

## トヨタ、クラウンをフルモデルチェンジ

— パッケージから一新し、新世紀クラウンを提示 —

トヨタ自動車(株)は、フルモデルチェンジ\*1したクラウン(ロイヤルシリーズ、アスリート\*2シリーズ)ならびにクラウンマジェスタを本日より全国のトヨタ店(東京地区は東京トヨタおよび東京トヨペット、大阪地区は大阪トヨペット)を通じて発売した。

クラウンは本年、国内販売累計が400万台を超えるなど、1955年の誕生以来、約半世紀にわたり日本の高級車のトップブランドとして高い評価を得てきた。

11代目となる新型車は、ベースとなるパッケージはもとより、車両の本質である動力・走行性能、そして環境性能、安全性能、快適性能の全てを革新し、21世紀に走るクラウンの在り方を提示している。

同時に、従来のクラウンにない走りの魅力を付与したアスリートシリーズを新設定。

1. エンジン、燃料タンクを車両の中心に寄せることで車両のヨー慣性モーメントを減少させ走行性能を高めると同時に、キャビンとラゲージスペースを拡大した新パッケージとすることで、高級セダンの新しい在り方を提示  
また、外形と室内のデザインはクラウン伝統の品格に近代的な華やかさを融合
2. 新開発3.0ℓ直噴エンジンBEAMS\*3 D-4をはじめとするエンジンラインアップ、新プラットフォームと剛性を高めた新ボディ、ダブルウィッシュボーンの新リヤサスペンションにより、クラウン伝統の上質な走りと乗り心地を進化させるとともに、卓越した操縦性・走行安定性を実現
3. 全車新排出ガス規制に適合したローエミッションの実現\*4、3.0ℓ直噴エンジンBEAMS D-4搭載によるクラストップの低燃費の実現、リサイクル性に優れた新TSOP\*5の採用など、多面的にエコロジーを追求
4. 予防安全では、画期的な車両安定性制御システムVSC\*6の設定を拡大するとともに、EBD\*7付ABS、ARS\*8などの新技術を採用  
衝突安全では、GOA\*9を進化させ、SRS\*10カーテンシールドエアバッグを新たに採用するなど最新の安全技術を結集

また、さらに極めた静粛性、進化させた快適装備により、乗員へのもてなしを第一に考えた室内空間を創出。

- \*1 従来型セダンは一部改良し、発売
- \*2 アスリート : ATHLETE、英語で“競技者”の意味
- \*3 BEAMS : Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System  
(先進機構を備えた画期的エンジン)
- \*4 環境庁技術指針の「移行期低排出ガスレベル(J-TLEV)」も達成(一部車種を除く)
- \*5 TSOP : Toyota Super Olefin Polymer
- \*6 VSC : Vehicle Stability Control(車両安定性制御システム)
- \*7 EBD : Electronic Brake force Distribution(電子制動力配分制御)
- \*8 ARS : Active Rear Steer(アクティブ後輪操舵システム)
- \*9 GOA : Global Outstanding Assessment(世界トップレベルの安全性評価)
- \*10 SRS : Supplemental Restraint System(乗員保護補助装置)



クラウン ロイヤルサルーンG [GH-JZS175-AEAUH]  
 <オプション装着車>



クラウンマジェスタ 4.0Cタイプ [GH-UZS171-CEAZK]  
 <オプション装着車>



クラウン アスリートV [GH-JZS171-AEPVZ]

【車両概要】

1. パッケージを革新し、高級セダンの新しい在り方を示すとともに、外形と室内のデザインは、クラウン伝統の品格に近代的な華やかさを融合

(1)クラウンパッケージの革新

- ① エンジンを車両の中心に寄せ、燃料タンクを後席床下に収納することによりヨー慣性モーメントを減少させ、優れた操縦性・走行安定性を実現するとともに、ラゲージスペースを拡大
- ② 同時に、着座位置を上げて全高を高くとり、キャビンを広げることにより、前席、後席とも、足元、肩まわり、頭上にゆったりとした空間を確保
- ③ ドア構造を高級車に相応しい高剛性サッシュタイプとすることで、ビッグキャビンの大型ドアに対応するとともに、重厚なドア開閉フィーリングと静粛性をレベルアップ

[車両寸法等 (2WD車)]

