CROWN

トヨタ クラウン

伝統と革新

MIKI PRESS
三樹書房

■ 目 次 ■

プロローグ　創業期、終戦、そして「クラウン」誕生へ …… 3

第 1 章 【 初 代 】 堅牢な足回りで好評を得る …… 13
第 2 章 【 2 代目】 全面刷新で高級車市場を制す …… 21
第 3 章 【 3 代目】 開発テーマは「高速長距離セダン」…… 27
第 4 章 【 4 代目】 時代を先取りした紡錘型空力ボディ …… 33
第 5 章 【 5 代目】 53 年度排出ガス規制を見事にクリア …… 39
第 6 章 【 6 代目】 高性能エンジンと電子制御装置を積極的に展開 …… 47
第 7 章 【 7 代目】 プレステージサルーンとしての基本性能と品質を追求 …… 57
第 8 章 【 8 代目】 先進装備と熟成された基本性能で高級車市場に君臨 …… 69
第 9 章 【 9 代目】 伝統を継承しながら新世代へ飛躍 …… 81
第10章 【10代目】 新鮮な動的魅力で“新たなクラウンらしさ”を構築 …… 91
第11章 【11代目】 新シリーズ「アスリート」を加えラインナップを拡大 …… 103
第12章 【12代目】 クルマ造りの原点に立ち返り、高級車の新しい潮流を提示 …… 121
第13章 【13代目】 ハイブリッドをクラウン・シリーズの頂点に設定 …… 137
第14章 【14代目】 新たな革新への挑戦をテーマに開発 …… 163

■クラウンおよびトヨタ自動車関係、関連年表 ／ 178
■クラウン国内販売台数 ／ 187
■クラウンにおける主な初搭載装備 ／ 188
■初期の輸出モデル／クラウンの主な受賞歴 ／ 189
■あとがき ／ 190
■編集部より ／ 191

■ 読者のみなさまへ ■

本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献である『トヨタ自動車 20 年史』『トヨタ自動車 30 年史』（トヨタ自動車工業株式会社発行）や、当時のプレスリリースなどにそって表記してありますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があり、編集部の判断により統一させていただきました。

また、本文中に登場する歴代クラウンの型式は、各世代のモデルを代表する呼び方として使用している場合があります。ご了承下さい。

三樹書房　編集部

■プロローグ■

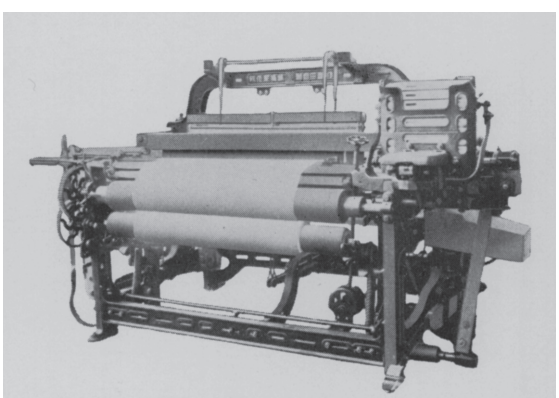
創業期、終戦、そして「クラウン」誕生へ

■佐吉の遺志を継ぎ豊田自動織機製作所内に「自動車部」を設置

トヨタ自動車工業株式会社すなわち現トヨタ自動車株式会社の創立者は豊田喜一郎である。しかしトヨタ自動車を語るとき喜一郎の父である、豊田佐吉ぬきには話が始まらない。それはトヨタの代名詞ともいえる“名車”クラウンが生まれた背景にも繋がるからである。はたして佐吉から喜一郎に継がれた「モノづくり」の思想と信念とは何であったか。トヨタ創業期からクラウン誕生までの歩みをひもといてそこに受け継がれている創造と研究の精神を覗いてみよう。

さて、徳川第15代将軍慶喜が政権を朝廷に返上し武家政治が終末を告げたのは1867年(慶応3年)10月である。このとしの2月、浜名湖にほど近い遠江国敷知郡吉津村(現在の静岡県湖西市山口)で、のちに“世界の織機王”といわれた豊田佐吉が誕生した。

佐吉は1930年(昭和5年) 63歳で亡くなるまでの約40年間に特許権を84件、実用新案件を35件得た世界的“発明王”でもあった。佐吉の発明した自動織機は紡績王国といわれたイギリスの織機をしのぐ品質と性能をもち、その特許権は広くイギリス、アメリカ、インドなどの各国におよび、佐吉の念願である“日本人の頭と腕”による工業製品が決して外国にひけを取るものではないことを証明した。



「日本人の頭と腕で外国に負けない国産品を造ってみせる」と発明への情熱を燃やした豊田佐吉は1926年(大正15年)、紡織王国イギリスの織機を遥かに凌ぐ世界的自動織機を完成、豊田自動織機製作所を設立して量産に移った。

トヨタグループの祖である豊田佐吉は自動織機の完成に生涯をかけたが、欧米に外遊した際アメリカでの自動車の活躍を見て「自動車工業を是非日本人の手で造り上げていきたい」と考え、その遺志は長男喜一郎に受け継がれた。

佐吉の長男喜一郎は1933年(昭和8年)、豊田自動織機製作所内に自動車部を設立、本格的に自動車の研究を開始する。以後、日本人の頭と腕で国産の大衆車をという創業の理念は貫かれトヨタは純国産方針を押し通す。1952年逝去。

1918年(大正7年)佐吉は豊田紡織株式会社を設立し社長に就任。その後1926年に株式会社豊田自動織機製作所を設立するなど生涯織機の完成に命をかけてきたが、一方では、1910年(明治43年)に欧米諸国の紡織業を視察した際、アメリカでの自動車の活躍をみて「これからは自動車の時代がくる。強力な自動車工業をなんとかして日本人の手で作り上げていきたい」という思いにかられたという。そして、その夢は長男である豊田喜一郎へと受け継がれたのである。

豊田喜一郎は佐吉の長男として1894年6月に生まれている。ちょうど日清戦争が勃発したとしである。1920年、東京帝国大学工学部機械工学科を卒業し、翌年父佐吉の豊田紡織に入社して常務取締役に就任したが、父佐吉同様そのとしに紡織業視察のため欧米に旅行、先進諸国で自動車が広く活用されている様子を目の当たりにした。帰国後喜一郎は父佐吉の意向もあって自動車製造への夢を膨らませていった

が、当時は時期尚早として自動車産業への進出に対しては周囲から強く反対されていた。

1926年、自動織機を本格的に製作するため設立された豊田自動織機製作所で、喜一郎は同社の常務取締役に就任するが、彼の頭のなかには自動織機の製作が軌道に乗ったら次は自動車工業を興すという構想が既に練られていた。そしてその思いは豊田自動織機製作所の一隅に自動車の研究室を設け自動車に関する調査研究に着手することで次第に現実性が高まってきた。

喜一郎が最初に手掛けたのは小型エンジンの研究・試作であった。当時の二輪あるいは三輪自転車に取り付けられていた外国製小型エンジンを参考にして喜一郎自ら研究・試作を繰り返し、約4馬力の第1号小型エンジンの試作に成功。新しい事業計画に思いをめぐらせていた頃、喜一郎の尊敬する“世界の織機王”父佐吉が帰らぬ人となってしまった。1930年10月のことである。

1933年9月、喜一郎は「自動車工業を日本人の頭と腕で確立する」という父佐吉の遺志を実現すべく豊田自動織機製作所内に「自動車部」を設置し、いよいよ本格的に自動車の研究を開始した。これがトヨタ自動車の事実上のスタートといわれている。いわば記念すべきトヨタ自動車の誕生日でもあった。

