



CROWN HISTORY



1955年の誕生以降、トヨタのフラッグシップ車として、60年以上皆様に愛していただいている「クラウン」の歴史をご紹介します。



3代目
1967年(S42年)-

白いクラウン

名神全線開通など高速道路が急ピッチで建設される中、「ゆとりある高速長距離セダン」を目指して開発。オーナーカーとしての色合いを強め、「白いクラウン」をキャッチフレーズとして発表された。



採用技術
■ 2ドアハードトップボディ追加 ■ パワーステアリング
■ ベリメーターフレーム<日本初> ■ パワーウィンド ■ フロントディスクブレーキ

2代目
1962年(S37年)-

クラウンによせられる信頼

1960年代、池田内閣の所得増進政策や1964年の東京五輪開催を控え経済の成長とともに、国民所得も向上しマイカー時代が近づきつつあった中、乗り心地、操縦性はもとより耐久性、高速安定性を目標に開発された。



採用技術
■ X型フレーム
■ 2.6L V型8気筒OHVエンジン(クラウン・エイトに搭載)
■ 2.0L 直列6気筒SOHCエンジン ■ トヨタドライブ(完全自動)<日本初>

初代
1955年(S30年)-

軽快・堅牢なシャシー 広く快適な車室

他社が海外メーカーと技術提携する中、トヨタが自力で開発した純国産乗用車。



採用技術
■ 観音開きドア ■ 1.5/1.9L 直列4気筒OHVエンジン
■ 前輪独立懸架(ダブルウィッシュボーンサスペンション)<日本初>
■ トヨタドライブ(2速半自動A/T)<日本初>

7代目
1983年(S58年)-

いつかはクラウン

「いつかはクラウン」のキャッチフレーズとともに華やかにデビュー。セダンに代わって4ドアハードトップがシリーズの中核を成すようになった。



採用技術
■ 3.0L 直列6気筒DOHCエンジン ■ スーパーチャージャーエンジン(2.0L 直列6気筒DOHC)<日本初> ■ 四輪独立懸架サスペンション<日本初> ■ 四輪ESC(ABSの前身)<日本初> ■ 前席マルチアジャスタブル・パワーシート(電動8WAY) ■ リアランジ・パワーシート(左右6.4独立スライド) ■ メモリー付チルト&テレスコピックステアリング<世界初>

6代目
1979年(S54年)-

日本の薫り

相次ぐ石油ショックにより社会が省資源・省エネルギーに向かう中、車両重量の軽減、空力特性の改善など燃費性能の向上が図られた。



採用技術
■ ツートンボディカラー ■ 2.8L 直列6気筒SOHCエンジン
■ ターボエンジン(2.0L 直列6気筒SOHC) ■ ECT(マイコン制御式自動変速装置) ■ 前席パワーシート
■ クルーズコンピュータ(消費燃料・平均車速などを表示)

5代目
1974年(S49年)-

美しい日本のクラウン

4代目から一新したボクシーなスタイルで登場。4ドアビードハードトップを設定し、石油ショック、排出ガス規制強化など逆境の中、販売を伸ばした。



採用技術
■ 4ドアハードトップボディ追加 ■ 2.2L 直列4気筒SOHCディーゼルエンジン
■ オーバードライブ付4速A/T<世界初> ■ 車速感知型パワーステアリング<日本初> ■ 4輪ディスクブレーキ
■ ベダル式パーキングブレーキ ■ 後席パワーシート ■ TTC-C(触媒方式による排ガス対策技術)

4代目
1971年(S46年)-

エレガント・クラウン誕生

「スピンドルシェイプ(紡錘型)」と呼ばれる先進的・個性的なデザインをまとって登場したものの、市場的には成功とは言えなかった。しかし、ファンからは「クジラ」の愛称で親しまれている。



採用技術
■ ボディー一体型カールドバンパー ■ 3速EAT(電子制御式自動変速装置)
■ 2.6L 直列6気筒SOHCエンジン ■ 後輪ESC(横滑り防止装置) ■ EFI(電子制御燃料噴射装置)

10代目
1995年(H7年)-

美しく、走る。日本のクラウン

クラウン誕生40周年。ロイヤルシリーズにもモノコックボディを採用。デザインは日本の美意識を重視し、一目でクラウンとわかるトラディショナルで伸びやかなスタイルとなった。



採用技術
■ モノコックボディ ■ 4WD設定 ■ VVT-i(連続可変バルブタイミング) ■ VSC(車両安定制御システム)
■ 前席エアバッグ標準装備化・サイドエアバッグ設定 ■ GOA(衝突安全ボディ) ■ ブレーキアシスト

