



主要諸元: (SPORT RS)

- 全長×全幅×全高／4,720×1,880×1,570mm
- ホールベース／2,770mm
- トレッド／前: 1,605mm 後: 1,615mm
- 車両重量／2,030kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2,487cc 直列4気筒DOHC
- 最高出力／177ps・6,000rpm
- 最大トルク／22.3kgf・m: 3,600rpm
- フロントモーター最高出力／184ps
- フロントモーター最大トルク／27.5kgf・m
- リアモーター最高出力／54ps
- リアモーター最大トルク／12.3kgf・m
- WLTCモード燃費／20.3km/ℓ
- トランスミッション／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／235/45R21
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(北海道地区)／7,672,000円(税込)

クラウンスポーツにはハイブリッド(HEV)の「Z」とプラグインハイブリッド(PHEV)の「RS」、2つのグレードしか存在しない。そして従来グレードのように装備に差を設けるのではなく、あくまでもプラグイン、つまり外部からバッテリーへ充電できるかできないかが最大の相違点となる。駆動方式は4WD一択で共通、2.5リッター直4エンジン、サスペンションも共通だが、PHEVはHEVに比べてエンジン出力／トルクがわずかに低く、逆にフロントモーターの出力／トルクが大きい。システム全体での最高出力はPHEVが306ps、HEVが234ps。PHEVの性格上、モーター走行が重視されていることがわかる。トヨタ的というか日本的というか、このあたりの差別化は絶妙で、大いに説得力があるうえ、かなり細やかに考えられていることに感心させられる。

3サイズは全長4,720×全幅1,880×全高1,570mm。特筆すべきは全長がクロスオーバーより210mm、セダンより実に310mm短いということだ。同一車種のラインアップで70mm程度の差異はよくあるが、200mm以上違うというのは珍しい。その一方、全幅はクロスオーバーより40mm広くなっており、サイズ感からは取り回しの良さや走行安定性を狙ったものだといえそう。ただ驚きはまだまだ続く。クロスオーバー2,850mm、セダン3,000mm、スポーツ2,770mm。実はホイールベースが異なるのである。同じ車種のバリエーションにもかかわらずホイールベースが異なる…これはなかなかのトピックである。種を明かすと、そもそもプラットフォームが異なるのだ。セダンはレックスLSやMIRAIと同様、エンジン縦置き＋FRレイアウトのGA-Lプラットフォーム、ク

ラインアップに垣間見える
トヨタの想い

プロフィール
大迫力のスポーツティナデザイン

16代目クラウンのお披露目は2022年7月のこと。日本を代表するクルマであるとともに、トヨタの中で最も長い歴史を持つブランド、

運転が楽しく、美しいSUV クラウンスポーツPHEV TOYOTA CROWN SPORT

■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 北光支店 Tel(011)711-7191

クラウン。初代の登場は55年なので、来年は誕生70周年を迎える。その長い歴史ゆえ、ユーザーは新型クラウンにこれほどの変化が訪れるとは予想していなかった。そこに登場したのは「クロスオーバー」「スポーツ」「セダン」「エステート」の4車種。明らかにこれまで見たことがないクラウンであり、誰もがあっと驚いたのだ。同年9月、クロスオーバーの発売が開始され、既に街中で見かけるようになったが、2023年10月、ついに第二弾となるクラウンスポーツハイブリッド(HEV)の発売が開始された。続いて11月にセダン、12月にスポーツプラグインハイブリッド(PHEV)が発売となった。残るエステートは今年半ば以降の発売が予定されているという。

レポーターはクラウンクロスオーバー発売当時、試乗する機会があった。静粛性や室内の高級感はまさにクラウンだなという印象だったが、やはり外観デザインには驚かされた。現車がまだ珍しい時期だったため、行く先々で注目を集め、少し気恥ずかしかった記憶がある。今回はクラウンスポーツプラグインハイブリッド(PHEV)をお借りしてインプレッションをお届けしようと思うが、スポーツの名に恥じないダイナミックなデザインが特徴的。クロスオーバーの時ほどではないが、やはり周囲からの視線を感じる。クロスオーバーは見慣れてきたが、セダンとスポーツは見かける機会が少ないうえ、とにかくデザインが良い。「おっ」と一度見してしまうようなエモーショナルな造形だ。カタログに記載があるように、クラウンスポーツのデザインは後ろ姿から始まったらしい。リヤフェンダーは大きく張り出し、21インチ235/45という巨大なタイヤ&ホイールが存在感を主張する。WEBや誌面の写真イメージより、現車の迫力ははるかに上を行っている。

ロスオーバーとスポーツはエンジン横置きでカムリ、アルファード、ハリアーなどと同様のGA-Kプラットフォームをベースとしている。トヨタがいかにクラウンというブランドを大事にしているか、今回の4車種開発にいかにか力注いできたかがヒシヒシと感じられる。これらの情報を把握した上で改めてクラウンスポーツの諸元を見ると、高級車でありつつもキビキビとした走りを目指した、その名の通りスポーツバージョンであることがわかる。