■乗用車とトラックの量産型を発表、自動車会社として承認される

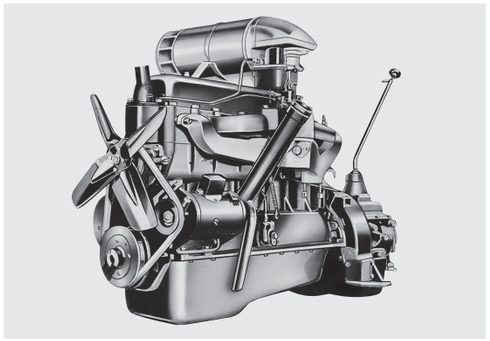
喜一郎がまず取り掛かった仕事は1台のクルマを徹底的に分解しそれを隅から隅まで研究することであった。1933年(昭和8年)10月、喜一郎は1台のシボレーを倉庫の片隅に運び込んでさっそく分解、個々の部品のスケッチから作業を開始した。いわゆる昭和初期の大衆乗用車だが、当時の大衆乗用車はシボレーやフォードの3000cc級のクルマで、現在のそれよりかなり大型であった。

本来なら全てを純日本式でことを運びたかった喜一郎であったが、それは経済的にも困難が伴うことであり、最初の試作車の製作を容易にするため、時間的にもコスト的にも止むを得ず外国大衆車の長所を採り入れた格好になった。したがってエンジンはシボレー型、シャシーは丈夫なフォード型を組み合わせるという両車の長所を寄せ集めたクルマを設計し製作の立ち上げを図ることにした。

1934年9月、シボレーのエンジンを手本に設計製作された第1号A型エンジンの試作が完了。このエンジンをシボレーに取り付け走行試験を始めたが、なかなか思うように馬力が出ない。シボレーの同型エンジンが60馬力であるのに対して、A型エンジンは45馬力が限度であった。しかし技術陣は燃焼室形状の改良によってこの馬力不足を解消、結果シボレーのそれを2馬力上回ったというエピソードがある。

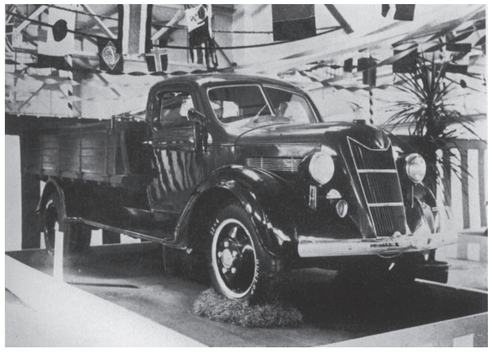
話は多少前後するが、喜一郎は1934年4月に1934年型クライスラー・デソートを、さらに5月には同年型シボレーを購入し、これを参考にしながらボディ設計を開始した。アメリカではそれまでの箱型からかなり丸味を帯びた流線型を採用したボディが出始め、喜一郎が購入したクルマも当時の最先端の流線型であった。試行錯誤の末に1935年5月、ついに3400cc 5人乗りA1型乗用車の試作第1号が完成した。日産自動車横浜工場でダットサンセダンの第1号車がラインオフした1ヵ月後であった。

喜一郎の夢であった大衆乗用車の開発は順調にスタートしたかのように見えたが、自動車事業への進出はなかなか難しいものがあった。当時は1926年に設立された日本フォード社、その翌年に設立された日本ゼネラルモータース社(GM)の日本国内での組立生産が行なわれており、わが国の自動車市場は両社の独



1934年(昭和9年)に完成したトヨタ最初の自動車用A型エンジン。水冷6気筒直列頭上弁式(OHV)。総排気量3389cc、圧縮比5.42、最高出力65ps／3000rpm、最大トルク19.4kgm／1600rpm。シボレーのエンジンを手本として開発された。

1935年(昭和10年) 5月、喜一郎の夢をのせA1型乗用車の試作第1号が完成した。A型エンジンを搭載した5人乗りで、ボディの大半は板金加工による手作業で叩き出したもの。完成後、喜一郎自ら昼夜を問わず試運転を強行した。



1935年(昭和10年) 8月、A1型乗用車に引き続きG1型トラックの試作第1号が完成した。1934年型フォード・トラックを参考にA型エンジンを搭載したもので、ボディは乗用車同様手叩きの仕上げ。全長約5950㎜、車重2470kg。

壇場といってもよかった。トヨタと日産がようやく国産車の開発に着手していた段階でフォードは横浜、GMは大阪の組立工場でフル操業を続けていた。

しかし、行政当局は日本における自動車産業が将来いかに重要であるかという観点から自動車工業育成の国策を打ち出した。1936年5月、自動車製造事業法を公布し、商工省は日本フォード社と日本ゼネラルモータース社に自動車の組立数量の制限を通達した。外資系組立会社の事業活動を制限するいわば外資規制法である。

喜一郎はこうした行政当局の動きを計りながらトラックの生産も手掛けることとし、A1型乗用車の第1号試作車に続いて同年8月にはG1型トラックの試作車を完成させた。そして、トヨタ自動車の誕生日ともいうべき1933年9月から丸3年を経過した1936年9月、「国産トヨダ大衆車完成記念展覧会」なるものを東京は丸ノ内の東京府商工会館で3日間にわたり開催した。このとき展示された車両はA1型試作車を改良したAA型乗用車、AA型をオープンカーにしたAB型フェートン、G1型を改良したGA型トラック、そして軍用トラックな

A1型を改良し1936年(昭和11年)に発売されたAA型乗用車。エンジンはA型。全長4785㎜、全幅1730㎜、全高1736㎜、ホイールベース2850㎜、トレッド前1440㎜／後1450㎜、車両重量1600kg。この頃から「トヨダ」は「トヨタ」になる。

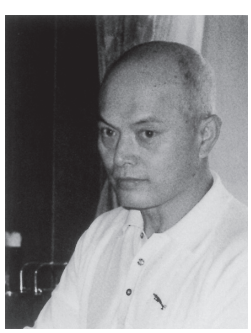
堅牢な足回りで好評を得る

■「初代主査」中村健也のこだわりと英断

トヨタが「日本人の頭と腕」によって本格的純国産乗用車の開発に着手したのは1952年（昭和27年）1月である。開発車種はクラウン。初代クラウンの生みの親となったのは中村健也である。中村は初代クラウンの主査として開発を担当すると同時に、トヨタ初の「主査」として主査制度の規範を作り、クルマの開発生産体制の基盤を築いた人物でもある。「主査」（新型車開発の設計責任者）は今日のチーフエンジニアに当たるものだが、初代クラウンにはこの中村健也を抜きには語れない数々のエピソードが隠されている。

現在のトヨタ自動車株式会社の前身であるトヨタ自動車工業株式会社（トヨタ自工）が設立されたのは1937年8月だが、中村がトヨタ自工に入社したのは翌1938年9月で、当時は軍の要請もあってトラックの生産が主であった。終戦直後はトラックの生産こそ再開が許可されたものの乗用車の生産は禁止されていて、占領軍の禁止令が解除されたのは1949年10月である。ちょうどその頃を前後してトヨタは日本人による純国産乗用車の生産確立を目指して動き始めていた。

