



クラウンはその65年に及ぶ歴史の中で、何度も大きな車両戦略の変換を行っている。3代目では社用車や公用車のイメージからの脱却をはかり、オーナードライバー向けに「白いクラウン」のキャンペーンを展開し、9代目では時流に合わせて全車が3ナンバーサイズとなつた。そして12代目では、それまでクラウンの「代名詞」でも最大の「変身」を果たしたのは現行型の15代目だろう。

平成30年6月26日、15代目となる新型クラウンの発表会は東京台場メガウェブがメイン会場。そこから全国各地7カ所を結び、トヨタ社長である豊田章男氏自らがト

ヨタの方針、クラウンの魅力を語る姿が時配信されたのである。トヨタの「グルマ作り」が大きく変わったのは章男氏が社長に就任されてからであり、「もつといいくルマを」、「ワクワクしなければクルマじゃない」、「楽しくなければクルマじゃない」と言い続ける章男社長のリーダーシップが發揮されているからだろう。そして、その場で発表された新しいクラウンはこれまでとは全く違う斬新なデザインが取り入れられ、スポーティな「若々しい」これらのクラウンはこうなるんだ!』というトヨタの意志を感じさせるボディフォルムを持つだったのである。

さらに今回、その新しいクラウンをベースにした「デビュー65周年を記念する特別仕様車」が、4月27日に発表された。2リッターターボのRS、4WDのRS Fourをベースにした「Limited」にはブラックスピットターリング塗装の18インチアルミホイールや、ファブリックと合成皮革を組み合わせたスポーツティ感のあるシートを採用。ブラインドスポットモニター、リアクロストラフィックオートブレーキ、アクロストラフィックオートブレーキ、センターオーナメント、さらにメッシュ加飾を施したアウトサイドアハンドルを別装備。シートもスエード調素材であるブ

シヤーシをを持つセドリックが発売され、それが以降、クラウンとの間で熾烈な販売合戦が展開される。ただ、クラウンがセドリックの先行を許したのは昭和46年発売の4代目と、平成3年発売の9代目だけ。特に昭和62年に発売された8代目など、月間販売台数でカローラを抜きトップになるなど、セダン人気が低迷する現在では考えられないほどの人気を誇ったのである。平成16年にセドリックが生産終了し姿を消してからクラウンの存在は、高級ミドルクラスセダンにおいてライバル不在の唯一無二、現在でもそのカタゴリーにおけるステータスはまさに圧倒的と言えるだろう。

より広いユーザー層獲得を目指して!

クラウンはその65年に及ぶ歴史の中で、何度も大きな車両戦略の変換を行っている。3代目では社用車や公用車のイメージからの脱却をはかり、オーナードライバー向けに「白いクラウン」のキャンペーンを展開し、9代目では時流に合わせて全車が3ナンバーサイズとなつた。そして12代目では、それまでクラウンの「代名詞」でも大きな転換を目指し、長いクラウン史上、最大の「変身」を果たしたのは現行型の15代目だろう。

クラウンの発表会は東京台場メガウェブがメイン会場。そこから全国各地7カ所を結び、トヨタ社長である豊田章男氏自らがト

高級セダンとしての「クラウン」、その名を知らないドライバーなど日本国内にはほとんど存在しないだろう。それくら

トヨタのハイグレードセダンとして君臨!

—プロフィール—

この国を代表する高級車、それがクラウン! デビュー65周年を記念する特別仕様車が新時代に向けて登場!

TOYOTA CROWN

■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=札幌トヨタ自動車 琴似支店 Tel(011) 621-1111

い「クラウン」という名称は誰もが知っているし、単なるセダンの一台ではなく「クラウン」という乗用車部門があると言つていいくらい確立されたブランドなのであります。

その初代「クラウン」が発売されたのは、昭和30年の1月1日。つまり今から65年前のこと。太平洋戦争の荒廃から立ち直りを見せてはいたが、国内メーカーの自動車製造技術はまだまだ欧米メーカーに及ばなかったのは事実。そのため、国内メーカーの多くは先進の欧米メーカーと提携しており、例えば、日産はオースチン、日野はルノーという具合である。




主要諸元：(HYBRID 2.5RS Four "Limited")

- 全長×全幅×全高／4,910×1,800×1,465mm
- ホイールベース／2,920mm
- トレッド／前：1,550mm 後：1,550mm
- 車両重量／1,860kg
- 最小回転半径／5.7m
- エンジン／2,487cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／184ps: 6,000rpm
- 最大トルク／22.5kgf·m: 3,800~5,400rpm
- モーター最高出力／143ps
- 最大トルク／30.6kgf·m
- JC08モード燃費／21.0km/ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- ブレーキ／前：ベンチレーテッド・ディスク
後：ベンチレーテッド・ディスク
- タイヤサイズ／225/45R18
- 駆動方式／センターデフ搭載フルタイム4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／5,615,600円(税込)

今回からTNGAの後輪駆動用のプラットフォーム、レクサスLSやLCと同じGA-L型を採用したクラウン、先代に比べ全長は15ミリ伸びただけだが、ホイールベースは70ミリも伸びた。そのため、いかにクルマを生産しているが、そこにはちょっととした“遊び心”や“面白味”にかけるという意味だったのだろう。しかし、最近のトヨタ車にはそんなイメージはどこにもない。プリウスやシエンタ、さらにC-HR、ハリアックスやRAV4などには“斬新なデザイン”や“遊び心”があふれているではない。

トヨタ車の多くは“80点主義”と呼ばれていた。ユーザーのニーズを確実に把握し、広い層から支持される信頼性の高いクルマを生産しているが、そこにはちょっととした“遊び心”や“面白味”にかけるという意味だったのだろう。しかし、最近のトヨタ車にはそんなイメージはどこにもない。プリウスやシエンタ、さらにC-HR、ハリアックスやRAV4などには“斬新なデザイン”や“遊び心”があふれているではない。

