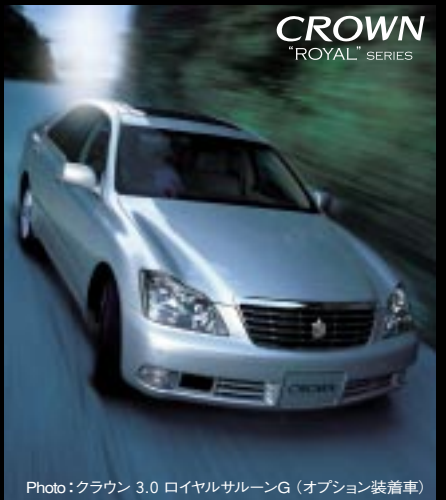


“ZERO CROWN”



CROWN
“ROYAL” SERIES

Photo:クラウン 3.0 ロイヤルサルーンG (オプション装着車)



CROWN
“ATHLETE”

Photo:クラウン 3.0 アスリート(オプション装着車)

今回のドライブ試乗車



新型クラウン

昨年未登場した12代目となる「新型クラウン」は、従来のイメージである「静的高級感」から「走りの喜びを感じられる躍動」と「コンセプトを一新。半世紀に渡る伝統と革新を高次元で融合することにより、世界の高級車と『ドライブングプレジャー』を語り合うことができるクルマづくりを目指し、新しいクラウン『ZEROCROWN』を実現しました。

ZERO CROWN

岡山トヨタ全店でご試乗いただけます。お気軽にご来店のうえ、ご体感ください。

| | ロイヤル | アスリート | | ロイヤル | アスリート |
|--------|------|-------|------------|------|-------|
| 岡山店 | ● | ● | 児島店 | ● | ● |
| 野田店 | ● | ● | 玉島店 | ● | ● |
| 岡南店 | ● | ● | 笠岡店 | ● | ● |
| 東岡店 | ● | ● | 総社店 | ● | ● |
| 備前店 | ● | ● | 津山店 | ● | ● |
| 玉野紅陽台店 | ● | ● | 東津山店 | ● | ● |
| 倉敷店 | ● | ● | 真庭店 | ● | ● |
| 水島店 | ● | ● | R V e x 岡山 | ● | ● |

クラウン「ロイヤル」&「アスリート」車両本体価格

| | | |
|-----------|------------|--------------|
| ロイヤルエクストラ | 2500cc 5AT | 330.75万円(税込) |
| ロイヤルサルーン | 2500cc 5AT | 357.0万円(税込) |
| ロイヤルサルーン | 3000cc 6AT | 420.0万円(税込) |
| G | 3000cc 6AT | 493.5万円(税込) |
| アスリート | 2500cc 5AT | 367.5万円(税込) |
| アスリート | 3000cc 6AT | 441.0万円(税込) |
| Gパッケージ | 3000cc 6AT | 514.5万円(税込) |

クラウン特別クレジット

残価設定型
実質年率
0.9%

クラウン特別クレジットは、岡山トヨタのクラウン専用メンテナンスパックをお申込みいただくことが条件となります。詳しくは、スタッフにお尋ねください。
[9月末まで実施中]

岡山トヨタでは、全店で新型クラウンをご試乗いただけます。

実際にご試乗された方々の声の一部をご紹介します。

気品と躍動感を感じさせる
外観・スタイリングについて

クラウンは40歳代以上の人が乗るイメージが強いが、今回のZEROCROWNは20歳代の人でも乗ってみたいと思えるのがよい。

横から見たとときのデザインが流れるようなスムーズさをもっている。
若々しいスタイルが気に入った。
伝統を守りつつ、斬新性を追求した点を評価している。

スポーティなメーターパネルや上質なインテリアから感じる
ドライブへの期待感について

輸入車にも劣らない、優越感を感じる
スタイリッシュなデザインだ。
インパネ回りのデザインの良さが気に入りました。それに操作性が良いですね。
上質なインテリアと若々しさがうまく調和している。特にメーター類のスタイルがいい。

ドライバーの意志通りに力強く、
かつスムーズに反応する
発進・加速性能について

アクセルを軽く踏むだけで、とてもスムーズに発進・加速して、大変良かった。
優れた加速性能と、滑らかなシフトアップのつながりが印象的だった。
力強い加速で「走る・曲がる・止まる」の基本性能が非常に優秀と思われる。
非常にパワフルで、直6エンジンのように滑らかな回転フィールだ。

あらゆる道路環境でも
卓越した静粛性について

静かなのに、アクセルを踏むとパワーとトルクを同時に感じる
エンジンがかかっているのかわからないので、エンジン音が気にならなくてよいので、エンジン音が気にならなくてよい。

アクセルを踏み込んでも、絶対に「うるさい」とは感じさせない。
ザワザワしない走りでも、静かでも、長距離を走ることが多いので、疲れなことを重視しているが、静かでグッドだ。

クルマとの一体感を感じる
シート、ステアリング、ペダルの
感触について

後部座席が広くて、居住性は良好。
レザーが随所に使用されており、格別な快適性を感じる。
以前のクラウンより、はっきりとわかるくらいペダルの感触が良い。
長時間ドライブでも疲れにくそうなおシートだと思えます。
後席も含めて、足元が広くなったように思う。

シートが今までのように下にしずみこまず、疲れにくいのではないかと思います。
少しコンパクトになった感じを受けたが、乗るとその感じはまったくしなかった。
運転席も含めて、シートがほど良い硬さでいいですね。

路面へのしつかりした
接地感を両立した
快適な乗り心地について

ふわふわ感がなく、しつかりしている。
今までになかった足回りだと思える。すくすくいいです。
高速走行安定性が良く、総合的に良くできたクルマだと思ふ。
荒れた路面や、橋のジョイント部分でも、ガタツキがなく、しつかりしている。

高級FR車らしい滑らかな
ステアリングフィールについて

コーナリングが思い通りで、かつロールもなくスムーズだった。
ステアリング性能が向上していると思う。ハンドルがよく切れて、運転しやすい。
今までのクラウンにはなかった、しつかり感のあるハンドリングが印象に残った。
安定感があり、柔剛両面備えたところが大変気に入った。

新しいドライブを期待させる
スマートキーやプッシュボタン
スタートといった装備について

※一部グレードには設定がありません。
いろいろな機能が備わり、これからの高級車の先駆的な存在に感じる。
プッシュボタン・スマートキーは、ぜひ使ってみよう。
最先端の装備がすべてあるのがスココイ。

これからの高級車シーンを
リードする実力をもった
クルマについて

安全性・走行性能・外観スタイル、すべてまでとっていいです。
やはり日本の高級車といえば、クラウンだと思っています。
クラウンのイメージを根本から変えるほど、クルマの仕上がりは高レベルだ。