中村が1950年3月に車体工場次長になった翌4月、トヨタ自動車販売株式会社（トヨタ自販）が設立された。偶然にも時を同じくして日銀の一万田尚登総裁が国産車不要論を唱え物議を醸していた。国産車不要論の主旨は「わが国で自動車工業を育成しようと努力することは無意味だ。いまは国際分業の時代。クルマは米国で安くていいものができるのだから自動車の生産は米国に依存すればいいではないか」というもので、わが国における乗用車の開発を批判する談話であった。

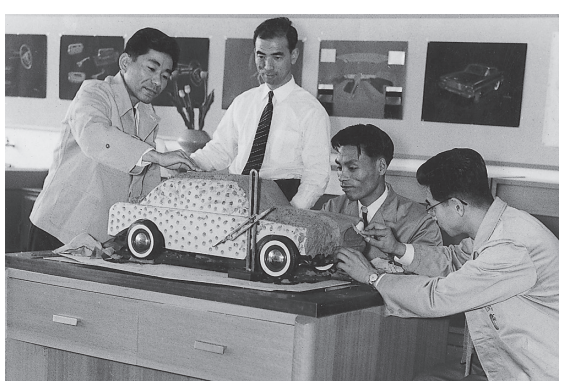


初代クラウンの開発主査中村健也。乗用車成功の可否は究極的にはボディの生産技術にあるとしてトヨタ首脳陣は当時車体工場次長であった中村健也をクラウン担当主査に抜擢した。この頃シャシーは挙母工場で生産、ボディは外部で組み立てていたが、RS型からはシャシーもボディも共に挙母工場で生産することになった。

当時トヨタの常務取締役であった豊田英二は中村に「主査」という特別な肩書きを用意し、クラウンの開発に必要な全権限を与え、1952年1月から開発をスタートさせた。この頃他メーカーは自主開発よりも外国技術の輸入を優先し、外国メーカーと技術提携して乗用車技術を取得する方法を選んでいたが、トヨタは当初から全て自主開発することを決め、純国産技術開発とその生産準備を進めていた。

1953年5月、トヨタ自工は正式に技術部に主査室

本格的純国産乗用車の開発には技術研究部門の充実が必要とし、1953年（昭和28年）1月にトヨタ・テクニカルセンターの建設を決定、1954年10月に完成して技術部は同センターへ移った。写真はその設計室。製図板とT定規の時代である。



自動車の総合研究施設として1954年（昭和29年）10月に完成したテクニカルセンターには設計室、デザイン室、エンジン実験室、物理試験室、化学試験室など最新の設備が揃っていた。

を発足させ、中村をその初代主査に任命したが、前後してきわめて興味深いスタッフの動きがあった。ひとりは1946年6月にトヨタ自工に入社、初代カローラの主査として広く知られ、専務、技監を歴任した長谷川龍雄である。長谷川は1952年2月に中村のサポート役を命ぜられ主査付きになった。長谷川は1951年秋に技術部ボディ設計課長と車体工場技術課長を兼務していたが、中村のアシスタントを命ぜられ、1957年に主査(パブリカ開発)となって中村グループを離れるまでクラウンの開発に従事していたのである。

もうひとりは3代目カローラの主査を務め、専務、副社長を歴任した佐々木紫郎である。1949年に入社、シャシー設計に配属されていた佐々木に初代クラウンのサスペンション開発担当が命ぜられた。佐々木は当時の劣悪であった日本の道路事情とタクシー用途も考慮して、初代クラウンのリアサスペンションに3枚リーフスプリングを採用したリーフ・リジッド式を開発し、これを見事に成功させている。

ところで、中村は初代クラウンの設計方針として次の基本的項目を掲げていた。

①アメリカンスタイルとし、明るく軽快な感じを出す。

②ボディサイズは小型車規格一杯とし、貧弱に見えないこと。

③乗り心地が良く、運転性能の優れたクルマとする。

④タクシー用として格安なクルマとする。

⑤丈夫で、悪路に十分耐えるクルマとする。

⑥最高速度は時速100キロとする。

そして、初代クラウンの開発において中村がこだわっていた技術は次の5つであった。

⑴前輪は独立懸架装置とする。

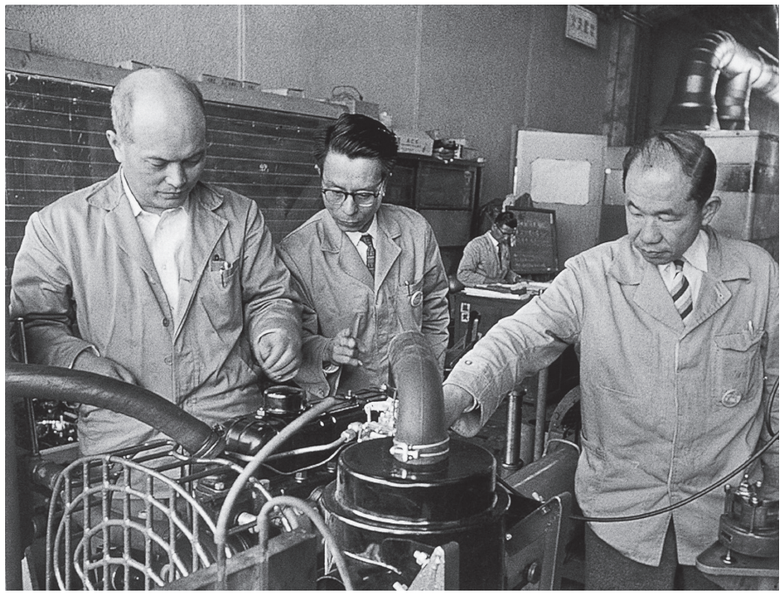
⑵シャシーはフレーム付でスポット溶接にする。

⑶ドアは観音開きにする。

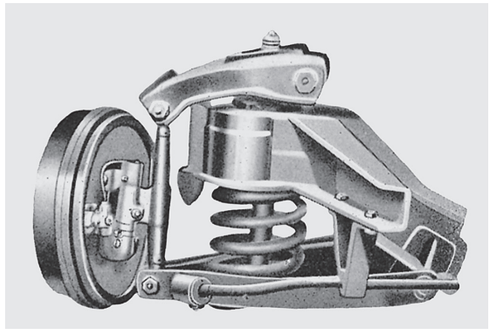
⑷自動車用トランジスタラジオを開発する。

⑸計器盤は一体ダイカストにする。

初代クラウン開発の責任者に任命されるまで中村は車体工場の次長としてボディ造りに没頭していたから、スポット溶接によるフレーム付シャシーの開発には深い見識があった。フロントの懸架装置にはウィッシュボーン式を採用し、乗り心地と操安性を両立させた。当時の乗用車の需要は大半がタクシーであり、そのタクシー業界は独立懸架に不信感を抱いていたから、中村は念には念を入れ必要以上に頑丈な設計をし、テストも十二分に行なったうえで生産工程に移したという。



新開発R型エンジンを囲む初代クラウン開発の首脳陣。左から中村健也主査、長谷川龍雄、藪田東三(いずれも故人)。長谷川は当時技術部ボディ設計課長、藪田は当時技術部設計課長でエンジン関係を担当した。

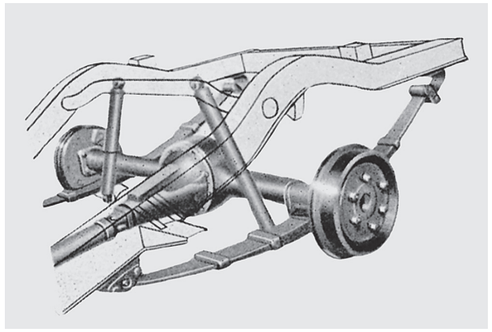


初代クラウンの前輪はダブルウィッシュボーン式コイルスプリングの独立懸架。乗用車では日本初の採用である。左右の車輪がちょうど膝関節のように別々に屈伸運動を行なうのでニー・アクション式独立懸架とも呼ばれた。

