



特集  
新型ランドローバー  
ディフェンダーの魅力を探る

ランドローバー ディフェンダー

ランドローバーの新型ディフェンダーがいよいよ大地に降り立った。初試乗の舞台はアフリカ。

ナミビア共和国の北西部、カオコランドと呼ばれる、ときに砂に覆われ、ときに山がちな地形が行く手を阻む、荒涼とした大地を行く。

“ランドローバー”（大地を行く者）と名付けられたクロスカントリー・ビークルの魅力を探るのに、これほどうってつけの場所もない。

ニック・ディンブルビー=写真  
photo: Nick Dimbleby

# Land Rover Defender



# Land Rover Defender in NAMIBIA

## ディフェンダーで ナミビアに行く

### ランドローバー・ディフェンダー

カオコランドの自然に退屈という言葉は似合わない。ガレ場に急斜面に砂丘と、多様な地形でこちらに挑んでくる。しかしアルミモノコックボディと四輪独立懸架を備え、電子制御で調律された新型ディフェンダーは、それらを物ともせず越えていく。驚くべき走破性の高さだ。だからこそルーツへの回帰と言ったほうがしっくりくるのだ。



ギャビン・グリーン=文  
report: Gavin Green  
ニック・ディンブルビー=写真  
photo: Nick Dimbleby  
相原俊樹=翻訳  
translation: Toshiki Aihara

ステアリングを握る著者のギャビン・グリーン氏。英国を拠点に『CAR』誌などで活躍するモータージャーナリスト。2000年から2002年までランドローバーのコミュニケーション・ディレクターを務めた経験もある。

### 680kmのラフロードを3日で駆け抜ける

ディフェンダーというモデル名が付く前のオリジナル・ランドローバーは、アフリカで評価を確たるものにした。どこにでも行けるこのタフな車両は、地球上で最も未開の大陸で忠実に職務を果たし、探検家、冒険家、農民、兵士といった人々に好まれる輸送手段になった。そして今、オリジナルが誕生してから72年が経過し、代替モデルの試作が幾度となく不発に終わった末に、ランドローバーの傑作、ディフェンダーが刷新されて登場した。

新型ディフェンダー110には、精神的な故郷であるアフリカに連れて行くのがふさわしいだろう。私たちが走らせたのは、そのアフリカでも最も不毛の地、陸の孤島というべきナミビア北西部カオコランド地方だ。なお、ディフェンダーにはショートホイールベース版の「90」もある。3日間680kmに及ぶ旅程で、グラベル、固く圧縮された砂の轍、砂丘、岩だらけの山道、川底、そして干上がった川床を走った。その間、舗装路は15kmにも満たない。







旅程は3日間で走行距離は680kmに及んだ。グラベルにガレ場、砂丘に川にワジ(涸れ川)とラフロードの連続で、舗装路は15kmにも満たなかったという。

## 「ミニマリストでプレミアム」がテーマ

新型ディフェンダーはランドローバーのルーツに回帰した。外観も市街路ではなく、タンザニアのセレンゲティ国立公園を走れるようデザインされている。近年、新しいランドローバー(とレンジローバー)はおしなべて都市ユース向けで、未開の奥地用には設計されていない。辺境用のタフな車両から洗練されたシティSUVに変貌してしまった。しかしその結果、販売も利益も急上昇した。

オリジナル・ランドローバーの代替えは困難な作業だった。68年にわたり連綿と進化を続けた末、生産は2016年に終わっている。最初のランドローバーが人の住まない荒野に敢然と立ち向かってか







らこの方、4WD市場が変わってしまったことが大きな問題だった。今や世の人々が欲しているのは舗装路用のソフトなSUV。ファミリー向けか、冒険といってもせいぜいスキー、サイクリング、魚釣り、フットボールといった顧客層に向けたクルマであって、アフリカ横断用ではない。

では、いかにしてタフでオールドスクールな4WDを、今日的な意義があり、利益が上がる一台に変えたのか？ 今回私たちの遠征に

同行したランドローバーのチーフエンジニア、ニック・ロジャースは「ミニマリストでプレミアム」なことを優先事項に据えたという。卓越したオフローダーにして、洗練されたオンロード性能を備えることも条件だった。かくして目の目を見たのはシンプルでスクエアな外観。前後オーバーハングは短く、地上高は高い。オリジナル・ランドローバーのデザインキューは、サイドヒンジのテールゲートにマウントされるスペアタイヤと、ルーフの「アルパイン」ウィンドーに見ることができる。