単位：mm、( )従来型との差

		クラウン 〔ロイヤルシリーズ、 アスリートシリーズ〕	クラウンマジェスタ
全	長	4,820 (± 0)	4,900 (± 0)
全	幅	1,765 (+ 5)	1,795 (± 0)
全	高	1,455 (+30)	1,455 (+35)
ホイールベース		2,780 (± 0)	2,800 (+20)
オーバーハング	前	830 (-50)	870 (-20)
	後	1,210 (+50)	1,230 (± 0)
着座位置 (地上高)	前席	545 (+10)	545 (+10)
	後左右席	550 (+20)	545 (+20)
ヘッドクリアランス	前席	920 (+20)	925 (+30)
	後左右席	910 (+10)	910 (+15)
室内長		2,030 (+40)	2,050 (+25)
室内幅		1,510 (+25)	1,530 (+20)
ラゲージ容量 (ℓ) [VDA法]		530 (+110)	530 (+90)

(2) クラウン伝統の品格に華やかさを融合した外形および室内デザイン

[外形デザイン]

- 風格のあるフロントや端正な水平基調のデザインを継承しながら、ビッグキャビンとフロントショートオーバーハングを活かした躍動感のあるフォルムを創出
- クラウンマジスタはよりエレガントでさらなる高級感を、ロイヤルシリーズは日本の高級車を代表するに相応しいフォーマル感を、アスリートシリーズは精悍で高性能なイメージを強調

[室内デザイン]

- 視界の広さを継承したインストルメントパネルや人間工学に基づく使いやすい操作系のレイアウトにより開放的かつ機能的な空間を創出するとともに、3タイプの室内色毎にカラーコーディネイトした木目調パネルにより、近代的な華やかさを演出

2. クラウン伝統の上質な走りと乗り心地を進化させるとともに、卓越した操縦性・走行安定性を実現

- (1) 新開発の3.0ℓ直噴エンジンBEAMS D-4をはじめ、V8・4.0ℓ、新搭載の2.5ℓターボなど、全域をトルクフルにするVV*T*-*i*\*付のエンジンに先進の5 Super ECTや、ECT-*i* E、ECT-*i* を組み合わせ、新世紀クラウンに相応しいゆとりの動力性能と低燃費を追求

	排気量 (cc)	最高出力 (PS/rpm)	最大トルク (kg・m/rpm)	10・15モード走行燃費 (km/ℓ)	
					従来型からの向上率
BEAMS 1UZ-FE	3,968	280/6,000	41.0/4,000	8.8	4%
BEAMS D-4 2JZ-FSE	2,997	220/5,600	30.0/3,600	11.4	21%
BEAMS 1JZ-GTE	2,491	280/6,200	38.5/2,400	9.2	—
BEAMS 1JZ-GE	2,491	200/6,000	26.0/4,000	10.4	2%

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

[3.0ℓ直噴エンジンBEAMS D-4]

- 直噴化により超希薄燃焼を可能とし、さらに、燃料噴霧の高分散化、および燃料噴霧形状とピストン頂面形状の最適化を図ることで超希薄燃焼領域を拡大低速域から高速域にいたるまで画期的な低燃費を実現するとともに、吸気抵抗の少ないストレートポートヘッドの採用、VV*T*-*i*、電子制御スロットルとの組み合わせにより、力強い走りと優れたドライバビリティを実現

[5 Super ECT]

- フレックスロックアップ制御、AI\**-*SHIFTを採用した先進の5速オートマチックトランスミッションに、直噴ガソリンエンジンをはじめとする高効率エンジンを組み合わせ、低燃費と伸びのある加速を高次元で両立  
また、アスリートシリーズには、ステアシフトマチックを採用し、応答性の高いシフト操作を実現

\* AI : Artificial Intelligence (人工知能)

- (2) 新プラットフォームによりヨー慣性モーメントを減少させ、操舵応答性、収束性を一段と向上させるとともに、リヤダブルウィッシュボーンサスペンションを一新し、ロール時の重心高変化を抑え、走行安定性とフラットな乗り心地をレベルアップ  
また、最新の減衰力制御である非線形H<sup>∞</sup>制御+仮想ロールダンパー制御を用いた電子制御エアサスペンションとアクティブな後輪操舵により車両安定性を高めるARSの組み合わせ(クラウンマジスタの一部グレード)や、同じく非線形H<sup>∞</sup>制御を用いたH<sup>∞</sup>-TEMSの採用(ロイヤルサルーンG)により、さらに安定感のある快適な走りを追求

- (3) 従来のクラウンにない走りの魅力を付与したアスリートシリーズを新設定

- アスリートシリーズ専用の2.5ℓターボエンジン(1JZ-GTE)は、2,000回転で30kg・mを超える低速トルクを発生させ、胸のすく加速感を追求したほか、サスペンションは専用チューニングを施し高い直進安定性と優れたコーナリングスタビリティを実現