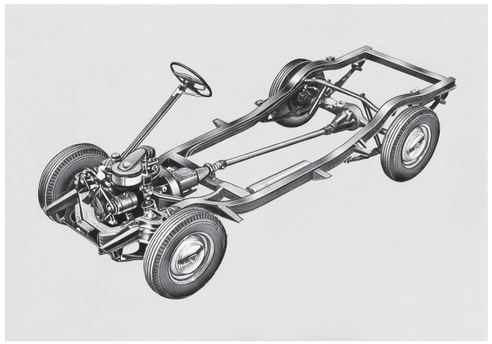
問題は4ドアに観音開きを採用することであった。この点について中村主査をサポートしていた長谷川龍雄(2008年5月、94歳にて逝去)は当時をこう振り返っていた。『観音開きについては最後まで私と意見が合いませんでしたね。私は安全性に問題があるとして反対したんです。もし半開きで走行すると後ろのドアが開きやすいわけです。ところが中村さんはリアシートへの出入り性をゆったりさせるためには観音開きにする必要がある、の一点張りでした。結局、観音開きに決まったわけですが、その後、観音開きのために事故を起こしたという話は聞きませんでした』(編集部取材まとめ)。

観音開きにしたもうひとつの理由は、タクシー会社の要望に応えるためでもあった。繰り返しになるが、当時の乗用車の需要はタクシーが大半を占めていたから、まず耐久性が第一条件ではあったが、当時のタクシーは運転手の他に助手が乗っていて、客を乗せるとき助手がクルマから素早く降りてドアを開けていた。したがって助手がドアを開けるのには観音開きの方が楽だという理由である。

もうひとつ考えられることは、中村はセンターピラーにドアの荷重を持たせたくなかったからではないか、というものである。これは定かではないが、中村が頑固に観音開きを押し通した本当の理由はそれらの全てかもしれないが、いずれにしてもこの観音開きが初代クラウンの最大の特色となったことは事実である。



後輪懸架には3枚の板ばねを使用したリーフリジッド式を採用。リーフ相互間の摩擦が少なく柔らかにたわみ、悪路に強く、しかも乗り心地も良いという利点がある。これもわが国では初めて実用化に成功した懸架方式である。

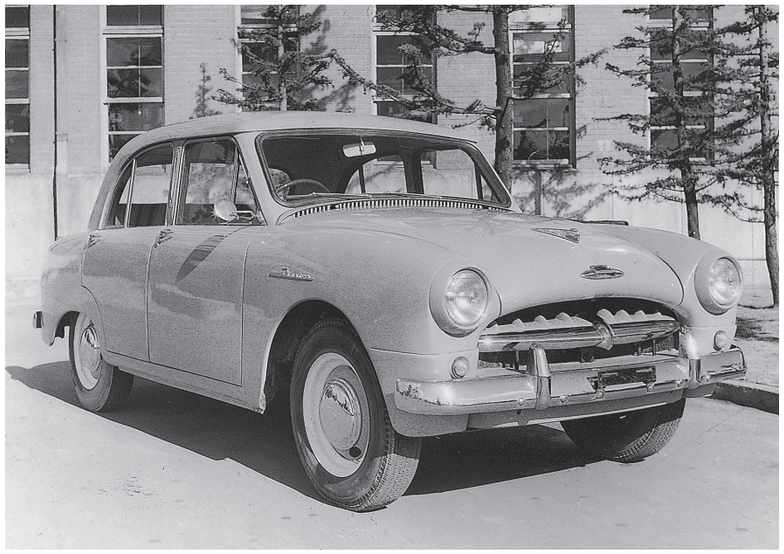


初代クラウンRS型には、当時の劣悪な道路情況を考慮して、悪路走破性と居住性の両立を目指した頑丈な梯子型フレームが採用されていた。メインボディとフロントボディはボルトで直結、リアフェンダーは脱着式、ドアは観音開きの4枚ドア、防振ゴムを使ってフレームとボディを結合するなどトヨタ独自の工夫が随所に見られた。

また、フロントサスペンションに日本初の独立懸架ウィッシュボーン式を採用したものの、当時のタクシー業界が抱いている不安を無視することができず、従来から営業用に使用されていた懸架方式を採用したもうひとつの車種を設定したのである。それがトヨペット・マスターであった。

トヨペット・マスターは1953年9月に発表されたトヨペット・スーパー(RH型)のシャシーをベースに改良開発されたものだが、トヨペット・スーパーのもとを質せばタクシー業界で好評だったSF型乗用車であり、SF型はSB型トラックのシャシーを用いたSD型乗用車の改良型であるから、つまりマスターのルーツはSB型トラックということになる。

1955年（昭和30年）1月に誕生した初代トヨペット・クラウン（RS型）。それまでの乗用車はトラックベースであったがRS型は乗用車専用のシャシーを開発、ボディは本格的プレス加工による内製であった。全長4285㎜、全幅1680㎜、全高1525㎜、ホイールベース2530㎜、車両重量1210kg、乗車定員6名、最高速度100㎞／h。R型エンジン搭載。



RS型と並行開発されたトヨペット・マスター（RR型）。RS型の前輪独立懸架に対する不安を払拭するためRR型の前輪にはI（アイ）ビーム式車軸を採用、主として営業車として活躍し、その堅牢さで大好評であった。しかし結果的にはRS型でも十分営業車として通用し、1956年（昭和31年）11月にマスターRR型は生産打ち切りとなった。

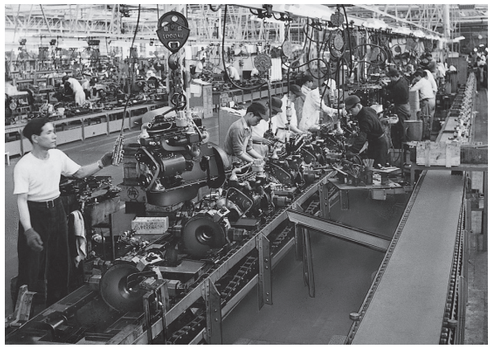
1953年8月、クラウンの試作1号車が完成、そして1955年1月にトヨペット・クラウン（RS型）とタクシー向け専用車種トヨペット・マスター（RR型）が同時に発表された。いずれも搭載されるエンジンはトヨペット・スーパーと基本的に同じR型1453cc水冷直列4気筒OHVで、最高出力は48ps／4000rpm、乗車定員は6名で、最高速度は100㎞／hであった。

RS型もRR型も大好評で「国産車もここまできたか、もう外国車は不要だ」とさえいわれた。その後クラウンがタクシーに転用されたり、タクシー会社からもクラウンを営業用に販売してほしいという強い要望があるなど、RR型の存在理由が次第になくなり、1956年11月にはマスターの生産が打ち切られてクラウン一本に絞られることになった。つまり、クラウンは営業用の酷使にも十分耐え得る性能が実証されたのである。

1956年4月、朝日新聞が企画した「ロンドン−東京5万キロドライブ」にクラウンが選ばれ、辻豊記者と土崎一カメラマンがロンドンを出発、欧州やユーラシア大陸の砂漠や険しい山路を約5万キロ走破し、同年12月に無事東京に到着、その快挙は大々的に報道された。この冒険ドライブはトヨタ車のイメージを大きく向上させると同時にトヨタが海外市場に目を向けていくきっかけにもなった。

