



主要諸元：(ESTATE Z)

- 全長×全幅×全高／4,930×1,880×1,625mm
- ホイールベース／2,850mm
- トレッド／前：1,605mm 後：1,615mm
- 車両重量／1,890kg
- 最小回転半径／5.5m
- エンジン／2,487cc 直列4気筒DOHC
- エンジン最高出力／140kW(190ps)：6,000rpm
- エンジン最大トルク／236N・m(24.1kgm)：4,300～4,500rpm
- フロントモーター最高出力／134kW(182ps)
- フロントモーター最大トルク／270N・m(27.5kgm)
- リアモーター最高出力／40kW(54ps)
- リアモーター最大トルク／121N・m(12.3kgm)
- WLTCモード電費／20.3km／ℓ
- 一充電走行距離／486km(国土交通省審査値)
- 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)／6,372,000円(税込)

試乗にお借りしたのはH E Vモデルで、車両価格を考慮すればこちらが売れ筋であることは間違いない。興味深いのは搭載するバッテリーの種類と容量で、P H E Vは51 A hと大容量のリチウムイオンバッテリー、H E Vは5 A hのニッケル水素バッテリーである。このことからP H E Vはモーター走行時間を重視していることがわかるが、H E Vも非常に緻密に制御されており、走行中エネルギーフロー表示を見ると、エンジン駆動／モーター駆動／充電が、わずかなアクセル操作に応じて切り替わる様子がわかる。

エクステリアデザインはかなりダイナミック。特にフロントドアからリアドアへつながるサイド面の絞り込んだような曲面と、リアドアからタイヤハウスへ続く膨らみは若々しい躍動感を表現しており、試乗車の深みのあるカラー「マッシュグレー」がその陰影を美しく際立たせている。同じS U Vカテゴリゆえに、エステートとスポーツは似ていると思われがちだが、現車を比較すればその違いは明確で、全体のフロア・シヨンをからこうしたテイラーに至るまで、完全に別の車種である。スポーツは軽快感、エステートはそこに重厚さがプラスされていることがわかる。

インテリアは高級そのもの。センターコンソールがしっかりと高さを持っているので、運転席と助手席はすっぽりとシートに収まり、適度な囲まれ感がある。上質なレザーシートは手触りが良く、お尻が滑ることもなくしっかりとホールドしてくれる。もちろん電動シートなので、自分好みのポジションに調整することは容易だ。

ラゲッジは広い。ゴルフバッグなら縦に3セットほど余裕で積み込める。スポーツと比べ、ルーフがリアエンド方向に長いので、ラゲッジ高もしっかりと確保されている。後席を倒せばラゲッジ後端から2 mもの長さを確保できるため、2名乗車であれば長尺物も全く問題なし。つまりショッピングなど日常的なシーンでも大活躍してくれそうなユーティリティ万能モデルがエステートなのだ。

安全装備と便利機能は使い切れないほど盛りだくさん

安全装備は至れり尽くせりで、現状これ以上望めないであろうというほどの充実ぶり。一つひとつを紹介

ープロフィールー
明確なアイデンティティを持つ
エステート

新時代のクラウンに、エステートが加わった。現行クラウンは歴代モデルの意匠とイメージを大きく覆し、'22年9月にクロスオーバー、'23年10月にスポーツ、

新型クラウン4番目の意欲作は 万能なユーティリティが自慢 TOYOTA CROWN ESTATE

■テキスト=横山 聡史(Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲(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

同年11月にセダンと相次いで発売されてきた。特に最初に発売されたクロスオーバーがもたらしたインパクトは強烈で、取材中多くの人が注目を浴び、気恥ずかしかった記憶がある。今年3月、満を持して登場したエステートは'99、'07年、11代目のクラウンに存在していたネーミングである。

だがセダンのステーションワゴンだった先代に比べ、新モデルはS U Vである。となればスポーツとエステートは何が違うのか?という疑問は、多くの方が抱くことだろう。答えを先に書いておくが、車種名の通りなのだ。スポーツとクロスオーバーはエステートより全長が210mm短い。つまりこの2種は俊敏な走りを楽しみたい方やスポーティなイメージで乗りたいた方をメインターゲットとする。一方のエステートは可搬性を重視している。