- ・革巻きステアリング、ステアシフトマチック（4WD車を除く）、ゲート式シフトレバーと革巻きノブ、大径16インチのディスクブレーキ（2.5ℓターボ車）、前後輪異サイズの高性能タイヤ（2.5ℓターボ車）、専用アルミホイール（4WD車を除く）、ホールド性に優れた専用シート、ディスチャージヘッドランプ、ワイドビュードアミラーなど、アグレッシブな走りを追求する装備を採用

### 3. 全車新排出ガス規制への適合、直噴エンジンBEAMS D-4搭載によるクラストップの低燃費の実現、リサイクル性に優れた新TSOPの採用など、多面的にエコロジーを追求

#### (1) 排出ガスのクリーン化

- ・全車現行規制値に対し、CO、HC、NO<sub>x</sub>を70%以上低減し平成12年10月施行の新排出ガス規制に適合（自動車取得税軽減対象車\*<sup>1</sup>）  
また、HCとNO<sub>x</sub>は平成12年規制値をさらに25%以上低減し、環境庁低公害車等排出ガス技術指針における「移行期低排出ガスレベル（J-TLEV）」も達成（2.5ℓターボ車、4.0ℓの4WD車を除く）

#### (2) CO<sub>2</sub>の削減

- ・VVT-i付エンジンの搭載や高効率トランスミッションの採用、エアコンの省動力化、日射エネルギーをカットし、室温の上昇を抑えるプライバシーガラスの採用（アスリートシリーズ）、さらに、床下のフラット化や整流パーツで空力性能を高め（Cd値0.29）、低燃費を追求  
特に、新開発の3.0ℓ直噴エンジンBEAMS D-4搭載車は、クラストップの11.4km/ℓ（10・15モード走行燃費：ロイヤル、アスリートシリーズ）を実現し、平成22年度新燃費基準も達成（自動車取得税軽減対象車\*<sup>2</sup>）

\*1、\*2 税軽減が重複する際、購入者が一方を選択

#### (3) リサイクルへの対応

- ・リサイクル性に優れ、さらに強度、剛性、成形性を向上し、軽量化に寄与する新TSOPを開発し、前後バンパー、ロッカーモール、サイドプロテクションモール（クラウンマジスタ）に採用  
また、使用済み車両のシュレッダーダストから再生した高性能防音材RSPP\*をフロアサイレンサー（ロイヤル、アスリートシリーズ）に採用したほか、ラゲージトリムなどには、バンパーからのリサイクル素材を使用

\*RSPP：Recycled Sound-Proofing Products

#### (4) 環境負荷物質の低減

- ・ヒーターコア、ワイヤーハーネス被覆材、バッテリーケーブル端子などを鉛フリーとし、車両全体で鉛の使用量を従来型の半分に以下に低減

### 4. 最新技術を結集し、クラストップレベルの安全性を追求

#### (1) 予防安全

##### ① EBD付ABSを全車に標準装備

- ・EBDは、積載状態の変化や減速による荷重変化に応じて適切に前後輪の制動力配分を行うことにより優れたブレーキ性能を確保し、さらに左右輪の制動力配分により旋回制動時の車両安定性も確保

②ブレーキアシストを全車に標準装備

- ・ブレーキペダルを踏み込む速度と踏み込む量から、コンピューターがドライバーの緊急制動の意思をくみ取り、制動力を高めるシステム
  - また、フル乗車での降坂時といった厳しい条件下でも、油圧ポンプのアシストにより、さらに制動力を高める機能を付加（ロイヤル、アスリートシリーズに標準装備）
- ③画期的な車両安定性制御システムVSCを標準装備（一部グレードを除く）
- ・障害物回避のための急激なハンドル操作時や滑りやすい路面での旋回時の横滑りを抑制

④ARSを標準装備（クラウンマジェスタの一部グレード）

- ・最先端の制御理論に基づき後輪をアクティブに操舵することで、横風などの外乱に対する安定性確保に加え、各種の車両状態の変化に対する操舵応答性と安定性確保に有効

⑤ディスチャージヘッドランプを標準装備（クラウンマジェスタ全車、アスリートシリーズ）

- ・ハロゲンランプの2倍強の光量、伸びと広がりのある配光により、高い視認性を確保
- また、車両の姿勢変化にかかわらず、照射軸を一定に保つオートレベリング機能を採用

⑥レインクリアリングミラーと前席ドアガラスの撥水ガラスを全車に標準装備

- ・レインクリアリングミラーは、ドアミラーの鏡面上に付着する水滴を膜状化することで視認性を確保すると同時に、光触媒効果により、有機物を分解し表面の汚れを防止
- 撥水ガラスとともに、雨天時の前席の視界を向上