トヨペット・クラウンは発売以来法人関係を中心とした自家用需要層から大いに歓迎され、その生産は順調に増大していった。完成車の輸入促進を求める国内情勢が日々高まるなか、トヨタは当時の日本の道路事情や使用環境にぴったり合致した画期的なクルマ、クラウンを開発し、たちまち日本の乗用車市場におけるトップの座を獲得、数多の輸入車を圧倒した。

主査・中村健也は「日本人が自力で設計開発した高性能乗用車を初めて造り上げた人」として高く評価され、クラウンは「敗戦のショックから立ち上がりかけた日本人に、欧米先進諸国に追い付き追い越すとい



初代クラウンに搭載するR型エンジンの量産体制が整ったのは1953年（昭和28年）8月頃。従来のS型エンジン（1000cc）の生産設備を豊田自動織機製作所に移転するなど関係会社も含めた生産体制の整備拡充が図られた。写真は量産を開始したR型エンジンの組付ライン。当面は月産1500台の生産能力を備える設備投資が施された。

1956年（昭和31年）4月、朝日新聞の記者とカメラマンがクラウンによる「ロンドン－東京5万キロドライブ」を企画、欧州やユーラシア大陸など険しい道を見事に走破し同年12月に無事東京に到着、クラウンの堅牢さも証明された。

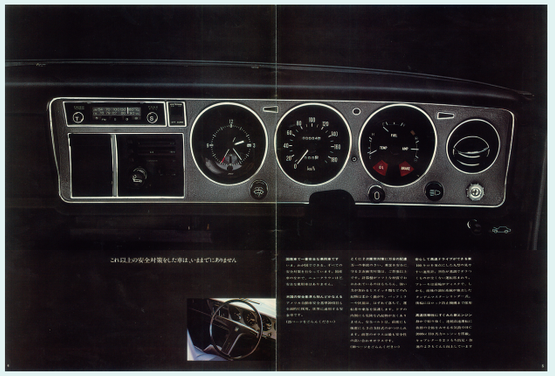
乗用モデルとして設定されたクラウン・カスタム（RS46G型）。下開き式のバックドアを採用し、ガラスは電動で車内外から開閉可能。90psの3R型エンジンに、3段コラムマニュアルにオーバードライブ付またはトヨグライド車が設定された。

1965年（昭和40年）7月のカタログに掲載されたクラウン・シリーズ。クラウン・デラックス（RS41型）をはじめ、RS40型の80psエンジンを搭載し、装備を充実させたオーナー用モデルのクラウン（RS41－B型）などがある。同年10月には1988cc6気筒M型エンジンを搭載した、クラウンS（MS41—S型）、クラウン・デラックス（MS41型）が登場し、ワイドセレクションを完成させてゆく。

3代目クラウン
MS50／51系（1967.9～）

高速長距離セダンをテーマに開発され、主力エンジンは直列4気筒3R型から直列6気筒OHC1988ccM型へ移行した。初代、2代目は主に法人向けであったが、3代目はその洗練された高級感や当時の名キャッチフレーズ「白いクラウン」で一気に個人ユーザーの需要を喚起した。ボディは当初セダンとカスタムであったが、1968年（昭和43年）11月、クラス初の2ドアハードトップモデルを新設発売し、クラウンのパーソナルユース化を加速させた。

“白いクラウン”のキャッチフレーズで一世を風靡した3代目クラウン。フレームは先代のX型からペリメーターフレームへと刷新され居住空間が大幅に改善されたほか、ディスクブレーキやパワーステアリングなども設定された。カタログのモデルはスーパーデラックス（MS50－F型）。ツインキャブレター仕様のM－D型（直列6気筒SOHC）110psエンジンを搭載。オーナー向け「ハイライフ・セダン」として、オーナーデラックス（MS50－B型）も用意された。

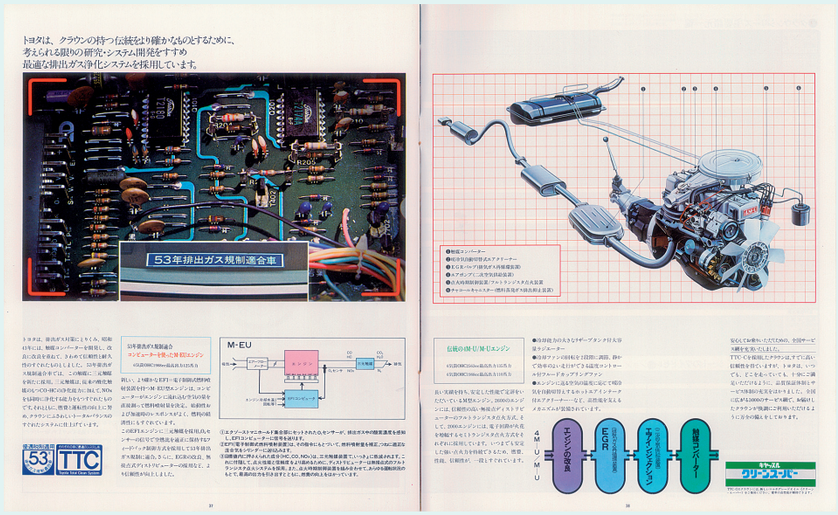


インパネデザインもがらりと変わり大径丸型3連メーターを配置、先進的なデザインになった。2次衝突対策としてインパネがソフトな素材で覆われている。内装は“あなたの「第2の住まい」としてつくられた室内です”と謳われ、トヨグライド3段フロアの登場などで、スポーティ志向のセパレートシートも多くのモデルで設定された。

横開き式バックドアとなったクラウン・カスタム（MS52型）。乗車定員は8名でサードシートは横向きで2名乗車となる。シングルキャブ仕様のM型105psエンジンを搭載し、3段コラムマニュアル、2段／3段トヨグライドから選択できた。全長4690mm×全幅1690mm×全高1465mm。

6代目クラウン
MS110系（1979.9 ～）

直線基調のシャープなスタイリングが特徴。先進のエレクトロニクス技術を積極的に導入し、クルーズコントロールや前席パワーシート、マイコン制御のオートマチック（ECT）等を新採用、さらに1980年（昭和55年）10月にはトヨタとしては初のターボチャージャー仕様車（2000EFIターボ）も設定した。また1982年8月には2400ターボ・ディーゼルも車種追加している。なおボディは先代同様セダン、2ドアハードトップ、4ドアピラードハードトップ、ワゴンの4種類。



5代目クラウンは、年ごとに強化される排出ガス規制にさまざまな技術で対応。主力エンジンであるM系のエンジンでは、コンピューターや三元触媒の採用などでEFI仕様のM－EU型125psエンジンが53年排出ガス規制適合となった。

1978年（昭和53年）2月にマイナーチェンジが実施され、外装ではフロントグリルが大型化されるなどの変化を見せた。また、オーバードライブ（OD）付4速オートマチックが世界初で設定された。

1977年（昭和52年）10月、国産ディーゼル初のOHCを採用したL型2188cc72psディーゼルエンジン搭載車を設定、当初はコラムマニュアル車のみだったが、後にスーパーデラックスにOD付4速オートマチック車（LS100－EHF型）が登場、当時のディーゼル乗用車ブームを牽引した。

1979年（昭和54年）9月登場の6代目クラウン。写真は2759cc5M－EU型145psエンジンを搭載した2ドアハードトップの最上級車2800EFIロイヤルサルーン（MS112－SSHQE型）。直線基調の端正なスタイリングを見せる。インパネも角型直線基調のデザインでハードトップ系はタコメーター付の丸型計器（ディーゼル車を除く）を採用している。クラウンとしてはこれが最後の2ドアモデルとなる。

