

トヨタ、クラウンをフルモデルチェンジ

— “新たなクラウンらしさ” を創造し、最高の誇りと最大の満足を提供 —

トヨタ自動車㈱は、「クラウン 4ドアハードトップ（ロイヤルシリーズ）」および「クラウン マジェスタ」をフルモデルチェンジし、8月31日より^{(*)1}全国一斉に発売した。

クラウンは、「品格」「ゆとり」「静粛」など日本人の感性にベストフィットした魅力と、時代に先駆けた高度な技術が融合し、“クラウンらしさ” ともいえるテイストをもった日本を代表する高級車として進化してきた。

10代目の節目となる今回の新型クラウンは、

1. 品格と個性を高めた外形デザインと日本人の感性にフィットしたインテリア
2. VVT-i^{(*)2}の搭載による余裕のある動力性能や、VSC^{(*)3}の採用による卓越した走行安定性など新鮮な動的魅力
3. ABS、運転席・助手席SRSエアバッグの全車標準装備、3ℓクラストップの低燃費の実現など安全・環境への一層の配慮

により、“新たなクラウンらしさ” を創造し、最高の誇りと最大の満足を提供できる車として誕生した。

(*)1 クラウン マジェスタのCタイプi-*Four*については11月1日より発売。

(*)2 VVT-i (Variable Valve Timing-intelligent): 連続可変バルブタイミング機構

(*)3 VSC (Vehicle Stability Control): 車両安定性制御システム



クラウン 4ドアハードトップ 3.0ロイヤルサルーン
[E-JZS155-ATPQF]



クラウン マジェスタ Cタイプ
[E-UZS151-CTPZK]

【車両概要】

1. デザイン

品格と個性を高めた外形デザインと日本人の感性にフィットした落ち着いた室内デザインにより、クラウンのもつ高級感に磨きをかけるとともに、機能性の向上を図っている。

(1) 外 観

- ① クラウンの伝統を踏まえた上で品格と個性をさらに高めることを狙いに、
 - ・ 水平基調の落ち着いた たたずまいのサイドシルエット
 - ・ 勢いのある線と硬質な面による新鮮なデザインテイスト
 - ・ ラジエーターグリルなどに伝統工芸品を彷彿させる巧みで精緻な細部意匠を採用。
- ② その上で、クラウン 4 ドアハードトップ（ロイヤルシリーズ）は、端正な造形の中に華やかさを演出し、クラウン マジェスタは、クラウンシリーズのトップモデルとして重厚な趣の中に優雅さを表現。
- ③ 両車種ともに、ドア開口部を拡大することによって乗降性を高め、また、トランク開口部の高さを低くすることによって荷物の積みおろしを容易にするなど機能面にも配慮。

(2) 室 内

- ① 日本人の感性にフィットしたゆったり感、心地良さ、繊細さの具現化をテーマに、
 - ・ 伸びやかで広がりを感じさせる水平基調のインストルメントパネル
 - ・ ファブリックの使用部位を拡大し高級感のあるドアトリム
 - ・ 吟味された表皮材を用い、また、豊かなクッション性がありしっかりとサポートするシート
 - ・ 滑らかで節度のある操作・作動フィーリングで統一した各種スイッチ類
 - ・ しっとりとした味わいのある開閉が可能なボックス類
 - ・ やや細めの形状として握った時の高級感にまで繊細な心配りをしたグリップ類を採用。
- ② また、車両前方・側方・後方の視界をさらに拡大するなど、疲労の少ない運転を可能にする室内環境を創出。

2. 基本性能

クラウン伝統の優れた静粛性と快適な乗り心地を確保した上で、高級車にふさわしい余裕のある動力性能と様々な状況下での卓越した走行安定性を実現し、新鮮な動的魅力を盛り込んでいる。

(1) エンジン（力強さと静かさおよび滑らかさを誇る 5 種類をラインアップ）

① 1 U Z - F E 型エンジン

- ・ 圧縮比の変更、吸気冷却ダクトの設定など燃焼効率ならびに吸気効率を高めることで、燃費とともに最高出力・最大トルクを向上。
- ・ 構成部品の軽量化ならびに高剛性化により、振動・騒音をさらに抑制。

