走するVDJ78。コルゲート(洗濯板状)の道ではある程度のスピードで走るのが快適だ。しかし道路の窪みに細かい砂が溜まったブルダストには十分気をつけたい。最悪の場合サスペンションに大きなダメージを受ける。ブリクリーナー付きシュノーケルは標準装備だ。

4x4で 世界を駆け アウトバック 激走8,000km  
【オーストラリア編】

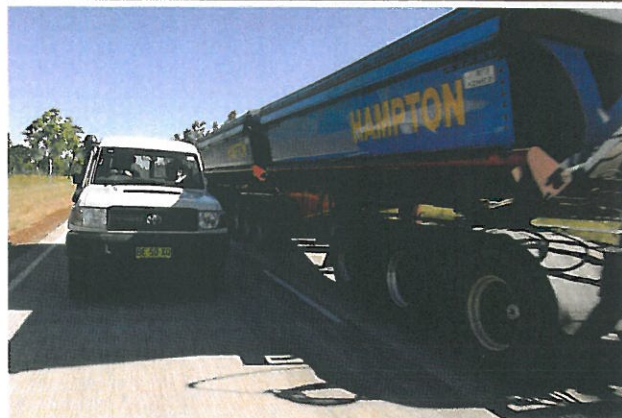


# 赤いダートで真骨頂を発揮

機する。公道へ入ったロードトレインを先にいかせ、トラッキー・チャンネルであるUHFの40Chで運転手に話しかける。「ドキュメンタリー撮影でランドクルーザーがロードトレインを追い越すシーンを撮影するんだけど協力してくれる?」「Ok! No worry mate!」「何回か撮影するんでしばらく付き合って」「次の直線でやるから」「スピードはこんなんでもいいのか」「問題ない」「じゃいくよ」「Come on」…。

ロードトレインのドライバーもV8ディーゼルのランドクルーザーのことをよく知っていて「そいつはすごい車だね」と気さくに話しかけてくる。道路で会う車もここではランドクルーザーが圧倒的に多いという。

1編成のロードトレインで3回ほど撮影をし、また、次のロードトレインがくるのを待つ。カメラカーから、追い越すランドクルーザーの助手席から、アングルを変え、光線を変え何回も撮影を繰り返した。



(写真上・中)鉄道が発達していないアウトバックにおける大量の物資輸送を担うのがロードトレインだ。すべての物資をロードトレインに頼り、それがなければ立ち行かない町すら存在する。ノーザンテリトリーでは3両編成のロードトレインとよく出会う。(写真下)オーストラリアの公道を走れる中では最大のマッカーサーリバー鉱山の鉱石運搬用ロードトレインを追い越すVDJ78。十分な直線距離を確保する必要がある。

# アウトバックにこそよく似合う

## 念願の空撮実現

今回ドライバー役を務めてくれたサンドラはシーズン中ロストシティ・ツアー用のヘリコプターをケーブクロフォードに待機させている。そのヘリで砂ほりを巻き上げるVDJ78の空撮に挑戦した。

サンドラとは前日に撮影候補地点を探しておいた。国立公園内は避ける、牛を驚かせないように牧場近くも止める、という条件に合致する数キロの直線が続くセクションを選んでおいた。また、ヘリのパイロットも機体を水平にスライドさせて飛ばせることができるベテランを呼び寄せてもらった。

風景の空撮は何度も経験しているが、走行中の車の空撮は始めてである。道路と45度の角度で機体を維持し、道の真上をスライドさせながらの飛行はパイロットから車の位置が確認できないため相当苦労した。

最初は車に時速80キロで走ってもらったが、すぐに60キロに落とした。時速80キロでは、横移動しながらヘリで追走するのがなかなか難しいのと、すぐに直線区間を走り切ってしまうのだ。

チャーター料金と満足度を天秤にかけながらぎりぎりまで撮影が続いた。



1992年12月号のオーストラリアの四駆雑誌に掲載されたランクルの広告。80の広告なのだが80の写真は一切なく、車はアウトバックの赤い直線のダートを走る白い45トゥールブキャリアだ。メインコピーには「...TOYOTA IS HERE FOR THE LONG RUN」とある。写真もコピーも気に入っている私の大好きなランクルの広告のひとつだ。

# 4x4で 世界を駆け アウトバック 激走8,000km 【オーストラリア編】



## Brief Impression LAND CRUISER VDJ78

### 予想外の乗り心地

1999年のモデルチェンジでフロントがコイル化されリア・リーフスプリングが172ミリ延長、トレッドが20ミリ拡大された。さらに2007年にはV型8気筒エンジンを搭載するためフロントトレッドが80ミリも拡大、前後にはスタビライザーも装着された。シャーシー、サスペンションとも確実に進化している。とにかくフロントの落ち着きがいい。ダートでもゴツゴツ感を感じることはない。ステアリングはアンダーがかなり強いが癖をつかめばフィーリングは悪くない。また、空荷に近い状態にもかかわらず、リアが跳ねてスライドするようなことは皆無だった。

### いつかはVDJ78

今回11日間で8,000キロを走行し平均燃費は8.1キロであった。舗装路では制限速度いっぱい、ダートでは四駆に入れて走り回った数字にしては立派なものである。一般ユーザーには高価格なのに内装・装備で見劣りすると見放されつつある70系だが、このVDJ78ならばツーリング仕様にしてキャンプをしながらアウトバックを思い切り堪能してみたい。

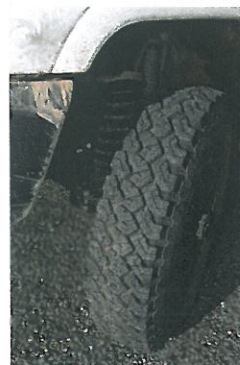
1VD-FTVという型式のV型8気筒ターボディーゼルエンジンの最高出力は151kW(205PS)。200系に搭載されているものと基本的には同じものだ。エアバッグ用のセンサー類を収めるためバンパーが前方に延長された以外は外観に大きな変更はない。バンパーは樹脂製だがプルバーに交換するので問題ない?



Workmateというスタンダードグレードは相変わらずのビニールシートだが言われるほど悪くはない。後席は向かい合わせの8人がけ。屋根も高く、椅子をたたえば広大なカーゴスペースが生まれる。



①2008年8月に行われたモデルチェンジはエアバッグの装備によるインパネの意匠変更が最大のポイント。見慣れた、鉄板むき出しのダッシュボードは従来のイメージを残しつつもウレタン製へと姿を変えた。丸いエアコン吹き出し口は大きく存在感を増した。助手席のアシストグリップがなくなり、エアバッグのせいでグローブボックスが下に移動し足下が窮屈になった。②トランスファーは直線パターンでH2-H4-N-L4。③借り出した車両にはオプションの前後デフロックが装備されていた。



タイヤは7.50R16-8PRダンロップ・ロードグリップバー。ホイールは鉄製5.5Fサイズ。定番中の定番だ。リア・リーフサスペンションの間には90リットルの増信タンクが吊られる。その後ろにも大きな床下スペースがあり、いろいろと使える。