4ドアハードトップ2800EFIロイヤルサルーン（MS112－SEHQE型）。5M－EU型エンジン搭載の2800車は、前後カラード・ウレタンバンパーや専用サイドモールが装着される。寸法は全長4860mm×全幅1715mm×全高1435㎜となる。

6代目クラウン発売時のセダン2000ccのラインナップ。エンジンはM－EU型125psとM－U型110psで、オートマチックはM－EU型にはOD付4速、M－U型には3速を設定。セダンは4灯式ヘッドランプを採用する。

当初ワゴンは2200ディーゼル仕様のみの設定で登場、翌年1980年（昭和55年）1月にセダン系と共通の6気筒M－U型が搭載され、さらに1981年8月のマイナーチェンジで新エンジン1G－EU型2000EFI125psに換装された。写真は導入時のワゴン・ディーゼル2200カスタム（LS110G－SWHDSY型）とインパネ、前後シートおよびリア・サードシート。畳めば広い荷室になり、立てれば2名が座れるサードシートとなる。

14代目クラウン
AWS210／GRS210系（2012.12〜）

開発のキーワード"新たな革新への挑戦"のもと、一目でクラウンと分かることを目指したスタイリングが、14代目の大きな特徴。その代表格ともいえるのが、「王冠」をモチーフにしたフロントフェイスである。さらに13代目に設定されていたハイブリッドシリーズの呼称がなくなり、ロイヤル／アスリートの両シリーズに新開発の2.5ℓハイブリッド仕様が設定された。2013年（平成25年）9月、クラウンマジェスタがフルモデルチェンジ。クラウンの最上級グレードとして、大きな変化を遂げた。

ロイヤル／アスリート両シリーズのフロント形状がよく分かる。写真左がアスリートシリーズで、右がロイヤルシリーズ。発売時の「PHILOSOPHY NOTES」には、「積み重ねたデザインのヘリテージはいったん断絶したのかと、ドラスティックな変化がかつてのファンを遠ざけてしまうかもしれない。見た目のインパクトに依存した進化と、誤解を招くおそれさえある。しかし、そういったリスクをすべて引き受けてまで、クラウンは変貌の道を選んだ」とあり、デザインの「変貌」を第一の項目として紹介している。

ロイヤルシリーズの外観。ヘッドランプにはバイキセノン式（ディスチャージ）ヘッドランプ（オートレベリング機能・LEDクリアランスランプ付）が標準装備される。この図からは分かりづらいが、ヘッドランプのターンシグナルインナーレンズには、クラウンを象徴する「王冠マーク」の彫り込みがなされている。写真はHybridロイヤルサルーンG（AWS210-AEUXH型）。

ハイブリッド車には、次世代D-4Sを搭載する直列4気筒、2.5ℓ 2AR-FSE型エンジンとモーターが組み合わされる。これまでのV6から直4に変更するにあたり、エンジンマウントの構造やパネ定数を大幅に見直し、インレットダクト等による吸気こもり音の低減を図っている。さらにはエンジン回転の急上昇を抑え、トルクによるパワーの引き上げを行なう「パワーライン活用制御」をトヨタのハイブリッド車で初めて採用するなどして、V6から乗り換えた際の違和感の低減対策を行なっている。

これまでのイメージを踏襲した印象のインテリアにおいて、14代目で採用されたトヨタマルチオペレーションタッチが特に目立った存在といえる。これは各種操作スイッチをタッチパネルに集約して、シンプルな操作性を実現したもので、6代目マジェスタにも採用されている。写真上は2.5ロイヤルi-Four（GRS211-AETLH型）で内装色はチェスナット。下は2.5ロイヤルサルーン（GRS210-AETQH型）で内装色はフラクセン。

アスリートシリーズのガソリン車のラインナップの一部。3.5ℓ車はアスリートのみに設定される。写真左は3.5アスリートS（GRS214-AEZXH型）で、2GR-FSE型エンジンを搭載。リアブレーキは3.5ℓ車のみベンチレーテッドディスクとなる。3.5ℓ車の4WDは設定されない。

■第14章■　【14 代目】

新たな革新への挑戦をテーマに開発

■大きな変貌を遂げたクラウンシリーズ

2008年（平成20年）2月に誕生した13代クラウンシリーズから4年10ヵ月後の2012年（平成24年）の12月も押し迫った25日に14代目クラウン（ロイヤル／アスリートシリーズ）が誕生した。ちょうどその頃、3年余政権を握っていた民主党が衆議院の解散を受けて行なわれた総選挙で大敗し、自民党が再び政権の座についた。これにともない発足した第2次安倍内閣による「アベノミクス」と呼ばれる経済政策に注目が集まるなど、景気回復への期待感が広がりを見せていた。14代目クラウンは、その原点である優れた乗り心地や高い静粛性を磨き上げ、そのフロントマスクに象徴されるように時代に合わせた変貌を遂げたクルマとして発売された。そして、トヨタがグローバルビジョン実現に向けたクルマづくりのキーワード“もっといいクルマづくり”の先頭に立つクルマとして“新たな革新への挑戦”をテーマにクラウンを生まれ変わらせている（リボーン：Re BORN）。

2012年は、エコカー補助金が国内新車販売市場を支えたが、13年以降は厳しい状況となることが予想されていた。新型クラウンをもって、なんとか国内市場を活性化する起爆剤にしたいとして、「もっとも変わらなそうなクルマが大きく変わった」（生まれ変わった）という印象づける個性と躍動感に満ちたフロントデザインやスタイルが見る者を驚かせた。「一目で欲しいと思えるようなデザインにこだわった」と豊田章男社長も語ったという。ロングセラーカーであるため変えにくい面が多々あったらしいが、思い切った改良で従来の法人需要に加え個人客も開拓し、また50歳代後半の購入層を40歳代にも広げたいとしていた。

またイメージカラーとして登場させたピンクの車体色も驚きの目で見られた。メキシコの建築家ルイス・バラガンが好んで使用したカラーだそうで、デザイナーなど詳しい人が見れば、それと分かるらしい。翌年の正月に行なわれた「箱根駅伝」でも沿道の観客に応援マナーを呼び掛ける広報車両として先頭の選手よりも先に走って注目を集めた。この車体色採用もリボーンの一環と考えられていた。

デザインや車体色のほか、高出力と低燃費を両立する新開発2.5ℓハイブリッドシステム、熟成した足回りなど、主要コンポーネントを見直している。また先進装備や技術も投入して時代の先を見つめた進化を遂げている。また車両寸法も、ラージセダンである前にジャパンセダンとしての使命を果たすべく、多くの

クラウンは、なぜここまで顔を変えたのか？　新しい顔でありながら、一目でクラウンと分かる存在感とロイヤルとアスリートは、かつてない自らの個性を主張している。右がアスリートで左がロイヤルだが、いずれも大きな変貌を遂げている。

疲れないシートを目指してシート材質を見直し、フィット感とソフトな乗り心地を追求。ロイヤルとアスリートに、それぞれ相応しい造形を追求して採用。これはハイブリッドロイヤルサルーンGのシートで、人を包み込むような坐り心地を目指して造形されている。

