



主要諸元：(HYBRID 2.5RS Advance Four)

- 全長×全幅×全高／4,910×1,800×1,455mm
- ホールベース／2,920mm
- トレッド／前：1,560mm 後：1,560mm
- 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
- モーター最大トルク／30.6kgf・m
- JC08 モード燃費／21.0 km/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(北海道地区)／6,205,600円(税込)



ベクト・クラウン。トヨタはその高性能をアピールするため、発売から1年後の昭和31年、「ロンドン〜東京5万キロドライブ」を敢行し、見事に完走を果たす。その勢いをかって、自動車の本場であるアメリカへの輸出を開始するのだが、これは成功しなかった。

その要因は、日本国内の道路事情。昭和30年代初期の日本国内主要道の舗装率は数パーセントに過ぎず、ほとんどの道がダートだったため、そこを走るのだから、高速性能などは不要で、悪路走破性と丈夫さが重要。ところがアメリカでは、舗装されたハイウェイを何時間も、時速100キロで走り続ける性能は必須であり、残念ながら初代クラウンは、その高性能を持っていなかったのだ。

しかし、トヨタの技術陣はそこで立ち止まることはなかった。まず強力なトルクを獲得するため、国産乗用車初のディーゼルエンジン搭載車を発表する。さらにパワーアップのためターボエンジンも計画され、最終的には排気量が1,900ccとなり、90馬力を発生させた。3速コラムシフトが標準だったトランスミッションにも目は向けられ、「トヨグラインド」と呼ばれる2速セミオートマも装備されるようになる。

国産高級セダンの地位を確立すべく数々の改良が施された初代トヨペット・クラウンだが、一般的にはタクシーや公用車、社用車のイメージから抜け出せなかった。それを一変させようと、トヨタがたつぷりと開発に時間をかけ、初代発売から7年後の昭和37年に2代目クラウンが誕生する。ボディデザインもフラットデッキと呼ばれる近代的なものとなり、初代ではリアシート優先のため採用されていた「観音開き」のドアは廃止され、通常の前ヒンジとなる。クラウン固有の特徴的だった「観音開き」だが、イメージを一新しオーナリー仕様となるためには必要だったのだ。

その方針をさらに加速させたのが、昭和42年発売の3代目。初代も2代目も、タクシーや公用車につきまとう黒のボディカラーから脱するこ

とができなかったのだが、ここで「クラウンも自家用車なのです！」という意志表明として『白いクラウン』が登場するのだ。そして、クラウンをパーソナルカー化するための決定打として、7代目の発売と同時にあの有名な「いつかはクラウン」というキャッチコピーが生まれる。このコピーは瞬く間に定着し、クラウンも望めば誰でも手に入るパーソナル高級セダンであり、それはライバルの追従を許さぬ「唯一無二」の存在であることが普遍化していったのである。

—インプレッション—
ユーザー層拡大を期してイメージ一新！

65年に及ぶクラウンの歴史の中で、その時代に合わせてモデルチェンジが繰り返されてきた。しかし、ユーザーの中には、実際に新車が出る前に、「オプションフル装備のクラウン・ロイヤルサルーン」の注文書に押印するユーザーが多数いたという。そこまで信頼され、圧倒的な支持を得ていたクラウンは「クラウン」以外に存在するまい。

ただ、平成30年に発表された現行型、つまり15代目のクラウンには、多数のユーザーもちょっと驚いたはず。なにしろ現行型は、これまでクラウンが守り続けてきた伝統的な3ボックスの4ドアセダンというフォルムがどこにも見当たらず、そこにあつたのは斬新なほどスポーティな4ドアクーペ。さらに「ロイヤルサルーン」というグレードさえ設定されていなかったのだから。

そのクラウン史上、最大の「変身」はユーザー層の若返りを狙い、新しい「グラウン・スタイル」を確立するためには必要な方策だったのだ。発売以来2年になるが、ボディラインの新鮮味はまったく失われておらず、今回の一部改良の主眼は内装や安全装備の充実に向けられていた。

本革製のサポートの良いシートに腰を落ち着けるとまず目に入るのがダッシュボード中央の



クルマの最先端がここにある！
圧倒的な知名度と人気を誇る「クラウン」が、
さらに装備充実の改良を加えて登場！

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 白石支店 TEL(011) 864-1171

—プロフィール—
初代からトヨタ独自の技術力を投入！

クルマにほとんど興味がない人でも「クラウン」という名称を耳にすれば、「トヨタの高級セダンだね」とか、「あのいつかはクラウン」というCMは覚えているよ」という返答が返ってくるはず。それくらいクラウンは日本国内に浸透し

数々の変遷を超え、
さらなる完成形を目指して！

3年余りの独自開発を経て登場した初代トヨ

ている。その点だけでもクラウンは、もはや単なるクルマ以上の存在といっていだるうし、他の追従を許さない確立されたブランドなのである。

その初代、当時は「トヨペット・クラウン」と呼ばれたトヨタ自信のニューモデルが発売されたのは、昭和30年の1月1日。つまり元旦に設定したことから、トヨタの大きな期待がうかがえる。そして、その「トヨペット」という車名だが、太平洋戦争の終戦後、トヨタが小型車を発売するにあたり、一般に愛称を公募したもの。今でこそ「トヨペット」という車名はほとんど使われないが、昭和22年に戦後初のトヨタ製小型車として発売されたSA型からは、トヨタの小型車にはすべてトヨペットの車名が使われるようになる。