マジェスタ
1991年(H3年)-

THE TOP OF CROWN
CROWN "MAJESTA" SERIES

1989年8月、8代目クラウンのマイナーチェンジにおいて、新開発となる4.0L V型8気筒DOHCの1UZ-FE型エンジンが、同年10月に登場するセルシオ(初代)に先駆けて初めて搭載された(グレード名「4000ロイヤルサルーンG」・通称「V8クラウン」)。



この事実上の後継車種として、クラウンの更に上位に位置し、クラウンとセルシオの隙間を埋める車種として設定されたのがクラウンマジェスタである。

※写真は6代目マジェスタです。

9代目
1991年(H3年)-

すべては、クラウン

トップモデルとして「マジェスタ」が追加された。マジェスタはフルフレームに代わり、モノコック構造、4輪ダブルウィッシュボーン・電子制御式サスペンションが採用され、クラウンに新しい歴史が刻まれた。



採用技術
■ 「マジェスタ」シリーズ登場 ■ 3.0L 直列6気筒DOHCエンジン(新開発)
■ 5速A/T ■ エレクトロマルチビジョン(GPSナビ付)

8代目
1987年(S62年)-

満たされて、新しいクラウン

発売年はまさにバブルの幕開け。3ナンバー専用ボディも登場、電子制御エアサスペンション、エレクトロマルチビジョンなどの最先端のハイテク、エレクトロニクス技術が意欲的に投入された。



採用技術
■ 3ナンバー専用ボディ ■ 4.0L V型8気筒DOHCエンジン ■ 電子制御エアサスペンション
■ TRC(トラクションコントロール)<日本初> ■ CDインフォメーション(ナビシステムの前身)<世界初>

TOYOTAが、世の中を変えるためにつくったクルマです。

CROWN CONCEPT

2018 SUMMER



クラウンコンセプト(東京モーターショー 2017)



12代目
2003年(H15年)-

ZERO CROWN

キャッチフレーズは「ZERO CROWN」。「静から躍動への変革」を念頭に内外装デザインだけでなく、メカニズムも大幅に変更された。



採用技術
■ 新プラットフォーム+新開発 V型6気筒エンジン ■ シーケンシャルシフト付6速AT ■ AVS(減衰力制御付電子制御サスペンション) ■ インテリジェントAFS(進行方向へのヘッドランプ自動照射) ■ ナイトビュー(歩行者検知機能付夜間運転支援システム) ■ 歩行者傷害軽減ボディ構造<世界初> ■ スマートエントリー&スタートシステム

11代目
1999年(H11年)-

21世紀へ。このクラウンで行く

世界トップレベルの衝突安全性能を実現するため、衝撃吸収ボディ&高強度キャビンの「GOA」を採用。快適性を重視したロイヤルシリーズに加え、スポーティーバージョンの「アスリート」が加わった。



採用技術
■ 「アスリート」シリーズ登場
■ 「エステート(ワゴンボディ)」フルモデルチェンジ ■ D-4エンジン(ガソリン筒内直接噴射)
■ 280PSエンジン(アスリート) ■ マイルドハイブリッドシステム(THS-M)<世界初> ■ ディスチャージヘッドライト

14代目
2012年(H24年)-

CROWN ReBORN

かつてない飛躍をとり、生まれ変わった14代目クラウン。クラウンとは何か、クラウンのあるべき姿とは何か。原点でもある「革新への挑戦」に立ち返り、生まれ変わった新時代のクラウン。



採用技術
■ 新開発2.5L ハイブリッドシステム ■ 「いなし」と「張り」をテーマにチューニングした新開発サスペンション
■ トヨタマルチペレシジョンタッチ ■ アダプティブハイビームシステム(AHS) ■ インテリジェントクリアランスソナー
■ ドライブスタートコントロール

13代目
2008年(H20年)-

超えてゆく、ブランド

「安心」「信頼」といったクラウン伝統の資質を受け継ぎながら、積極的に先進技術を取り入れ、世界基準の性能を確保しつつ日本人の感性と調和する魅力を備えた13代目クラウン。



採用技術
■ TFT液晶インテグレーションメーター(ハイブリッドに搭載)
■ ドライブモードモニター付ブリックトゥセーフティシステム<世界初> ■ VDIM(統合車両姿勢安定制御システム)
■ VGRS(ギヤ可変ステアリング) ■ ナイビーユー(歩行者検知機能付)搭載 ■ アクティブノイズコントロール