内空間に華を添えている。

■高級セダンとしての充実したパワートレイン

ロイヤルシリーズに搭載されるNA(自然吸気)エンジンは、従来車同様2.5ℓの4GR-FSE型エンジンで、市街地で扱いやすく追越加速や高速道路への進入などで力強い加速を発揮するD-4直噴V6エンジンで、最高出力149kW(203PS)/6400rpm、最大トルク243Nm(24.8kgm)/4800rpmの性能を発揮する。Dual VVT-i(吸排気連続可変バルブタイミング機構)との組み合わせやデュアルメインマフラーの採用で、広い回転域でレスポンスに優れた加速フィーリングを実感できる。このエンジンに組み合わされる6Super ECT(スーパーインテリジェント6速オートマチック+シーケンシャルシフトマチック)は、発進加速性能や動力性能に優れ、滑らかな変速フィーリングを実現。さまざまな走行条件で燃費の向上に貢献している。またマニュアル感覚の操縦を楽しめるシーケンシャルシフトマチックも採用している。

アスリートシリーズには、前述の4GR-FSE型エンジン+6SUPER ECTの組み合わせのほか、従来車同様3.5ℓV6の2GR-FSE型エンジンを搭載している。このエンジンはD-4S(筒内直接噴射+ポート噴射)燃料噴射システムを採用して最高出力232kW(315PS)/6400rpm、最大トルク377Nm(38.4kgm)/4800rpmの性能を発揮する。これには初めて8 Super ECT(スーパーインテリジェント8速オートマチック+シーケンシャルシフトマチック)が組み合わされている。Mポジションをシフトレバーで選択すると、マニュアル感覚でスポーツ走行が楽しめるギア段固定のMモード制御を実施されるので、素早い変速とスムーズな加速とともに走りを自在にコントロールできる。なおMポジションだけでなくDポジション走行時でも、ステアリングから手を離さずに指先で直感的なマニュアル操作ができるパドルシフトも装備している。

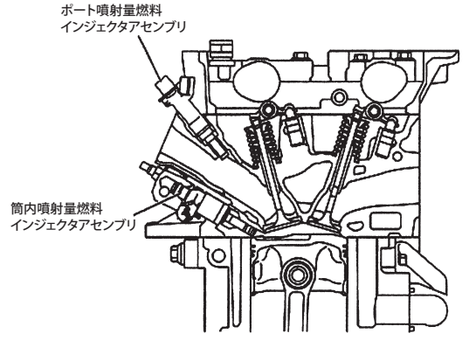
■FR用新ハイブリッドシステム

パワートレインで特筆すべきは、新開発のFR車専用ハイブリッドシステムである。プラネタリギアを使用したリダクション機構付き動力分割方式には変更ないが、エンジンを3.5ℓ V6から2.5ℓ直4の新開発エンジンに変更されたこととトランスミッションで2段変速式を廃止したことが大きな変更点となっている。

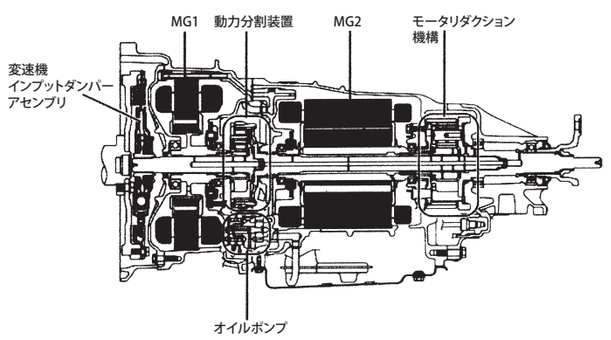
燃費だけでも加速力だけでもなく、あくまでもクラウンにふさわしい上質な走りを求めて、ハイブリッドシステムの先駆者であるトヨタの技術の粋を結集して開発された。エネルギー効率を徹底追求するとともにトヨタの最新直噴技術D-4Sを搭載した2.5ℓエンジンを組み合わせたFR専用2.5ℓハイブリッドシステムで、動力性能と低燃費を高次元で両立させたパワーユニットとしている。無段変速機能によるシームレスな加速感に加え、アクセル操作に対するリニアな走行感覚を、きめ細かなチューニングで実現して高い完成度を極めている。

新開発のエンジンは、総排気量2493cc直列4気

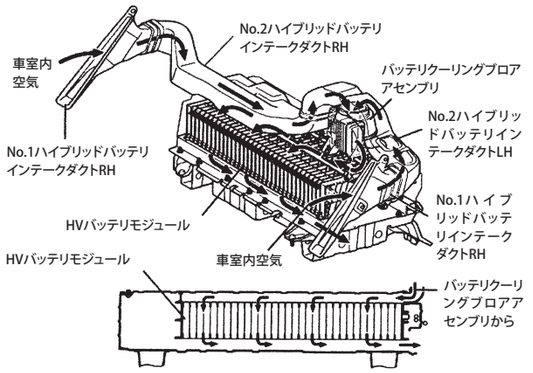
FRセダン専用2.5ℓハイブリッドシステムの搭載俯瞰図。燃費だけでも加速力だけでもなく、あくまでクラウンに相応しい上質な走りを求めている。



次世代D-4S搭載直列4気筒2.5ℓ　2AR-FSE型エンジンのシリンダヘッド。直噴用とポート噴射用燃料インジェクタが装置されている。



ハイブリッド用トランスミッションの構造図。リダクション機構をシンプルに2段から1段式に変更している。



ニッケル水素バッテリ6セルから構成されるモジュールが32個直列に接続された230.8Vのハイブリッドバッテリパック。

●クラウンおよびトヨタ自動車関係、関連年表●

西暦（年号）	月	【クラウン、トヨタ自動車関係、関連事項】	【社会情勢関係、主な出来事】
1867年（慶応3年）	2月	豊田佐吉、現在の静岡県湖西市で出生	大政奉還（慶応3年10月）
1894年（明治27年）	6月	豊田喜一郎、湖西市山口に佐吉の長男として出生	日清戦争勃発（明治27年7月）
1926年（大正15年）	11月	株式会社豊田自動織機製作所設立	日本でラジオ放送開始（大正14年7月）
1930年（昭和5年）	5月	豊田自動織機製作所内に自動車の研究室を開設	
1933年（昭和8年）	9月	自動車部を豊田自動織機製作所に設置	満州事変勃発（昭和6年9月） 国際連盟脱退（昭和8年2月）
1934年（昭和9年）	9月	A型エンジン（第1号エンジン）試作完了	
1935年（昭和10年）	5月	A1型乗用車試作第1号車完成	
1936年（昭和11年）	9月 10月	「国産トヨタ大衆車完成記念展覧会」を東京府商工会館で開催、AA型乗用車とGA型トラックを発表。一般公募によりトヨタマーク制定 「トヨダ」ではなく「トヨタ」を正式名称に使用	2.26事件起こる（昭和11年2月）
1937年（昭和12年）	8月	トヨタ自動車工業㈱（=以下トヨタ自工と略す）設立 豊田喜一郎、副社長に就任	日華事変勃発（昭和12年7月）
1938年（昭和13年）	9月 11月	中村健也トヨタ自工に入社 挙母工場の竣工式（11月3日）。この日を創立記念日と定める	
1941年（昭和16年）	1月	豊田喜一郎、トヨタ自工の取締役社長に就任	第二次世界大戦勃発（昭和14年9月） 太平洋戦争勃発（昭和16年12月）
1943年（昭和18年）	3月	AC型乗用車（AA型の改良、B型エンジン搭載）	イタリア降伏（昭和18年9月）
1946年（昭和21年）	6月	長谷川龍雄トヨタ自工に入社	太平洋戦争終結（昭和20年8月） 日本国憲法公布（昭和21年11月）
1947年（昭和22年）	1月 5月 9月	SA型乗用車の試作完成（同年10月生産開始） トヨタ自工、生産累計10万台を達成 一般公募で小型車の愛称を「トヨペット」に決定	日本国憲法施行（昭和22年5月）
1949年（昭和24年）	10月 11月	占領軍による乗用車生産禁止令が解除される SD型乗用車の生産開始（翌12月発売）	1ドル360円の単一為替レート設定（昭和24年4月）
1950年（昭和25年）	3月 4月 6月	中村健也が車体工場次長に就任 トヨタ自動車販売㈱（=以下トヨタ自販と略す）設立 取締役社長は神谷正太郎 トヨタ自工、労働争議始まる 労働争議終結 日銀の一万田尚登総裁が国産車不要論を唱える トヨタ、朝鮮特需を受注	千円札発行（昭和25年1月） 朝鮮戦争勃発（昭和25年6月）
1951年（昭和26年）	10月	SF型乗用車発売	日米講和条約調印、日米安全保障条約調印（昭和26年9月）
1952年（昭和27年）	1月 2月 3月	中村健也クラウンの開発をスタート 長谷川龍雄が中村健也のサポート役を命ぜられる 豊田喜一郎逝去（57歳）	
1953年（昭和28年）	5月 8月 9月	トヨタ自工は正式に技術部に主査室を発足、中村健也をその初代主査に任命する クラウンの試作1号車が完成 R型エンジン搭載の小型乗用車トヨペット・スーパーRH型を発表	NHKテレビ本放送開始（昭和28年2月） イギリス登山隊エベレストに初登頂（昭和28年5月） 朝鮮戦争休戦協定調印（昭和28年7月）
1954年（昭和29年）	4月	第1回全日本自動車ショー開催	防衛庁、自衛隊発足（昭和29年7月）