② 2 J Z - G E 型 (V V T - i) エンジン

- ・吸気バルブの開閉時期を連続的に変えることにより運転条件に応じた最適なバルブタイミングが得られる新開発のエンジン技術 V V T - i の搭載や吸気冷却ダクトの設定、吸排気マニホールドシステムの最適化などにより、低中速トルクを約10%向上。
これにより、力強い発進加速、伸びの良い滑らかな追越し加速を可能にするなど高級車にふさわしい余裕のある動力性能を実現。
- ・VVT-iの搭載、高圧縮比化、摩擦損失の低減などにより、大幅な燃費向上を実現した上、構成部品の高剛性化などにより優れた静粛性を確保。

〔搭載エンジンの主要諸元〕

		ガ ソ リ ン				ディーゼル
		1 U Z - F E	2 J Z - G E (V V T - i)	1 J Z - G E	1 G - F E	2 L - T E
排 気 量 (cc)		3,968	2,997	2,491	1,988	2,446*
最 高 出 力 (PS/ rpm)		265/5,400	220/5,600	180/6,000	135/5,600	97/3,800
最大トルク (kg・m/ rpm)		37.0/4,600	30.0/4,000	24.0/4,800	18.0/4,400	22.5/2,400
10・15モード走行燃費 (km/ ℓ)		8.0 (F R 車)	9.8 (ロイヤル シリーズ) 9.0 (マジェスタ)	9.0	9.6	19.0 (60km/h定地走行)
搭載 車種	ロイヤルシリーズ	—	○	○	○	○
	マジェスタ	○	○	—	—	—

(2) ボデー、シャシー（操縦性・走行安定性、安全性、静粛性を高い次元でバランス）

① 卓越した走行安定性の実現

- ・クラウン 4ドアハードトップ（ロイヤルシリーズ）は、伝統のしなやかな乗り味と穏やかなステアリングフィールはそのままに、通常走行や高速走行など様々な状況下で卓越した安定性を獲得することを狙いに、新開発の高剛性ボデーと新設計の4輪ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。
- ・クラウン マジェスタは、サスペンション支持剛性を強固にした上で、車両姿勢変化を適度に抑え、快適な乗り心地と抜群の操縦性・走行安定性を高次元で両立。また、エアサスペンションは、路面状況、車速に応じた減衰力の連続制御（スカイフック制御）を採用。
- ・特に、ロイヤルツーリングならびにFタイプについては、スポーティ走行を楽しくさせる専用のサスペンションチューニングを実施。

② 画期的な車両安定性制御システムVSCの採用（クラウン マジェスタ Cタイプ i-Four）

- ・障害物回避時の急激なハンドル操作や滑りやすい路面のカーブに進入したときなどに生ずる一般のドライバーのコントロール能力を越えた車両の横滑り（旋回時の不安定現象）を、各車輪のブレーキ制御とエンジン出力制御により抑制し、事故防止に寄与。

③ 静粛性の確保

- ・車室内音響モード計算と実車評価に基づき、振動・騒音の低減に有効な車両部位の振動モードを制御するとともに、音源となるパネルの振動を抑制、また遮音材・吸音材を各所に設置し、さらに、車体周囲の風の流れを制御する外形デザインとモール形状を採用することで、エンジンノイズ、ロードノイズ、風切音を抑え優れた静粛性を確保。

3. 安全・環境

安全は、ABS、運転席・助手席SRSエアバッグの全車標準装備はもちろんのこと、画期的な新技術VSCを採用するなど、予防安全、衝突安全の両面から徹底して追求している。

予防安全については、優れた緊急回避運動性能の確保、運転視界・視認性の向上、操作しやすく疲労の少ない運転空間の実現という観点から、また、衝突安全については、市場で発生する様々な事故形態を考慮した客室生存空間の確保、SRSエアバッグなどによる2次衝突の緩和、乗員の脱出・救出容易性という3つの観点から、それぞれ積極的に取り組んでいる。

また、省資源、省エネルギーを念頭に環境面に配慮している。

(1) 安全

① 予防安全

- ・シャシー性能などの向上による優れた基本運動性能
- ・世界で最も進んだ安全技術を追求め、画期的な車両安定性制御システムであるVSCを組み合わせさらに進化したi-Four（電子制御4WDを主体とした車両総合制御システム）
- ・全車標準装備としたABS
- ・1UZ-FE型エンジン搭載車（i-Fourを除く）、2L-TE型エンジン搭載車に標準装備としたTRC
- ・雪路でのアクセルコントロール性を向上したECTスノーモード
- ・車両前後端を予測しやすいボデー形状
- ・運転席からの視認性向上を図ったフロントピラー形状
- ・配光性能を高めたヘッドランプおよびバックアップランプ
- ・目的地周辺までのルートなどを音声によっても案内するGPSボイスナビゲーションシステム付エレクトロマルチビジョン〔来春実用化予定のVICS（道路交通情報通信システム）に対応した機器（後日発売）の接続によって渋滞情報などの表示が可能〕