今回からTNGAの後輪駆動用のプラットフォーム、レクサスLSやLCと同じGA-L型を採用したクラウン、先代に比べ全長は15ミリ伸びただけだが、ホイールベースは70ミリも伸びた。そのため、いかにクルマを生産しているが、そこにはちょっととした“遊び心”や“面白味”にかけるという意味だったのだろう。しかし、最近のトヨタ車にはそんなイメージはどこにもない。プリウスやシエンタ、さらにC-HR、ハリアックスやRAV4などには“斬新なデザイン”や“遊び心”があふれているではない。

スポーティさと重厚感の絶妙な融合！

ディーラーメッセージ

札幌トヨタ自動車 琴似支店
クラウン プロフェッショナル

井島 浩希さん

「日本の道を知り尽くし、日本のユーザーに合わせてトヨタが作り出した高級車、それが『クラウン』です。日本国内専売車両であり、トヨタブランドでは唯一のF Rセダン。そのため、ボディサイズも取り回しやすく、立体駐車場にも入れるよう考へてあります。エンジンも2リッターターボ、2.5リッターハイブリッド、3.5リッターエンジンも3種類あり、さらに4WDもラインナップに加えましたから、お客様のニーズに合わせてお選びいただけます。より若い、次の時代を担うユーザー様をターゲットにスポーティなデザインを取り入れた新しいクラウンの魅力にぜひ触れてみてください。ご来店、お待ちしております」



ランノーブと合成皮革を組み合わせて上質感を演出し、センター コンソールも木目調パネルとした。もちろん“Limited”と同様に“Cパッケージ”も装着される。

もう一台の特別仕様車が昨年10月に発売された“Sport Style”で、さらに

スポーティテイストを高める装備がなされた。ブラックスペッタリング塗装の18インチノイズリダクションアルミニホールやフォグラントクリアーラインを表現、もちろん他車種と同じ“Cパッケージ”は装備される。

これら65周年を記念する特別仕様車、新しいクラウンのスポーティ感と上質感をさらに向上させ、その魅力を引き出す大きな役割を果たしてくれるだろう。

－インプレッション－
新たなチャレンジに踏み出した！

その昔、トヨタ車の多くは“80点主義”と呼ばれていた。ユーザーのニーズを確実に把握し、広い層から支持される信頼性の高いクルマを生産しているが、そこにはちょっととした“遊び心”や“面白味”にかけるという意味だったのだろう。しかし、最近のトヨタ車にはそんなイメージはどこにもない。プリウスやシエンタ、さらにC-HR、ハリアックスやRAV4などには“斬新なデザイン”や“遊び心”があふれているではない。

トヨタ車の多くは“80点主義”と呼ばれていた。ユーザーのニーズを確実に把握し、広い層から支持される信頼性の高いクルマを生産しているが、そこにはちょっととした“遊び心”や“面白味”にかけるという意味だったのだろう。しかし、最近のトヨタ車にはそんなイメージはどこにもない。プリウスやシエンタ、さらにC-HR、ハリアックスやRAV4などには“斬新なデザイン”や“遊び心”があふれているではない。

もちろんそれは“トヨタの王道”をゆくモデルであるクラウンも例外ではなかった。現在のクラウンユーザーの平均年齢は60歳を超えており、その年齢層に合わせて、トヨタは好意的に受け止めるはず。何故ならそこにあつた新型には、ティアードこそ違うが、クラウンユーチューブは充分に感じられた。4代目から続くクラウンの象徴でもあるトゲリルの中心には大きなクラウンのバッジが付き、ホイールのセンターにも表示はされたが、美しい造形を見せる精緻なフロントからボンネット、ならかなルーフからクーペのように自然に流れゆくボディラインの美しさ。サイドまで回り込んだテールランプと4本出しのマフラーの力強さ。新世代セダンのトレンドに沿って、スポーツ성이強調されているが、これは間違いない“クラウン”なのだ。

もちろんそれは“トヨタの王道”をゆくモデルであるクラウンも例外ではなかった。現在のクラウンユーザーの平均年齢は60歳を超えており、その年齢層に合わせて、トヨタは好意的に受け止めるはず。何故ならそこにあつた新型には、ティアードこそ違うが、クラウンユーチューブは充分に感じられた。4代目から続くクラウンの象徴でもあるトゲリルの中心には大きなクラウンのバッジが付き、ホイールのセンターにも表示はされたが、美しい造形を見せる精緻なフロントからボンネット、ならかなルーフからクーペのように自然に流れゆくボディラインの美しさ。サイドまで回り込んだテールランプと4本出しのマフラーの力強さ。新世代セダンのトレンドに沿って、スポーツ성이強調されているが、これは間違いない“クラウン”なのだ。

もちろんそれは“トヨタの王道”をゆくモデルであるクラウンも例外ではなかった。現在のクラウンユーザーの平均年齢は60歳を超えており、その年齢層に合わせて、トヨタは好意的に受け止めるはず。何故ならそこにあつた新型には、ティアードこそ違うが、クラウンユーチューブは充分に感じられた。4代目から続くクラウンの象徴でもあるトゲリルの中心には大きなクラウンのバッジが付き、ホイールのセンターにも表示はされたが、美しい造形を見せる精緻なフロントからボンネット、ならかなルーフからクーペのように自然に流れゆくボディラインの美しさ。サイドまで回り込んだテールランプと4本出しのマフラーの力強さ。新世代セダンのトレンドに沿って、スポーツ성이強調されているが、これは間違いない“クラウン”なのだ。