



主要諸元：(250S Four “Final Edition”)

- 全長×全幅×全高/4,770×1,795×1,445mm
- ホールベース/2,850mm
- トレッド/前：1,545mm 後：1,540mm
- 車両重量/1,570kg
- 最小回転半径/5.4m
- エンジン/2,499cc V型6気筒DOHC
- 最高出力/203ps：6,400rpm
- 最大トルク/24.8kgf・m：4,800rpm
- JC08モード燃費/10.6km/ℓ
- ミッション/スーパーインテリジェント6速オートマチック
- ブレーキ/前/ベンチレーテッド・ディスク 後/ディスク
- タイヤサイズ/215/60R16
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格/3,512,160円(税込)



とうとう栄光の歴史に幕を閉じる トヨタ製FRミドルクラスセダン！ TOYOTA MARK X “Final Edition”

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=札幌トヨペット 月寒店 Tel.(011) 858-8101

**悲報！残念な
TOYOTAの重大決定！**

—プロフィール—

時代のすう勢、世の流れというものに掉さすのは難しいものだろう。4月24日である、TOYOTAより正式発表があり、「マ

クXは今年12月をもって生産終了となりま
す」という内容だった。マークXが消えてしま
うという噂はかなり前からあった。それが現
実味を増したのは一昨年の初夏、トヨタの世
界戦略車であり、アメリカではセダン部門で
のトップセールス記録を更新中であるカムリ
のニューモデルが発表された頃だろう。カム
リはトヨタにとっては重要なモデルであり、
その発表時点でトヨタ系全ディーラーでの扱
い車種となる。

その時点である、長い間、トヨタのミドルク
ラスセダンのメインブランドだったマークX
の存在に疑問符が浮上したの。もちろんト
ヨタから正式にマークXの先行きについてア
ナウンスがあったわけではなかったが、この
先、トヨタミドルクラスセダンの主流はFF
車であるカムリになるのだという認識は、否
応なく関係者の中に浸透していったのは事実
だった。

その背景にあるのは日本国内のセダン市場
の縮小だろう。ミニバンやクロスオーバーS
UVという新しいジャンルのクルマが大きな
人気を呼び、それはどのメーカーでも同様
ののだが、4ドアセダンの需要は減少の一途。
昨年、2017年のマークXの販売台数は8
460台。それが昨年には4、108台にまで
減ってしまったのだ。この現状を見る限り、
メーカーとしてはなんらかの対応策が必要で
あるうし、そこには当然、残念ではあるが生産
終了という最終的な選択肢が浮上することも
予想できたのである。

半世紀にわたる栄光の歴史！

マークXの系譜をたどると、その源流は先
代のマークIIである。昭和43年にクラウンと

コロナの中間車種として誕生したマークII、
昭和40年代に入ってから急激な家用車需要
が高まり、そのユーザー指向に合わせるため
にも新たなグレードの車種が必要だったのであ
る。当初はコロナ・マークIIと呼ばれ、コロナ
シリーズの新型という位置付けだったが、人
気沸騰。発売された年の12月には月間登録2
万台というベストセラーカーへのの上がる
のだ。昭和46年のマイナーチェンジで、フロ
ントマスクの中央が突出したデザインとなり
これがその形状から「イーグルマスク」と呼ば
れ、その人気は決定的となる。筆者も、その頃
の勤務先の上司が、スポーツモデルである1
900GSを購入し、うらやましくて仕方な
かったことを覚えている。

もう一台、マークIIの思い出は昭和51年に
モデルチェンジされた三代目、形式名GX30
型である。友人がこれを購入し、丸目の二眼ヘッ
ドランプで、これがネオクラシック調のデザ
イン。まるでイギリスの高級車のようなム
ードを持っていたのだ。特に直列6気筒エンジ
ンを搭載していたシリーズの2ドアハード
トップは豪華グレードとして人気を博するこ
とになる。

昭和55年には4代目にモデルチェンジ、こ
こからすでに発売されていたトヨタオート店
のチェイサーと、ビスタ店での販売車クレ
スタが誕生、ここに「マークII三元弟」のライ
ナップが完成する。この先、5代目GX70系
6代目GX80系がまさにマークIIの絶頂期と
いえるだろう。