しかしこのトヨペットSA型、販売状況はまったく芳しくなかった。理由は簡単で、舗装路は少なく、郊外に出ると砂利道、不整路面ばかりという道路事情に耐えうる性能を持ち合わせていなかったのである。

その反省からトヨタが昭和27年から開発を開始したのが1,500cc直列4気筒OHVエンジンを搭載するまったく新しい小型乗用4ドアセダン。トヨタ創業時からの理念である「自らの手による国産車作り」にこだわり、国内他社が欧米メーカーと提携するのをよそに、トヨタは完全な自主開発を目指したのである。そこから誕生したのが昭和30年に発売となったのが初代トヨペット・クラウンだった。

当時のトヨタが持つ、特にフロント独立懸架サスペンションなど最新技術のすべてを投入して開発された初代クラウン。そして、その必要とされる技術を常に惜しみなく注ぎ込むという姿勢は、65年を経た現在でもまったく変わってはいないのである。

ディーラーメッセージ

札幌トヨタ自動車 白石支店 新車課販売主任 高橋 博之さん

「日本を代表する高級セダン、それが『クラウン』です。今回の一部改良、デザインの大きな変更はありませんが、交差点での左右折支援、緊急時の回避操舵支援、さらにドライバー異常時の緊急停止システムなど、安全装置の大幅なアップグレードを行いました。シートに座って目に入ってくるすべてがラグジュアリーな仕上がりの『クラウン』、今回の一部改良でより新しくなったクラウンの魅力にぜひ触れてみてください。ぜひご来店いただき、ご試乗をお待ちしております」



大きなディスプレイである。これまでは、上下2段に分けられていたものが12・3インチの一面面に変更されている。ここにナビ、オーディオ、パノラミックビューモニター、T-Connectなどすべてが集約され、扱いやすさは大きく向上したのである。ルームミラーにも車両後方カメラによる映像が表示され、後席や積載物に邪魔されずに後方確認ができる。

重厚感とスポーツ性能の 見事なマッチング！

もちろん予防安全対策も万全で、トヨタ最先端のパッケージが搭載されている。市街地走行では、前方走行車両との距離や、交差点での対向車の存在、走行車線の逸脱などの情報を常に伝えてくれる。この安心感はドライバーの負担を大きく軽減してくれることだろう。

試乗用に提供されたのは、「2・5 RS Advance」という、スパッタリング塗装された専用ホイールや、メッシュのブラック塗装されたフロントグリル、テールスポイラーや4本出しエキゾーストパイプなどを装備する、見るからにスポーティなグレード。それは外観だけでなく、実際に走り出すとスポーティさはさらに伝わってきた。

クルマの基本であるプラットフォームはレクサスLCと共用するTNGAの最新FR用であるGA-Lなのだが、そのプラットフォームと、上下アームをリンクで支えるという構造を持つサスペンションとのバランスが絶妙なのである。そこには昔の高級セダンによくある乗り心地重視の柔らかなサスペンションのイメージなど微塵も感じられない。路面をしつかりとつかみ、スプリングの動きを固めのダンパーがサポートする引き締まったサスペンションなのだ。エンジンもクラウン伝統の直列6気筒は姿を消してしまい、14代目からは4気筒が採用となったが、回転の上昇感やトルク感がかえって

若々しさを感じさせてくれる。

それを体感しようと、コーナーが連続するコースを走ってみた。まず6バターンあるドライブモードを「SPORT S+」に入れるとメーターパネルの外周が赤に変わり、ヤル気を盛り上げてくれる。さらに、シフトも6速のシケンシャルが使える「S」にしてスタート。小気味よいシフト感覚と、グリップ感。常に高回転をキープすることで、エンジンとモーター双方のパワーが生かせる立ち上がり加速。それは高級セダンの領域を超えた走りだったのである。

ルマン24時間レースにトヨタワークスドライバーとして3勝を挙げている中嶋一貴がこのクラウンでサーキットを走ったことがあるのだが、その感想も「クラウンでサーキットを走れるなんて思ってもみなかった！ビックリですよ、でも面白かった！」だったそうである。さらに、埼玉トヨベットのディーラーチームが今年の9月に開催された「富士24時間耐久レース」にクラウンで参戦。見事に完走したばかりか、レクサスRC350やフェアレディZというスポーツカーに伍して、なんとST-3のクラス優勝まで果たしてしまったのである。

65年に及ぶ歴史と、受け継がれてきた重厚感や高級感、そしてトヨタ最新技術による安全性。ユーザー層の若返りを期してのトレンディデザイン、セダンらしさを忘れさせるほどのスポーティさ。現行型のクラウンにはそれらすべてが包括されている。クラウンこそ、同価格帯に入るセダンとしては世界最高だろし、そのコストパフォーマンスの高さは他とは比較にならない。

残念ながら亡くなってしまったが、某有名自動車評論家が、「クラウンこそ日本車の基礎を作ってくれたクルマ。クラウンをトヨタが作ったことで、日本の自動車技術が一気に向上したのである」という言葉を残しているが、まさにその通りである。