これ以上望めないと
思うほどの走行安全性能

クラウンスポーツにはトヨタが誇る先進の予防安全パッケージ「Toyota Safety Sense」がフル搭載されている。車線逸脱警報やブラインドスポットモニターなどおなじみの機能に加え、全車標準で前後ドライブレコーダーが備わっていたり、スイッチひとつで駐車操作を支援してくれる「アドバンストパーク」機能なども備わる。昨今こうした機能の進化は目覚ましいものがあるが、予防安全と自動運転へ向けた運転支援機能の相乗効果で、ドライバーの負担を大幅に減らしてくれるのがあるがたい。

クラウンにはDRS(Dynamic Rear Steering)四輪操舵システムも備わり、クラウンスポーツは操縦性を高めるために専用の設定となっている。車速に応じて後輪の向きを、前輪と同じ、または前輪と逆に動かすことで、走行安定性や狭い場所での取り回しを支援する機能である。これにより最小回転半径5.4mを実現しているほか、コーナリング時の安定性や車線トレース性に寄与する。さらにE-Four(電気式4WDシステム)は前後の駆動力配分を100:0から80:20の間で制御する。曲がる・止まるを統合的に制御する

ディーラーメッセージ

札幌トヨタ 北光支店
新車課

古仲 那央多さん

ヨーロッパの高級車メーカーがこぞってSUVモデルを発売している中、クラウンスポーツはトヨタブランドとしてそれらに対抗し得るモデルであると思います。躍動感のある美しいエクステリアデザイン、ドライビングに集中できる囲まれ感のあるコクピット、トルク溢れるパワーユニットとステアリング操作に素直に追従する応答性。そして先進の安全装備やハイブリッドシステムによる低燃費性能も持ち合わせています。発売開始以来、従来のクラウンファンの方はもちろん、30代・40代の方々からのお問い合わせも多くなっており、まさに新世代のクラウンと呼ぶにふさわしい存在となっています。ご来店・ご試乗、お待ちしております。



VDM (Vehicle Dynamics Integrated Management)、ワインディングなどでブレーキ制御によって内輪の駆動力を調整し曲がりやすくするACA (Active Cornering Assist) などとも備わり、「これ以上望めないのでは？」と思えるほど隙のない走行安全性能を誇る。

インプレッション

全方位に敵なし、究極の完成度

運転席に乗り込むと、想像以上の囲まれ感を感じる。身体をしっかりホールドしてくれるシートと、幅と深みのあるセンターコンソール、一箇所にまとめられた空調の操作系、コネクテッドナビ連動の高精細HDディスプレイオーディオ、そして12.3インチTFTカラーメーターとマルチインフォメーションディスプレイ。まさにコクピットである。

EVとHVはスイッチで切り替えでき、AUTOも選択できる。まずはEVモードでスタートしてみよう。そこそこ流れている街中の道路を40〜50km/hで走ると、とにかく静粛性が高い。EVモードはエンジン音がしないので静かなのは当然なのだが、車内の音というのはロードノイズ、風切り音、内装のきしみ音など様々な要素で構成されている。取材日は風の強い日だったが、停車後ドアを開けて初めて「今日は風が強いな」と感じたほどの静粛性である。遮音にも配慮されているのがよくわかる。そしてモーター走行はトルクフルで楽しい。アクセルを踏んだ瞬間から力強いトルクが発生し、車体をぐんぐん押し進める。ゼロスタート時の低域トルクは、スーパーチャージャーともターボチャージャーとも異なる。強いてあげるなら大排気量のNA、それも4,000cc以上のアメリカ力車に近い気がする。ただかつてのアメリカ力

はOHVが主流で高回転に弱かったのに対し、モーターはシームレスに高回転まで回る。この点が面白さであり、新しさでもある。走行モードはエコ/ノーマル/スポーツ/カスタムの4種。HVを選択してエンジンも始動させスポーツモードに設定すると、さらに爽快な加速が始まる。

一方減速時には回生ブレーキが強めに働き、エネルギーを効率的に回収する。感覚的には強めのエンジンブレーキである。クラウンスポーツPHEVのメリットは、バッテリーチャージモードが備わっている点。回生ブレーキに加えエンジンを発電に用いることで、プラグインしなくても充電が可能だ。

前述のDRS、VDMの恩恵は、街乗りでも十分感じることができる。タイトコーナー、直角カーブなどのシーンと、ステアリングを少しラフに振るシーンも試したが、「すべて車任せ」ではなく、ドライバーを中心に据えつつも必要な部分だけ適度に各システムが支援してくれるので、不安や負荷を一切感じない。ベタな表現ではあるが、自分の運転が上手くなったような気にさせてくれるクルマである。

札幌トヨタ北光支店で納期を伺うと、11月とのこと。取材は5月中旬に行つたので、半年程度ということになる。半導体騒動で新車の納期が見通せないという時期もあったが、かなり解消されてきているようだ。では半年が長いのか。それはクラウンスポーツを手にしたというオーナーの思いと、クラウンスポーツというクルマの価値観によって異なる。間違いなく言えるのは、走行性能・安全性・質感・デザイン、あらゆる面において敵なしの最強ということ。そして「大人のスポーツ」と一言でカテゴライズするのはあまりにも無粋であるということ。運転が楽しく、先進の安全技術で守られ、燃費も優れるクラウンスポーツは、半年待つてもお釣りがくるほどの完成度であると思う。