札幌トヨペット月寒店の副店長である村越
泰仁氏も、クルマには暗黙の序列のようなも
のがあったと思うんです。社長はクラウン
部長はマークII、係長はコロナみたいな。でも
それなりの会社の部長ならクラウンを買える
経済力もあるんですが、世間体もあって

マークIIにする。ところが、このマークII、ク
ラウンにも劣らない豪華な内装と運動性能を
持っていたんです。ですから、クラウンに乗れ
ないという劣等感ではなく、自らの意志と、現
車の魅力を充分に納得した上でマークIIを選
ぶという風潮が出来上がってきました。マー
クIIは誕生当時からトヨペット店の専売車種
でしたし、私たちが自信と誇りを持ってマー
クIIを販売できたんです！”と語る。

その頃、札幌トヨペットでも受注から納車
まで大忙しだったようである。スーパーホワ
イトに塗られ、Cピラーには黒のガーニッ
シュがほどこされたマークII4ドアハード
トップ・グラウンデはまさに高級車の代名詞で
あり、全盛期だった平成2年には、3月だけの
単月販売台数が30、959台、同じく兄弟車
のチェイサーが1、082台、クレスタが1
5、488台でありトータル55、000台を
超えるという想像を絶する超人気ぶりだった
のだから。

吉田拓郎に「マークII」というヒット曲があ
るのだが、これはマークIIのCMソングなど
ではなく単に曲のタイトルがそうであっただ
け。自分を振った彼女がマークIIで去ってゆ
くというという情景を歌ったのだが、それく
らいマークIIが世の中に浸透していたという
証しだろう。

ただし、その異常な人気にも徐々に陰りが
見え始めてもいた。平成に入り、マークIIも7
代目、8代目と進化を重ねてゆくのだが、ミニ
バンブームが巻き起こり、経済的なコンパクト
カーが見直され、さらにハイブリッド車が
次々と登場。現在ではクロスオーバーSUV
が主流となるにつれ、マークIIも販売台数を
落としてゆくのである。



ディーラーメッセージ

札幌トヨペット 月寒店
営業グループ係長
湯浅 雅一さん

「いよいよ『MARK X』も今年いっぱい生産終了となります。私たちトヨペット店ではメイン車種でしたから、やはり残念な気持ちがありますし、長い間、乗り続けてくださった多数のお客様からも『一時代を築いたクルマなのに消えてしまうのか...』という声をいただいています。そんなご愛顧いただいたお客様の声に応えようと、特別仕様車である“Final Edition”が発売となりました。内装や外観にも新しい装いを盛り込み、なにより安全対策を充実させました。この“Final Edition”ですが、限定販売ではありません。年末の生産終了まで、マークXを愛してくださるお客様には、私たちの『マークXを忘れないでください!』という気持ちを込めて販売させていただきます。月寒店には試乗車も常時ご用意していますので、ぜひ一度ご来店ください、お待ちしております」



今回、試乗用に提供されたマークXは2.5リッターV6エンジン搭載の4WD、2500S Fourを“Final Edition”とした特別仕様車であり、当誌でも昨年の冬インプレッションを実施したモデルと基本は同一車両である。しかし外観上、目につくのがフロントバンパーモールだろう。これがこの特別仕様車ではタックメッキされ印象度を増している。今回の試乗車は4WDだったので16インチホイールのだが、FR車を選ぶと、そこには235/45R18というワイドタイヤとともに、美しく輝くスパッタリング塗装された専用ホイールが装着されている。できればこのホイール、4WD車にも装着して走りたいと思わせるほど魅力的なのだ。

特別なマークXが誕生!