⑦ワイドビュードアミラーを標準装備（クラウンマジェスタ全車、アスリートシリーズ）

- ・昼間は眩しさを抑え、夜間ははっきり見える特性を持つブルーミラー付

⑧ヘッドアップディスプレイを標準装備（クラウンマジェスタ全車）

- ・フロントウインドウ下端に車速やナビゲーション（オプション）の交差点情報を表示することで、少ない視線移動での認識が可能

⑨タイヤ空気圧警報システムを標準装備（一部グレード）

- ・タイヤ空気圧の不足を感知して操縦性・走行安定性の確保や燃費悪化抑制に寄与

(2)衝突安全

①40%ラップオフセット前面衝突試験を64km/h、フルラップ前面衝突試験および側面衝突試験を55km/hにそれぞれ速度を上げて実施し、進化させた衝突安全ボディGOAを採用

②ピラーやルーフサイドレールの内装材に衝撃を吸収するリブ等を内蔵することにより、米国の頭部衝撃緩和基準レベルの性能を確保した構造のインテリアを採用

③追突された時に乗員への首部への衝撃を緩和するWIL\*（頸部傷害低減）コンセプトを取り入れたシート構造を前席に採用

\*WIL：Whiplash Injury Lessening

④デュアルSRSエアバッグを全車標準装備するとともに、前席SRSサイドエアバッグと側面衝突時に乗員の頭部衝撃を緩和するSRSカーテンシールドエアバッグをクラウンマジェスタ全車とロイヤルサルーンGに標準装備（その他全車にオプション設定）

⑤リヤ中央席を含む全席にヘッドレストおよびELR付3点式シートベルト、前席にはプリテンショナー&フォースリミッター付シートベルトを全車に標準装備

5. さらに極めた静粛性、進化させた快適装備により、乗員へのもてなしを第一に考えた室内空間を創出

- ①ダッシュボード裏のクロスメンバーの設置やフロアパネルの剛性アップにより振動を抑えロードノイズをさらに低減するとともに、ドアミラーの形状変更などにより風切音を抑え、従来型に比べ1等級上の静粛性を確保

- ②メーターは2タイプのオプティロンメーターを新開発し、高級感を演出  
**〔デュアルビジョンオプティロンメーター〕** (クラウンマジェスタ全車、ロイヤルサルーンG)
- ・3眼式オプティロンメーターに、輝度、応答性が高く、広い視野角を備えた、透過式のEL (Electroluminescence) 表示を組み合わせ、**車速のアナログ表示、デジタル表示の切替**を実現
  - ・EL表示は、車速のほか、外気温、航続可能距離、燃費などを表示
- 〔新オプティロンメーター〕** (クラウンマジェスタ全車とロイヤルサルーンGを除く)
- ・メーターにライトを当てることで、指針に陰影を付け、立体的で高品位なディスプレイを演出
- ③シートは、さらに座り心地の良い構造を追求するとともに、高級感のある素材を厳選
- ・新開発の**電動デュアルランバーサポート**を採用 (クラウンマジェスタ全車の運転席に標準装備)  
シートバックの腰部の当たる上下2個所でサポートし、好みに応じて各々独立した調整が可能
  - ・リヤのパワーシートは、クッションを固定し、シートバックが可倒する、より心地良いリクライニング機構を採用 (一部グレードに標準装備またはオプション設定)
  - ・本革シートをロイヤル、アスリートシリーズにも新たに設定するとともに、脱臭機能が特長のファブリックシートはさらに脱臭性能を向上
- ④**左右独立温度コントロールフルオートエアコン**を全車に標準装備  
さらに、ドリンク缶を保冷できる**クールボックス**を後席センターアームレスト後方に設置 (一部グレードに標準装備またはオプション設定)
- ⑤リヤウインドウからの直射日光を遮り、後席を一段と快適にする**電動リヤサンシェード**を採用  
ワンタッチのスイッチ操作で展開、格納が可能で、後退時は自動的に格納 (一部グレードに標準装備またはオプション設定)
- ⑥紫外線を90%以上カットすると同時に日射エネルギーを70%カットすることで室温の上昇も抑える、高級車に相応しい**プライバシーガラス** (リヤドアガラス、バックウインドウガラス) を採用 (アスリートシリーズに標準装備)
- ⑦**ITS<sup>\*1</sup>関連装備**
- ・**エレクトロマルチビジョン**は、**DVDボイスナビゲーション**の採用により、経路探索処理速度の大幅な短縮や目的地の住所戸番レベルでのピンポイント検索を実現したほか、**FM多重放送**、**VICS<sup>\*2</sup>受信機器**への接続、自動車向け情報サービスの**トヨタ情報通信システム・モネ (MONET<sup>\*3</sup>)**に対応 (エレクトロマルチビジョンは全車にオプション設定)  
また、交差点の形状、進行方向、交差点までの距離などのナビゲーション情報はフロントウインドウ下端のヘッドアップディスプレイ (クラウンマジェスタ全車に標準装備) への表示が可能
  - ・先行車と走行レーンをレーザーレーダーセンサーおよびステアリングセンサーなどにより認識し、設定車速内において、先行車との車間距離を走行速度に応じて維持するよう制御する**レーダークルーズコントロール**を設定 (クラウンマジェスタの一部グレードにオプション設定)
- \*1 ITS : Intelligent Transport Systems  
 \*2 VICS : Vehicle Information and Communication System  
 \*3 MONET : MOBILE NETWORK
- ⑧**車両盗難防止**のため、IDコードで登録された正規のキー以外ではエンジンが作動しない、**エンジンイモビライザーシステム**を採用  
(クラウンマジェスタ全車、ロイヤル、アスリートシリーズの一部グレードに標準装備)