メーカーの公式サイトを見ても、アウトドアフィールドでくつろいでいる写真があつたりするので、趣味のツールを積み込んでレジャーに出かけたり、ランクケースを積み込んでロングドライブに出かけたりといったニーズを汲み取っている。そこが明確な差異である。また「クラウンに4車種も必要なの?」という意見もあるだろう。事実、私の周辺の車好きからは「どのモデルを選んで良いかわからない」という声も聞く。しかし、そこがトヨタの提案なのである。つまり、好きなクラウンを選んでくださいということ。セダンは全長が5 mを超えるF Rモデルなので、北海道のような降雪エリアではオーナーが限られるかもしれない。しかしクラウンというブランドを象徴するフォーマルな高級車であり、歴代のイメージを継承している。クロスオーバーはセダンとS U Vの融合。スポーツはアクティブに走りたいユーザー向け。そしてこのエステートはステーションワゴンとS U Vの融合であり、4車種の中では万能のユーティリティを誇るモデルである。

ダイナミックな外観と
万能のユーティリティ

ラインアップはP H E V(プラグインハイブリッド)のRSとH E V(ハイブリッド)のZの2種類。いずれも2,500cc直列4気筒エンジン+2モーターを搭載したE F o u r(電気式4輪駆動)である。今回

介するには文字数が足りないもので、機能のカテゴリだけ記載しておく。単眼カメラとミリ波レーダーによって次のようなサポート機能を実現している。

プリクラッシュセーフティ(ぶつからないをサポート)・レーントレーシングアシスト(高速道路のクルージングをサポート)・レーンデパーチャーアラート(はみ出さないをサポート)・レーダークルーズコントロール(全車速追従機能付／ついていくをサポート)・アダプティブハイビームシステム(夜間の見やすさをサポート)・ロードサインアシスト(標識の見逃し防止をサポート)・ドライバ・異常時対応システム(救命・救護をサポート)・フロアアクティブドライビングアシスト(安全運転をさりげなくサポート)・発進遅れ告知機能(先行車・信号出遅れ防止をサポート)・緊急時操舵支援(アクティブ操舵機能付／操舵回避をサポート)・フロントクロスストラフィックスアラート(出会い頭の事故防止をサポート)・レーンチェンジアシスト(高速道路の車線変更をサポート)。

さらにスイッチを押すだけで駐車操作を支援してくれるアドバンストパーク機能がすごい。通常の並列駐車では、バック駐車・前向き駐車・バック出庫・前向き出庫というシチュエーションにおいて、ステアリング、アクセル、ブレーキ、シフトの全操作をクルマが支援してくれる。サイドミラーに雪や氷が付着して見えない、初めて駐車する場所で周囲の状況や路面の傾斜などが掴めない、あるいはドライバが極度に疲労していたり、熱っぽいなどの状態で車庫入れ時、この機能は大いに役立ってくれる。

またディスプレイオーディオP o u r sという機能は、T C o n n e c t 契約を結ぶことでセンター通信型の情報ツールとして活用できる。スイッチ操作ではなく話しかけることでエアコンを調整したり、目的地の天候を確認したりできる。エンジン・機能・クルマがW i f i スポットになる「車内W i f i」機能のほか、スマートフォンとクルマを連携させることでリモートスタート(エンジンスタート)、マイカーサーチ(離れた場所からドアロックの施錠忘れやハザードランプの消し忘れなどクルマの状況を把握)、デジタルキー(スマートフォンをクルマのキーとして使用)などが可能になる。極めて未来的な機能だ。T C o n n e c t 契約は新車から5年間無料。6年目以降は330円／月なので、ぜひ契約して活用



ディーラーメッセージ

札幌トヨタ北光店
新車課 営業スタッフ

辻 希夢さん

これまで発売されてきた3車種も斬新かつ魅力的なデザインを持っていますが、クラウンエステートはそれらをさらに一歩進めたアグレッシブなデザインで登場しました。先代までのイメージを覆し、イキイキとした躍動感を持った外観デザインこそ最初にご覧いただきたいポイントです。そして車内へ乗り込み、上質なレザーシートに身を委ねると、ゆとりに満ちた空間をご堪能いただけます。それもドライバーシートだけではなく、全席が特等席です。ラゲージスペースも余裕があり、ショッピングなど日常的な用途からアウトドアレジャー、旅行まで、万能なユーティリティを誇ります。ぜひ現車にてご確認くださいと思います。