オリジナルのタッチはクリーンなデザインのキャビンにも見て取れる。ゴム製フロアマットは掃くか拭けばきれいになる。ドアとラゲッジスペースの内張りを固定するボルトは頭が露出している。一段と厳しいオフロード走行に備えてアシストグリップが備わる。ダッシュボードとボディ構造の一部を成す、美しいマグネシウム製バルクヘッドも剥き出した。シフトセレクターをダッシュボードにマウントすることで空いたスペースを、オプションのセンターフロント「ジャンプシート」に充当できた。

### 最新のエンターテインメントを装備

現代のランドローバーはプレミアムカーメーカーだけに、新型ディフェンダーにも最新のテクノロジーと、豪華さが求められた。精巧なアルミ製ボディモノコックは最新の大型レンジローバーと同様だが、さらに強靱。しなやかな乗り心地をもたらす大容量のエアサスペンションを備え、エンジンにはガソリンとディーゼルの選択肢がある。日本仕様は300ps (221kW) の2ℓ4気筒ガソリンターボを



カオコランドという地名は、ナミビアが1989年に独立した時に廃止されており、正式にはクネネ州と呼ぶ。しかしカオコランドの名は今なお、非公式な地域名として用いられている。この一帯はナミビアの中だけでなく、他のアフリカ南部と比べても未開な地域であり、道路の敷設がほとんど進んでいないという。





## Land Rover Defender in NAMIBIA

ファン・ジルス峠のダウンヒルに挑むディフェンダー。最大傾斜角35度という難所で、あまりに急なため、進めるのは下り方向のみ。わずか6km進むのに2時間半を必要とした。誤って転落したと見られる、大破したトヨタ・ハイラックスが谷底に転がっていたそうだ。



採用するが、ヨーロッパと北米仕様にはこれに加えて3ℓマイルドハイブリッド6気筒ガソリンが、さらにヨーロッパでは2ℓディーゼルも用意される。トランスミッションは8段ATが標準。サスペンションは四輪独立で、リジッドアックスルだった旧型とシャープなコントラストを見せる。

旧型ディフェンダーでは事実上なきに等しかったインフォテインメントシステムも今では最新のテクノロジーを備える。新型ディフェンダーはジャガー・ランドローバーの新しいPivi Proを搭載、最も高価なレンジローバーとジャガーより一歩先んじた。ちなみに他のジャガー・ランドローバーモデルも追ってこのPivi Proを採用する。フルタイムのコネクティビティが可能で(ただし受信圏外の北西ナミビアはその限りではない)、10インチのタッチスクリーンを備え、Apple CarPlayとAndroid Autoに対応する。さらにインフォテインメント関連の情報だけでなく、シャシー、エンジン、ブレーキコントロールを司るソフトウェアをオーバー・ジ・エア(無線通信を経由してデータを受ける)でアップデートできる斬新な機能も加わった。





ウッドやレザーの内装、ヒーターとクーラーを内蔵するシート、ゴージャスなメリディアン・サラウンドサウンドシステムなど、プレミアムなSUVに期待されるモダンかつラグジュアリーな装備品がカタログに載る。

外観こそ“アフリカン”だが、主たる販路は裕福な先進国で、昔から一風変わったこの英国車が好きな日本も重要な市場になるだろう。

### 崖のような坂を下り、巨大な砂丘へ

私たちの遠征のスタート/フィニッシュポイントはナミビア北西部のオプウォ。人口7000人のこの小さな町は西洋風の衣服をまとう地元民と、ヒンバ族が混在している。ヒンバ族の女性は半裸で、ヤギの革で作ったスカートををはき、大量のネックレスとブレスレットを身に付ける。これとはまったく対照的なのが近隣のヘレロ族の女性だ。クリノリンというドーム型のペチコートでスカートを膨らませた、ビクトリア調の長いドレスにロングスリーブを組み合わせて、ショールを羽織り、凝った帽子をかぶり、パラソルを手に持っている。土地柄におよそ不釣り合いなこの服装はドイツ植民地支配の名残で、ヘレロ族の女性は以来ずっとこのビクトリア調ドレスコードを守っているのだ。

