



主要諸元：(G "Advanced Leather Package")

- 全長×全幅×全高／4,930×1,840×1,540mm
- ホイールベース／2,850mm
- トレッド／前：1,605mm 後：1,615mm
- 車両重量／1,790kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2,487 cc 直列4気筒
- 最高出力／186ps：6,000rpm
- 最大トルク／22.5kgf・m：3,600～5,200rpm
- フロントモーター最高出力／119.6ps
- フロントモーター最大トルク／20.6kgf・m
- リアモーター最高出力／54.4ps
- リアモーター最大トルク／12.3kgf・m
- WLTC市街地モード燃費／21.2km/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／225/45R21
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／5,709,900円(税込)

16代目となる新型のデザインを初めて目にした時の感想は「え？」だった。これは多くの方々に同意していただけたと思う。我々が思い描くクラウン像とはかけ離れていたからだ。しかしトヨタはもつと未来を見据え、新しい高級車のあるべき姿を模索していたのだ。今回試乗させていただいたのは新型クラウン4つのラインアップのうちのひとつ「CROSSOVER」。今後、セダン・スポーツ・エステートという3種が発売される予定なので、楽しみに待つとしよう。

そのクラウンCROSSOVERだが、とにかく外観デザインがすごい。未来的でありスタイリッシュであり、高級感も持ち合わせる。真横から見るとルーフラインの美しさは特筆に値する。そしてコンセプトカラーはブラックとフレッシュブロンズのバイトーン。ブラックアウトされたフロントグリルの面積が大きい。そのため、ブラックナルファのバイトーンはよく映える。ボンネットだけ黒いのは、レースやラリーの競技車両によく見られるが、それらはカーボン製に交換しているため。そのイメージをうまく取り入れ、スポーティさをプラスしている。またボディサイド、特に後部ドアからリアフェンダーにかけての形状も美しい。4、930mmもの全長でも全体が巨大に見えないのは、大胆さと繊細さが巧みにミックスされたデザインによるものだろう。

フロントデザインは近年のトヨタ車に通ずる造形を感じさせるが、リアは完全に新しい。消灯している状態では、ストップランプやウインカーがどこにあるのか分からないほどで、他のどの車にも似ていない。そして斜め後ろから

衝撃的なエクステリアデザイン

ックされてきたのである。

眺めるとボディラインが非常に流麗で色っぽ。予備知識なしにリアビューを見れば「このスポーツカーなんだ？」と訊かれるに違いない。

すべて標準装備の充実ぶり

インテリアも同様で、高級感とともにスポーティさを持ち合わせる。メーカーを問わず新型車にはスイッチが多い傾向にある。安全装備が今なお進化の真つ最中なので致し方ない面もあるが、クラウンでは極力スイッチ類を減らしている。走行に関わる情報は12・3インチTFTカラーメーター＋マルチインフォメーションディスプレイに集約されており、その左に同じく12・3インチのディスプレイオーディオが備わる。しかもコネクテッド機能が進化しており、エージェントと呼ばれる音声認識システムに「Hey・トヨタ」と話しかけるだけで、ナビゲーション設定やカーラジオのON/OFFができてしまう。映画で観た未来の世界が少しづつ現実のものになるうとしている。

シートは手触り・ホルド性ともに非常に良い仕上がりだ。座ってみるとスポーティというよりグラウンドツアラー的な方向性のシートだなと思うが、初見でも座り心地が良く、身体にフィットしてくれる。ロングドライブでも疲れにくい形状である。驚いたのは後部座席の開放感。クーペスタイルのルーフラインなので頭上が窮屈ではないかと思われたが、余計な心配だった。足元と膝周りにもゆとりがあり、運転手つきの移動に用いてもくつろぎの時間を体験することができそう。

安全装備はこの車格だけに文句のつけようがない。Toyota Safety Senseと名付けられた次世代予防安全パッケージがフル搭載されており、現状考えうる全て



クラウン史上、最大の変貌 次世代を担う日本の高級車 TOYOTA CROWN

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 敷(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

飛び越え、国境さえも超えそうなほどの変貌ぶりである。残っているのはクラウンという車名のみではないか？という思いもあったが、実際に乗ってみると、それは間違いなくトヨタが狙う新時代の高級車像であり、過去の栄光にとらわれず未来を切り開いていこうという意欲的な車だった。