インプレッション — カライフを楽しむために 誕生した、大人のSUV —

HEVはエンジンとモーターのシステム最高出力が179kW(243ps)。トルクはエンジンが24.1kgm、モーターがフロント27.5kgm、リア12.3kgmである。車重が1,890kgなので、俊敏というよりは重厚な印象である。だが、そこがクラウンエステートの目指すところなのだと思う。低域から立ち上がるモーターの豊かなトルクで余裕を持って走る。こそぞという場面では走行モードをSPORTに切り替え、アクセルを踏み込む。モーターのトルクと良く回るエンジンがお互いのメリットを生かして、ボディを前に押し出す。極めて高級で、大人のSUVなのである。

ステアリングのマネーも大人である。車格からイメージする以上にクイックな特性ながら、挙動が落ち着いた。路面の凸凹はダンパーがしっかりと吸収し、リバウンドもない。「自分はこんなに運転が上手かったっけ?」と錯覚するような挙動だ。これは高いボディ剛性によるものと思われる。今から10年前、トヨタは「もっといいクルマづくり」の具現化に向けた取り組みの一環としてTNGA(トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー)を構想し、その採用第一弾としてプリウスを発売した。中でもプラットフォームは「乗り降りや運転のしやすさ」を最優先課題とし、低重心化、各部品の低配置化、乗車時のベストな姿勢の確保、流麗なデザインなど、なんと46にも上る項目を徹底追及してきた。そしてレーザースクリーウルディングと呼ばれる溶接技術を取り入れることによって、高いボディ剛性を実現しているのである。クラウンエステートの高いボディ剛性は、走り出してすぐに感じられる。まずは内装やウインドウのきしみ音が一切ないこと。前述の通り凸凹やコーナーに置いてボディが安定しており、不快な振動や突き上げがないこと。若い頃に峠を走っていたような走り好きから、クルマは走れ

ば良いという方に至るまで、5分も運転すれば「なるほど、きちんと造られた良いクルマだな」と実感できるに違いない。

ありそうで他にない、 稀有な存在の高級SUV

札幌トヨタ北光支店でお話を伺ったところ、クラウンエステートを目当てに来店されるお客様の年齢層は、30代のヤングファミリー層からシニア層までかなり広いとのこと。これは現行クラウンが広く受け入れられたということの意味する。と同時に、一昨年登場のクラウンスポーツを見て、「もう少し荷物を積めないものか」と悩んでいた方々は、エステートの登場を心待ちにしていたのではないかと推論につながる。これが正解ならば、トヨタが4種のバリエーションをもってクラウンファミリーを形成した斬新な戦略は、明らかに的を射ていたということになる。

昨今の日本におけるSUV需要は一向に収まる気配がなく、海外まで視野を広げてみても、むしろますます高まっていると断言できる。なせ、これまでスーパーカー/スポーツカーしか製造していなかった欧州メーカーでさえSUVモデルを発売しているのだから。以前、自動車ライターとしての興味から、SUVオーナーが実際にどのような使い方をしているのか訊いてみたことがあるのだが、「バンド活動をしているので楽器と機材を積んでライブに向く」、「MTBを積み込み、郊外の山へ出かけてMTB専用トレイルを親子で走る」、「家族全員釣り好きなので、道内あちこちに出かけては釣り糸を垂らし、夜は温泉を楽しむ」など、とてもアクティブなライフスタイルを送っていることがわかった。クラウンエステートは、そうした用途を目指しつつ、そこに高級・上質という要素をプラスした一台ということが出来る。他にもあるように、実は数少ない存在なのである。加えて最先端の安全性能とエコ性能、やがて来る自動運転時代の一端を体験させてくれる機能も持ち合わせている、なんとも魅力的なモデルなのである。