キャラバン1日目。私たちはグラベルと固く圧縮された砂の轍を走り、ナミビアの北西端に着いた。干上がった川床を渡り、水深がアクスルまで達する川の渡し場を通過する。半遊牧民のヒンバ族が



## Land Rover Defender in NAMIBIA

新型ディフェンダーにも、ホイールベースの長さに応じてショートモデルの「90」(ホイールベース:2587mm)とロングモデルの「110」(同3022mm)がある。今回の試乗車は後者。

牛とヤギの番をしていた。その夜はアフリカの満天の星の下で夕食をとり、ファン・ジルズでヒンバ族が営むキャンプ場のテントで眠りについた。夜行性動物が活動する音で低木の茂みはにぎやかだ。

2日目。キャンプ場からほど近いファン・ジルズ峠のダウンヒル。この地で弁務官(植民地で政治・外交の事務に当たる役人)を務め、1960年代に牛を通す近道としてこの峠道をひらいた人物にちなんで





ディフェンダーが代替わりして、最も変わった部分がインフォテインメントの分野ではないだろうか。新型にはジャガー・ランドローバーの最新システム「Pivi Pro」が搭載されている。タッチスクリーンを介して、走行モード切り替えのテレインレスポンスを調整することもできる。



こう呼ばれる。この区間は私たちが遭遇した中で最も厳しいオフロードだった。断崖さながらの急な下り勾配（最大斜度35度）で、路面は岩ないしはもろく崩れるグラベルだ。あまりに急峻なので進めるのは一方、つまり下るだけ。6kmを走破するのに2時間半を要した。

谷底に大破したトヨタ・ハイラックスがあった。明らかに路肩から滑って谷に転落したのだ。つぶれたルーフとよじれたキャビンから察するに、ぞっとするような最期だっただろう。ドライバーとパッセンジャーの痕跡はない。

峠道を下り切ると、周囲を高い山で囲まれた広大な砂地のマリエ

ンフルス・バレーに連なる。凹凸の少ない道の上、途方もなく広い平原をスピードに乗って走り抜ける。途中の干上がった川床では、キリンの群れの休息タイムを妨げた。その夜はヒンバ族が住むプロスという小さな町の簡易な宿泊施設で眠りにつく。翌朝、私たちが朝食をとっていると、群れから離れた1頭のキリンが、すぐそばの干上がった川床で草をはんでいた。

最終日。私たちはスケルトン・コースト・パークを走った。オフローダーは進入禁止なのだがランドローバーは許可を得ていた。大西洋岸に沿って伸びる地域で、茫漠たる巨大砂丘で有名だ。時折、砂浜と打ち寄せる波が垣間見える。1000隻を超える難破船の残





キャラバン3日目、新型ディフェンダーはスケルトン・コースト・パークにたどり着いた。大西洋岸に沿って伸びる巨大な砂丘で知られる。車両は進入禁止だが、われわれは許可を得ていたため、砂丘に入ることができた。



骸が海岸線に沿って一列に並んでいる。船長が風と潮、そして岩にたまされたのだ。私たちは力強く砂丘を乗り越え、川底と干上がった川床を突き進んだ。一度だけスタックしたが、リモートコントロール電動ウィンチに引っ張ってもらい、難を逃れる。大きな雄の象が1頭、最近降った雨の恵みでできた川床の水溜まりで、みずみずしい草をはんでいた。

その後はスピードに乗って良好なグラベルを北に向かい、オプウォに戻った。道中、短い区間ながらターマックがあり、ここはオプウォのメインストリートを除けば、680kmの総行程中、唯一の舗装路だった。

### これを真のランドローバー

私たちのアフリカでの遠征は新型ディフェンダーの高いオフロー

ド性能を立証した。ランドローバー自ら、これまで同社が製造した中で、タフな状況で最も優れたモデルだと言う。こうしたオール Terrain・マジックを実現するのに、新型ディフェンダーはランドローバーの最も先進的な電子制御4WDコントロールシステムを採用する。急勾配やミューの低い路面に備えて、センターとリアに電子制御アクティブロッキング・デファレンシャルを搭載し、加えてツインスピードトランスファーボックスが低速域に対応する。

