



- 全長×全幅×全高/4895×1800×1475mm
- ホイールベース/2850mm
- トレッド/前：1545mm 後：1540mm
- 車重/車両/1680kg
- 最小回転半径/5.4m
- エンジン型式/4GR-FSE 2499cc V6 DOH
- 最高出力/203cv/2030rpm/6400rpm
- 最大トルク(ネット値)/24.6kgf・m/4800rpm
- JC08モード燃費/10.2km/L
- ミッション/5AT
- ブレーキ/前/ディスク 後/ディスク
- タイヤサイズ/215/50R16
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/5,073,100円(税別)



■ハイブリッドは23・2キ

電動式で入るのにボジションやサポート状態をセレクトできるフロントシートとリアシートをそれぞれ立体的にリフトしてられ、眺めの豪華さや優れた燃費を両立させる、グレードの違いはあるが、精緻な入り手を施されたインパネ、サイドトリムにも新設計で、これぞ、おもてなしのシムラ。のキャビンが演出されて、おもしろいそのシートは新タイプ、ソフトウレタンを表皮とパッドの間に入れた、サポート性にリフト感、座り心地は向上した。全シートこもヒッポポイトは10、11期新設計められた。

[illegible]

■ 先進“網羅したシステム”

トップ
モーター
リバー
茶木
アン
バネ
段の
学術
下下

に使用しているシステムを、レースに出場特
や機能的な見直しをしたもの。ガリソンエ
ンジーで最高出力780馬力、モータースピードは413
psを誇る出力と23.6km/hのシステム出力から2.5
psと0.08モーターで2.2km/hの回を見張る
低燃費率のパワーを両立させる。

ハブリック車軸の外は35kg / 24.5kgのもの
と6.2kg、内側は0.3ps / 34.8kg mの最大トルク35.5kg / 31.5ps、38.4kg
mでうしろユアは走り重なる多ス
トリットに使用されるギヤを駆動する
スプリングには0.5kgのAAを吐出す。

新型のインテリアは、海風ムードと上質感。

伝統と革新を調和させ大進化



TOYOTA CROWN



戦後日本のクルマの歴史で絶えず大看板の地位を占めてきたトヨタラングがフルモデルチェンジを受け14代目となる。1985年の誕生以来、安心と信頼を「バクブーン」に、正統派セダンとして進化を重ねてきたが、14代目の車名はそのままの伝統の「プロフィール」に「新たな革新」を代官のキーワードを書き加え、外観、インテリア、性能、装備のすべてで面作り込みを深化させた。ロイヤル系アメリカの2シリーズを擁護し、今でも熟成の域に達したハイブリットを標準に2.5、3.5のV8/バクブーンユニットを揃え、2WDと4WDを併用する計20タイプを設定して、新たな時代の高級セダンを振る舞う。



■テキスト=仲世古 正之 ■Photo=川村 熱(川村写真事務所) ■取材協力=札幌トヨタ 札幌支店 ☎(011)261-3211

■大胆な超大型Fグリル

プロファイル

[illegible]



ボディを軽量化しても、威風堂々とした重厚な走りは変わらない。
モデルチェンジを繰り返す度に走りは深化を極め、オーナードライバーにも企業ユースにも満足
のいく仕上がりを見せる。



ディーラーメッセージ

札幌トヨタ 札幌支店

新車第一課 販売主任 **清河 俊一** さん



リボーン(再生、生まれ変わり)をコンセプトにトヨタクラウンの新型が登場しました。伝統と革新の融合を掲

上げる新型の注目ポイントは①大団なマスクの変貌とカラー②上下に分けた大型ディスプレイの2段配置を中心とする内装③剛性を強めながら軽量化した足回りなど多岐にわたります。

どこまで、どう変わったのか、なかなか難しいことですが、私が乗った限りでは、取り囲し性の向上やトランクルームの拡大をはじめ革新的なイメージとして多くの先進装備などがあげられます。ぜひ試乗されてご確認いただけますようお願いしています。

■超悪路でも走り安定

インプレッション

を廃止し、2.5Lに1本化。アスリートは3.5Lに8ATを設定。両シリーズに4WDを持つ。アスリートに初のHV仕様が設けられ、リッター23.2kmの超燃費版でも走りを楽しめる。

車両価格は250ロイヤルの356万円から375アスリートGの577万円台まで、ハイブリッドは250ロイヤルおよび25アスリートGの412万円台から25アスリートGの543万円台（いずれも札幌地区。道内での量販の中心地となりそうな4WDグレードにはハイブリッドが用意されない）。

新型ヨタクラウンは「えっ、これがクラウン」と疑いにくなるほどアグレッシブなフロンツマスクが、良くも悪くも強烈な印象を与える。昔聞アウディの受け売り……の声もあるが、伝統を守りつつ革新に挑戦、というキャッチコピーのためにはここは越えて通れなかつたのだらう。いずれ路上を占拠する日には……と見慣れて、なんの違和感もない日本のクラウンの存在感になるのは間違いない。

その新型ロイヤルサルーン4WDの最も上級シートに当たるロイヤルサルーンG-1のオプションを札幌トヨタ札幌支店から特別試乗に借り出した。登壇直後とあって柳田宏志支店長が「まだ本格的には走ってみたい」と正直に言うのを受けて「じゃあ我がが……」と力ムリに言いつつ、勇で路上に出た。が、例年にない大雪の直後とあって「こゝを走ってもタイヤが埋まるほど」のシャーベット状が雪氷の塊がたまりやすなわ大小のコブが路面を埋めつゝ、加えて内と外周とを隔むうちに大変なクルマの流滞

■最上の乗り味と静粛性

いつものように、大きな声で言えない。鮮烈な走り(?)をカメラの前で見せることは全く不可能だった。

マンソンは確かめようもないが、40才未満の低湿ドライヴで、以下の美点を引きりと感づけた。1点は、旧モデルと比べて明らかに向上した静粛性。パワーウィンド・ロードノイズとともにキャンピングの便が減少し、それだけでなく、カウンの売り物の車内の静かさは段々と向上した。ついで、これもキャンピングで感じられる新型のアドバンテージでもあるが、一般的なクルマでは20〜30%でもまとに走れ、少なくともコパの林立する路面でのナー。新型は車外の下半身つまりサスやタイヤは減衰苦味強まっているのに、そのショックはハンドルやシート上には、これと軽く隔くだけ。実はハンドルのリアサス・アームは4角なアームの部を断面図として内部を空室にして、重量を大幅に軽減しながら剛性を適度に保っている。つまり、軽くなった足回りが自動的にショックを吸収してタイヤのフット力が均等に助け、上半身の突き上げやキャンピング内の揺れを最小限に抑え込んでいるわけだ。

以上から、新型のバー面の変化の部分は別の機会に、それも注目目のハイブリッド車での試乗に譲るとして、起爆剤の路地へ垣図入りというよりは、雪や氷のシーズンを避け得ない北国での4WDユーザーには十分に最高レベルのプレゼントと評価できる。その意図は、最新の技術のターゲットはゼロエミッションのようなスポーツティン走りの方向よりは、クラウン本来の乗り心地や静粛性に形にたてた新たな革新。その狙いが確実に形になっていくことを、この国ながら確かめ得たと思う。