まずはクラウンの歴史を大まかにまとめてみよう。初代が世に出たのは55年(昭和30年)元旦のこと。エンジンにはバリエーションがあったが、最大でも1,900ccだった。戦後間もない時期で、スタイリングにはアメリカ車からの影響が見られるが、後席の乗降の利便性を考慮して観音開きのドアが備えられていた。62年に2代目、67年に3代目、71年に4代目とかなり短いスパンで新型車が投入されるが、本格的に高級路線を歩むことになったのは「クジラ」の愛称で現代でも人気の高い4代目からであり、直列6気筒2,600ccが初めて搭載された。その後は5代目(74年)、6代目(79年)、7代目(83年)と直線基調の高級車デザインを確立。7代目のキャッチコピーは有名な「いつかはクラウン」であった。87年の8代目ではスーパーチャージャーや4,000cc・V8モデルも設定され、日本が誇る高級車たる地位を固めていく。9代目(91年)以降のモデルはまだ街で見かけることもあり、人気のほどがうかがえる。そして03年の12代目は所謂ゼロクラウン。12年の14代目アスリートは衝撃的なピンクの外装で「変革」を感じさせ、18年の15代目では走りを磨くことでターゲット年齢の若返りを狙った。各々の年代の詳細を書くとは膨大な原稿量になるので割愛するが、言いたいのはクラウンの歴史は国産車の歴史であり、常に国産高級車の象徴的存在であり続けたということだ。フラッグシップゆえに、いつの時代も最新の機能や安全性能が求められる、それらは下位グレードの車種にフィードバ



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

村田 絢飛さん

人を惹きつける外観デザインが一番の魅力です。街中を走行中、店舗のガラスに映る自動車に見惚れてしまうような、大胆かつ美しいデザインとなっています。個人的にはドアミラーに映るボディラインを見るたび「美しい…」と感じます。内装は上質の高級感が溢れていますが、スイッチ類は極力減らしたシンプルなレイアウトとなっています。シートも素晴らしく、前席は高い質感とホールド感、後席はゆったりとくつろぐことのできる広さがあります。身長175cmの私が座っても、頭上に拳ひとつ分、膝周りには3個分の余裕があるので、ロングドライブでも窮屈さは一切ありません。全車4WDですので、冬間もぜひご試乗ください。



の安全機能が備わっている。驚かされたのは、安全装備に限らず、オプション設定が非常に少ないということ。つまり走行性・安全性・快適性において必要な装備はフル搭載されているということだ。カタログを見てもオプションらしいオプションはサンルーフとデジタルインナーミラー、コネクティッドの有料プランであるT-Connectくらいのものである。ETCやドライブレコーダーまで標準装備という充実ぶりである。

インプレッション

この車を新型クラウンとした決断に拍手

クラウンCROSSOVERのラインアップは搭載エンジンで大きく2つに分かれる。2,393cc直4ターボ+モーターのRS系と、2,487cc直4+モーターのG系・X系である。駆動方式はすべて4WD。あくまでもスベック上での印象ではあるが、RS系は刺激的な走りを求める方、G系・X系は静粛性やゆとりある走りを好む方に向いているようだ。全グレードでフロント/リアにモーターを搭載。RS系とG系・X系では搭載モーターの型式が異なり、出力/トルクともに異なる味付けをしているのが興味深い。新型クラウンはFFベースで造られているため総じてフロントモーターの方が力強いが、RS系は前後モーターの出力差が少なく、G系・X系の場合はフロントモーターがリアの倍以上の出力を与えられている。エンジン排気量の差はわずかだが、2種のグレードには明確な方向性の違いが設定されている。

このうち試乗させていただいたのはNAモデルのG Advanced Leather Package。取材日は札幌に初雪が降

った翌日で、晴れ間が覗いたかと思ったら急変して曇る不安定な天候だったが、スタッドレスタイヤと4WDの性能を信じてアクセルを踏み込んでみる。なるほど、思った通り非常にジエントルな走りだ。加速時にはモーターが積極的に介入して車体を押し出し、減速時には回生ブレーキが効き、フットブレーキと相まって強力なストッピングパワーを生む。高級車には違いないが、明らかにこれまでのクラウンとはベクトルが異なる。だが、もう少し俊敏さが欲しい。そう思いながらスイッチ類を見回すとドライブモード切替スイッチを発見。これをSPORTにセットすると、加速感は激変する。1,790kgの車体を全く感じさせず、軽快に加速していく。「ターボよりNAの方がエンジンレスポンスを楽しめる」という意図でG系・X系を選ぶなら、試乗される際にSPORTモードを是非お試しください。そして、しなやかかつスポーティなサスペンションもマッチングが良い。大げさな挙動は一切なく、的確に路面の情報を伝えてくれる。そのままワインディングへ持ち込みたい衝動に駆られたが、忘れていた。これはクラウンである。機会があればRS系にも試乗してみたい。RS系の方がより「クラウンであること」を忘れさせてくれるのかもしれない。

果たしてこのクルマ、本当にクラウンの新型なのか。あるいは新型車に伝統あるクラウンの名を冠したのか。もしかするとそんな議論が起るかもしれないと考えてもみたが、どちらでも良くなった。トヨタが送り出した極めて高い完成度を誇る一台であることは紛れもない事実。クラウンというブランドが好きという方が乗るもよし、トヨタ最新の高級車に乗りたいという方が乗るもよし。そういう柔軟で先進的な姿勢から生まれたクルマであり、乗る側も自由な感性で選んで良いのだろう。