**【ウェルキャブ (TECS : メーカー完成特装車)】**

- ・電動で助手席シートを回転、スライドさせることで、高齢者などにも乗降を容易にする**ラージクラス初のウェルキャブ助手席回転シート仕様**を新設定 (A、Bタイプ)  
Bタイプには、ラゲージスペースに電動式の車いす収納装置を標準装備

【従来型セダンの一部改良】

- ・ ターンシグナルランプを位置変更したほか、外板色にホワイトパールクリスタルシャインなど3色を新設定（価格変更なし）

【販売概要】

1. 販売店：全国のトヨタ店  
(東京地区は、東京トヨタおよび東京トヨペット、大阪地区は、大阪トヨペット)
2. 月販目標台数：8,500台（除く一部改良のセダン）
3. 店頭発表会：10月2日（土）、3日（日）、9日（土）、10日（日）

【クラウン、クラウンマジェスタ メーカー希望小売価格】（消費税は含まず、単位：千円）

	グレード	駆動	エンジン	トランスミッション	価格*1
ク ラ ウ ン	ロイヤルエクストラ	2WD (FR)	1 JZ-GE (2.5 l)	ECT-iE	3,100
	ロイヤルサルーン				3,380
	ロイヤルエクストラ Four	4WD			3,450
	Qパッケージ				3,590
	ロイヤルサルーン	2WD (FR)	2 JZ-FSE (3.0 l 直噴)	5 Super ECT	3,780
	ロイヤルサルーンG				4,250
	ロイヤルサルーン Four	4WD	2 JZ-GE (3.0 l)	ECT-i	4,000
	Uパッケージ				4,300
	アスリート	2WD (FR)	1 JZ-GE (2.5 l)	5 Super ECT	3,380
	アスリート Four	4WD			3,730
アスリートV	2WD (FR)	1 JZ-GTE (2.5 l ターボ)	ECT-iE	3,750	
アスリートG		2 JZ-FSE (3.0 l 直噴)	5 Super ECT	3,780	
ク ラ ウ ン マ ジ ェ ス タ	3.0Aタイプ	2WD (FR)	2 JZ-FSE (3.0 l 直噴)	5 Super ECT	4,280
	3.0Cタイプ				4,630
	4.0Aタイプ				4,730
	4.0Cタイプ	1 UZ-FE (4.0 l)	ECT-i	5,080	
	4.0Cタイプ i-Four			4WD	5,600

◎：掲載写真（除くオプション）

【ウェルキャブ助手席回転シート仕様（Aタイプ）メーカー希望小売価格】

（消費税は含まず、単位：千円）

車種	駆動	エンジン	トランスミッション	価格*1.*2
クラウン ロイヤルサルーン	2WD (FR)	1 JZ-GE (2.5 l)	ECT-iE	3,530
クラウン ロイヤルサルーン		2 JZ-FSE (3.0 l 直噴)	5 Super ECT	3,912
クラウン ロイヤルサルーン Four	4WD	2 JZ-GE (3.0 l)	ECT-i	4,132
クラウンマジェスタ 3.0Aタイプ	2WD (FR)	2 JZ-FSE (3.0 l 直噴)	5 Super ECT	4,363

\*1 北海道、沖縄のみ価格が異なる

\*2 ウェルキャブ助手席回転シート仕様Bタイプの価格は111千円高（消費税は非課税）

ECT-i : 電子制御式4速オートマチック（インテリジェント）

ECT-iE : 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 Super ECT : スーパーインテリジェント5速オートマチック

以上