② 衝突安全

- ・オフセット前面衝突や側面衝突を含む様々な方向からの衝撃に対して客室の変形を最小限に抑える新開発の衝撃吸収ボデー構造
- ・全車標準装備とした運転席・助手席SRSエアバッグ
- ・全車標準装備としたプリテンショナー付フロントシートベルト
- ・全車標準装備とした衝撃感知ドアロック解除システム

(2) 環境

① 省資源、省エネルギーへの取組み

- ・強度ならびに剛性を確保した上で合理的設計を行い、クラウン4ドアハードトップ（ロイヤルシリーズ）、クラウンマジェスタともに軽量化を追求め。
- ・エンジンやオートマチックトランスミッションの改良に加えて、車体の軽量化などにより、全車燃費を向上。
- ・特に2JZ-GE型エンジン搭載車は、VVTiや、高度な制御技術によってトルクコンバーター内のロックアップクラッチの作動領域の拡大が可能なフレックスロックアップシステムを採用し、20%以上の燃費向上（従来型比）となる3ℓクラスストップの低燃費9.8km/ℓ（10・15モード走行）を達成。

② リサイクルへの取組み

- ・製造工程内で発生する樹脂端材ならびに市場から回収したバンパーリサイクル材を一部部品に活用。
- ・樹脂材質識別に役立つマーキングを継続して行うとともに、リサイクル時の解体作業効率を考慮して締付点数の削減など取りはずしやすい構造を採用。

【販売概要】

1. 販 売 店 全国のトヨタ店
〔東京地区は東京トヨペットならびに東京トヨタで販売〕
〔大阪地区は大阪トヨペットで販売〕
2. 月販目標台数 10,000台
3. 店頭発表会 9月9日(土)、10日(日)

【メーカー希望小売価格】

▷ 基本性能の格段の向上に加え、ABS、運転席・助手席SRSエアバッグ、プリテンショナー付フロントシートベルトなどの安全装備を全車に標準装備した上で魅力的な価格を実現。

(消費税は含まず、単位：千円)

	グ レ ード	エ ン ジ ン	トランスミッション	東 京	名古屋	大 阪
4 ド ア ハ ード ト ッ プ (ロイヤルシリーズ)	2.0 ロイヤルエクストラ	1 G－F E	4速オートマチック	2,750	2,745	2,750
	2.4 ロイヤルエクストラ	2 L－T E	E C T	2,930	2,925	2,930
	2.4 ロイヤルサルーン			3,280	3,275	3,280
	2.5 ロイヤルエクストラ	1 J Z－G E		2,950	2,945	2,950
	2.5 ロイヤルサルーン			3,300	3,295	3,300
	3.0 ロイヤルサルーン	2 J Z－G E		E C T－i E	3,650	3,645
	3.0 ロイヤルサルーンG		4,100		4,095	4,100
	エレクトロマルチビジョン 装 着 車		4,320		4,315	4,320
	GPSボイスナビゲーションシステム付 エレクトロマルチビジョン 装 着 車		4,500		4,495	4,500
	2.5 ロイヤルツーリング	1 J Z－G E	E C T	3,200	3,195	3,200
3.0 ロイヤルツーリング	2 J Z－G E	5 E C T－i E	3,550	3,545	3,550	

マ ジ エ ス タ	A タ イ プ	2JZ-GE	E C T - i E	4,200	4,195	4,200
	F タ イ プ	1UZ-FE	E C T - i	4,540	4,535	4,540
	C タ イ プ			4,920	4,915	4,920
	GPSボイスナビゲーションシステム付エレクトロマルチビジョン装着車			5,320	5,315	5,320
	C タイプ i-Four			5,850	5,845	5,850

◎掲載写真

E C T : 電子制御式4速オートマチック

E C T - i : 電子制御式4速オートマチック (インテリジェント)

E C T - i E : 電子制御フレックスロックアップ付4速オートマチック (インテリジェント)

5 E C T - i E : 電子制御フレックスロックアップ付5速オートマチック (インテリジェント)

以 上