インプレッション

ターをプレゼントするんですが、きっと好評だと思えます」と語る。

トヨタは個別ディーラーがそれぞれ専売車種を持つという現状から、全ディーラーが同一の全車種を扱う構想を進めるといふ。その場合、販売車種の整理や統合は避けて通れない。その消える車両の一台がマークXになったのだらう。その生産終了にともない、FRベース4ドアセダンの国内専売トヨタ車はクラウンのみになる。自動車がこの世に姿を現して以来その基本形はFRだった。その歴史と伝統を守り続けてゆくか、ぜひトヨタには新しいFRセタンを世に問う「度量の深さ」を期待し、心ときめくようなニューモデルの登場を待ちたいと思うのだ。

赤を配したスポーツシートが出迎えてくれる。その赤はドアトリムやインサイドにも取り入れられ、さらにはシートステッチ、ステアリングホイール、シフトブーツにも赤の縫い取りがある。黒と赤の対比、スポーツ気分を盛り上げてくれる演出だ。

ボディカラーは、ホワイトパールクリスタルシャインという白、シルバーマタリック、プレシャスブラックパールという黒の3色なのだが、シルバーク以外にはメーカーオプション価格が設定されている。しかし、このクルマはマークIIからつないできた系譜の最終版であるのだから、そのシリーズで最高人気を誇った5代目から6代目マークIIのスーパーホワイトを選ばべきだろう。白のマークII4ドアハードトップ・グランデが街中にあふれていたあの当時、その超人気ぶりを忘れないためにもマークXの最終版は白を選んでほしいと思うのだ。

安全対策も万全であり、トヨタ自慢の衝突回避支援パッケージ「トヨタセーフティセンスP」が全車に標準装備されているのは当然のこと。さらに超音波センサーを利用して、駐車時の接触や衝突の回避に貢献する「クリアランスソナー&バックソナー」も標準装備とされている。

走りのFRテイストは充分に!

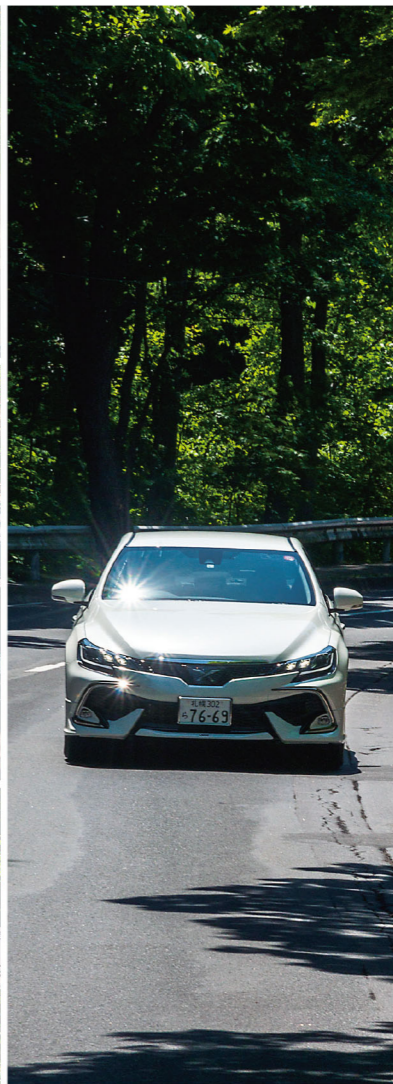
シートに腰を落ち着け、チルトステアリングを一番下まで下げ、テレスコピックも手前まで引き出す。シートも一番低いポジションまで下げ、ランパースポーツも解除して体をシートに沈みこませる。スポーツドライビングには視点は低いほうがいいし、ヒップポイントも路面に近いほうがいいのだ。最近のトヨタ車の多くが採用しているダッシュボードから飛び出したモニターディスプレイだが、マークXの場合、それができない。これはスポーツドライビングに重要な要素である。

ただ、シフトレバーである。これもシフトブーツには赤の縫い取りがありスポーツ気分を盛り上げてくれるのだが、シーケンシャルシフトを使おうとすると大きなセンターコンソールがひじにあたり、スムーズにシフトできないのだ。まあ、ここはパドルシフトを使えば問題ないが、大きすぎるコンソールボックスは改善の余地ありだろう。

走行モードは「SPORT」、「SNOW」、「ECO」とあるのだが、ここは迷わず「SPORT」である。シフトを1速に入れ、アクセルオン。FRらしく一瞬ターブルを沈み込ませ猛然と加速する。レッドゾーン手前の6000回転を越えたところで2速へ。タコメーターの針は4800まで落ちるがそこはまだ最大トルクの発生域であり加速は止まらない。