車高調整エアサスペンションはオフロード性能を一層高めると同時に、最大渡河深度を旧型ディフェンダーの500mmから900mmへと大きく増やした。3Dサラウンドカメラはドライバーとは別の視点から“監視人”の役割を果たす。ボンネットを有効に“シースルー”するので、困難な路面状況で大変ありがたい。日常の運転では駐車をアシストする。





## Land Rover Defender in NAMIBIA

旧型ではリジッドアクスルだったサスペンションは、新型では四輪独立懸架に置き換わった。ロングモデルの「110」ではエアサスペンションが標準で備わる。最大渡河深度は旧型の500mmから900mmへと大幅に増えた。



ランドローバー最新のテレインレスポンス・テクノロジーにより、ドライバーはタッチスクリーンを使ってオフロードのセットアップを細かくチューンできる。6つあるモード（「オンロード」、「泥／轍」、「渡河走行」、「草／砂利／雪」、「岩場」、「砂地」）のどれを選んでも、スロットルのレスポンスとデファレンシャルのコントロール、トラクションの感度を変えられる。

これら一連のコントロールシステムにより、新型ディフェンダーは旧型では行けなかった所にも行けるようになった。さらに重要なことに、タフな状況でも運転が楽で快適になった。速度の出るグラ



ベルや砂地の道路では、新型は旧型よりはるかに速く、姿勢が安定している。

オンロードでは高い着座位置と、2100kgを少し超える車重が効いて、モダンなクロスオーバーというより大型4WDを運転する感覚に近い。ターマックでの乗り心地は秀逸だが、動力性能は0-100km/h加速が8.1秒と月並みなものとどまる。最新のディスカバリーほど洗練されていないとはいえ、運転感覚はシャープだ。

もちろんオーナーの大半はオンロードで、それも大概は市街地でディフェンダーを使うことだろう。現代の4WD車の悲しい運命だ。しかし新型ディフェンダーに限っていうなら、これは荒野で本領を発揮するように設計され、現実に発揮できる4WDなのだ。どこにでも行ける能力、機能性、タフネスを最優先した一台。ランドローバーのニューモデルを評してこんな風に言えるのは、実に久しぶりのことである。🕒

### Land Rover Defender 110

全長×全幅×全高：5018（スベアタイヤ含む）×2008×1967mm | ホールベース：3022mm | 車重：2186kg | 駆動方式：4WD | エンジン：1997cc 直列4気筒 DOHC ターボ（ボア×ストローク=83.0×92.2mm） | 最高出力：221kW（300ps）/5500rpm | 最大トルク：400Nm（40.8kgm）/1500~4000rpm | ギアボックス：8段AT | サスペンション：前ダブルウィッシュボーン/エアスプリング、後インテグラルリンク/エアスプリング | タイヤサイズ：前後255/70R18 | 車両本体価格：589万円（ディフェンダー）~820万円（ディフェンダー ファースト エディション）※諸元は欧州参考値。価格は日本市場のもの。



# ルーツへの回帰 新型ディフェンダーを解説する

## ランドローバー・ディフェンダー

ランドローバーの精神的な源流に位置付けられるディフェンダー。新型に移行するに当たっては、オフロードでの走破性に磨きをかけるだけでなく、オンロードにおける快適性も重視されたという。

クロスカントリー・ビークルの今日的なあり方を模索した新型ディフェンダーの見どころを解説する。

竹下元太郎=文

report: Gentaro Takeshita

ジャガー・ランドローバー=写真

photo: Jaguar Land Rover



ショートホイールベース（2587mm）仕様のディフェンダー90。外寸は全長4583（スペアタイヤ含む）×全幅2008×全高1974mm。





(左) ディフェンダー110のリアシート。5人定員の2列シート仕様のほか、オプションで7人定員（ランドローバーは5+2シートと呼ぶ）の3列シート仕様も選べる。(中央) 写真のようにフロントシート間にセンターコンソールを設けた仕様のほか、キャビンウオクスルーと呼ばれるすっきりとした仕様も設定される。(右) ダッシュボードは水平基調の機能的かつシンプルなデザイン。(下右) Pivi Proと呼ばれる新しいインフォテインメントシステムが搭載された。