このあたりの加速感CVTでは決して味わえないし、もっと気持ちよかったのが減速時である。コーナー進入手前でシフトダウンするのだが、そのたびにタコメーターの針が跳ね上がり、ブレーキをうまく併用しながらスムーズに減速させることができる。このドライブフィールリング、これがスポーツセダンの真骨頂ではないか。

高級セタンでありながら、スポーツ性とは何か、走りを楽しむとは何かを追求し、それを具現化してきたマークIIからマークXへのシリーズ。そして今、半世紀という時代を越えて愛され続けてきたトヨタのミドルクラス・スポーツセタンが姿を消そうとしている。しかし私たちはそのクルマ、マークXを決して忘れないし、またいつの日かきっと最上のFRスポーツセタンとして帰って来てくれることを願ってやまないのだ。



FRセダンの魅力を再確認するために!

21世紀を迎えるまさにその年、2000年平成12年に登場した9代目、1100系を最後にマークIIはその幕を閉じる。その歴史を引き継いだのが平成16年に発表されたマークXだった。初代マークIIから10代目であることから、ローマ数字の10を表す「X」になったと聞くが、トヨタの発表によれば未知の可能性を意味する「X」であったようだ。

この初代のマークX、単なるマークIIの後継車種ではない。確かにセタン需要は低迷しているが、セタンにはミニバンにはない安定感や動力性能の高さ、コントロールのしやすさを持ち、さらにデザインの内自由度が高く、流麗なボディシルエットを入手できるなど優位点は多数ある。それを再度、ユーザーに見直してもらおうというトヨタの指針に沿った、セダンの復権を目指す意欲作でもあったのだ。しかし、その意欲作であるマークXをもってしてもセタン人気の回復を成し遂げることはできなかった。

先代から基本プラットフォームはクラウンと共用になり、そこからオーバーハングを切り詰めることで運動性能を向上させ、車種バラエティを考へてFRばかりではなく、北海道のユーザーには必須である4WDも設定され、実際に札幌トヨペットでもマークXユーザーの90%は4WDを選ぶという。

さらに、スポーツ派には350RDSという超ハイパワーモデルも用意したし、「G's」という価格を抑えた上で、サスペンションを専用スポーツ仕様にし19インチホイールや4本出しマフラーなど価格を抑えたスポーツバージョンもあった。極めつけはGAZOOレーシングがプロデュースしたマークX GRMN

だるう。FRのメリットを最大限に引き出すため前後のタイヤサイズは別。専用のトルセンLSDも装着し、6速マニュアルミッションのみという超スポーツカーまでラインナップに加えられた。それが可能だったのはFRセタンとして生まれたマークXの基本性能が優れていたからなのだ。

ただそれらスポーツ指向車は限定販売であり、需要動向を変える要因にはならなかった。それを指すにはイメージを一新するようフルモデルチェンジやハイブリッド化などが必要だったろう。マークXは平成16年に発売されて以来、平成21年にモデルチェンジされたが、基本構造を一新するようなものではなかった。その後も細かいマイナーチェンジはあったものの、プラットフォームから変更するような完全なフルモデルチェンジは実行されていない。

前述した札幌トヨペットの村越氏も、「当社では昨年、マークXを1000台前後は販売しましたが、その数字はプリウスやハリアーの販売台数とは比べ物になりません。トヨペット店の専売車種であるハリアーの人気は圧倒的ですから、でも、もしマークXが一新され、ハイブリッドなど選択肢が増えたらもう少し状況は好転したかもしれません。実際、ハリアーをお買い上げくださったお客様が「やっぱりセタンが欲しい」と戻って来てくださった方もいます。そこにユーザー様のマークXに対する愛情も感じますし、私たちもFRセタンであるマークXに対する思い入れを持ち続けていますよ!」

営業係長の湯浅氏も、「マークXの発表会で来場者にプレゼントしたキャップ、いまだにかぶってくださっているお客様が「やっぱりセタンを見た時には感激しましたね、マークXがこんなに大事にされているんだと思って。今回のFinal Editionでもキーホル