## お勧めは「CURATED SPEC」

ボクシーなアルミボディの裾に堅固なラダーフレームシャシーを隠し、サスペンションは前後とも硬派なリジッド、というのが、オリジナル・ディフェンダーの約70年間変わらぬスタイルだった。しかし、ディフェンダーを名乗るにふさわしいオフロード性能を継承しながら、オンロードでの快適性も併せ持つという新型は、その伝統のスタイルに別れを告げ、新たな骨格を採用している。

ボディの素材はこれまで同様アルミだが、ラダーフレーム構造を止めてモノコック構造とした点が新しい。このモノコックはランドローバーが「極限環境」向けとして開発したD7xアーキテクチャーと呼ばれるもので、従来のラダーフレーム構造と比較すると、ねじり剛性は約3倍に高まったという。

そしてこれを機にサスペンションがいよいよ前後リジッドから四輪独立懸架（前：ダブル・ウィッシュボーン、後：マルチリンク）に変更された。また、これと合わせて電子制御エアサスペンションが採用された。このエアサスペンションは、ロングホイールベース・4ドア仕様の「110」には標準、ショート・2ドア仕様の「90」にはオプションとして装着される。

パーマネントAWD機構と、ハイ/ロー2段のツインスピード・トランスファー・ギアボックスは全モデルに標準で備わる。路面に合わせて走行モードが切り替えられる「トレインレスポンス」については、新たなウェイド（渡渉）・プログラムが採用されて最大渡河水深が900mmまで増やされた「トレインレスポンス2」がオプションで選択可能である（同時にエアサスペンションを選ばなければならない）。さらに、オフロードの走行スキルを持つドライバー向けの機能として、好みに応じて細かな設定ができる「コンフィギュラブル・トレインレスポンス」が今回新たにオプションとして登場した。

搭載されるエンジンは、ガソリンが2.0直4と3.0直6マイルドハイブリッドの2種（いずれもターボ）でディーゼルが2.0直4。ディーゼルについては、出力違いで2種のバリエーションが存在する。日本にやって来るのは2.0直4ガソリンのみで、スペックは300psと400Nm。トランスミッションは8段ATである。動力性能は0-100km/h加速が8.1秒で、最高速は191km/hと発表されている（欧州向けの資料による）。

その他、従来のディフェンダーと大きく異なる点としては、インフォ

テインメントシステムの充実ぶりも挙げることができる。より高級な位置付けのレンジローバーにも先んじるかたちで最新のシステム「Pivi Pro」が投入されている。従来のシステムと比べて、操作性がより直観的かつユーザーフレンドリーになっているのが特徴だそうだ。AIがドライバーの好みのルートを学習し、それに合わせたルート案内をすることも可能とのことである。

日本市場への導入スケジュールを改めて紹介すると、まず昨年11月に先行モデル「ディフェンダー・ローンチ・エディション」の予約を受け付け、受注開始後4日間で予定数の150台に達してしまう人気を見せた。そこでジャガー・ランドローバー・ジャパンは同じく11月、続けて「ディフェンダー・スタートアップ・エディション」を先行モデル第2弾として用意した経緯がある。納車時期は前者が2020年夏、後者が同年秋を予定している。

そして去る4月9日、先行モデルではない正規カタログモデルの予約受け付けがいよいよ始まった。車両価格は「90」が499万円から、「110」が589万円から。110では2列シート仕様だけでなく3列シート仕様を選ぶこともできる。それに加えて、生産開始から1年間、装備充実モデル「ファーストエディション」が設定されるほか、少しでも早い納車を実現するための「CURATED SPEC（キュレイテッド・スペック）」なる、ジャガー・ランドローバー・ジャパンによる“厳選装備搭載仕様”も用意される。🌀



日本ではカタログモデルの予約受け付けが4月9日に始まった。車両価格はディフェンダー90が499万～739万円、ディフェンダー110が589万～820万円。生産開始から1年間、豪華な「ファーストエディション」が設定される。