西暦（年号）	月	【クラウン、トヨタ自動車関係、関連事項】	【社会情勢関係、主な出来事】
1955年（昭和30年）	1月 5月 12月	★初代クラウン（RS型）誕生（主査：中村健也）。トヨペット・クラウンおよびタクシー向け専用車種トヨペット・マスター（RR型）を同時に発表する 通産省が「国民車構想」を発表 ・クラウン・デラックス（RSD型）を発表発売	経済企画庁発足（昭和30年7月） 下期より「神武景気」
1956年（昭和31年）	4月 11月	朝日新聞がクラウンによる「ロンドン―東京5万キロドライブ」を企画、辻豊記者と土崎一カメラマンが4月にロンドンを出発、同年12月東京に無事到着 ・トヨペット・マスターの生産を打ち切る	日ソ国交回復共同宣言（昭和31年10月） スエズ動乱（第2次中東戦争）勃発（昭和31年10月） 日本、国連に加盟（昭和31年12月）
1957年（昭和32年）	5月 8月	コロナ（ST10型）を発表 ・クラウンを米国へサンプル輸出する	南極に昭和基地設置（昭和32年1月） 東海村原子力研究所に「原子の火」がともる（昭和32年8月） ソ連が世界初の人工衛星打ち上げ（昭和32年10月）
1958年（昭和33年）	6月 10月	・クラウンを30台米国へ輸出する ☆クラウンをマイナーチェンジしRS20型、同21型とする	関門国道トンネル開通（昭和33年3月） 1万円札発行（昭和33年12月）
1959年（昭和34年）	3月 10月	わが国初の自動変速機「トヨグライド」を商用車に装着する ・クラウンに小型高速C型ディーゼルを搭載	ソ連の宇宙ロケット月面に到着（昭和34年1月） 皇太子ご結婚（昭和34年4月） 下期より「岩戸景気」
1960年（昭和35年）	2月 10月	・クラウンの現地（米国）引き上げと輸出中止を決断 ・クラウンに1.9ℓ 3R型エンジン搭載車を追加、RS31型として発売	NHKカラーテレビ本放送開始（昭和35年10月） 「国民所得倍増計画」閣議決定（昭和35年12月）
1961年（昭和36年）	4月 6月	・クラウンにRS30型追加 大衆車パブリカ（UP10型）を発表	ソ連、初の人間衛星船打ち上げ（昭和36年4月）
1962年（昭和37年）	6月 9月	トヨタ自工、生産累計100万台を達成 ★2代目クラウンRS40系を発売（主査：中村健也）	キューバのミサイル基地問題をめぐり米ソ関係緊張（昭和37年10月）
1963年（昭和38年）	5月	第1回全日本グランプリ自動車レース開催	ケネディ米国大統領暗殺（昭和38年11月）
1964年（昭和39年）	4月	・クラウンエイト（VG10型）発売。V型8気筒アルミニウム製2.6ℓエンジンを搭載	東京～新大阪間、東海道新幹線開通（昭和39年10月） 東京オリンピック開催（昭和39年10月）
1965年（昭和40年）	3月	トヨタ・スポーツ800（UP15型）発表	米軍、北ベトナム爆撃開始（昭和40年2月） 名神高速道路が全通（昭和40年7月）
1966年（昭和41年）	10月	カローラ（KE10型）発表 トヨタ2000GTがスピードトライアルで世界記録3、国際記録13を樹立	日本の総人口が1億人を超える（昭和41年3月） 中国に文化大革命起こる（昭和41年4月）
1967年（昭和42年）	2月 6月 7月 9月	トヨタ自工、生産累計300万台を達成 国産初の3速自動変速機をクラウンに装着 ・クラウンエイトの生産を終了する ★クラウンがモデルチェンジして3代目（MS50系、RS50系）となる（主査：内山田亀男） ・クラウンエイトにかわる最高級大型乗用車センチュリー（VG20型）を発表発売	米国GM社で生産累計1億台を達成（昭和42年3月） イスラエルとアラブ諸国で第3次中東戦争勃発（昭和42年6月） 欧州共同体（EC）が発足（昭和42年7月） 全国の自動車保有台数1000万台を突破（昭和42年7月） 年間自動車生産台数が西ドイツを抜き世界第2位（昭和42年11月）
1968年（昭和43年）	9月	・クラウンハードトップ（MS51型）を発表 コロナマークⅡ（RT60、70型を発表）	米国、北爆停止を宣言（昭和43年3月） 小笠原諸島、日本に復帰（昭和43年6月）

あとがき

初代クラウンが誕生したのは1955年（昭和30年）1月である。以来その生命は延々60年にも及ぼうとしている。その間、多くの国産名車が消え去り淘汰されていったが、クラウンは常に進歩しながら鮮度を失うことなく厳しい競争に勝ち抜いてきた。その商品力の源は歴代クラウンのなかに貫かれている初代からのDNAに他ならない。

初代クラウン開発当時、日本の他メーカーは自動車先進国メーカーと技術提携し開発製造技術の遅れを取り戻す為に懸命であったが、トヨタは純国産方針を押し通した。それはトヨタ自動車の創業者豊田喜一郎の「日本人の頭と腕で国産の大衆車を」という創業の理念を貫いたからだ。信念をもって「モノづくり」へ挑戦することこそトヨタのクルマ造りのDNAだといえよう。

それにしても、筆者が初めて購入したマイカーが初代クラウンであったとは、これも何かの縁であろう。既に7～8年を経過した中古のRS型であったが、筆者の運転技術向上には大いに貢献した。クラウンひいては日本の乗用車の歴史がこのRS型からスタートしたことを考えると、もっと大切に乗ればよかったといささか後悔している。

クラウンは国産乗用車のいわば代名詞と言える存在だが、にもかかわらず詳述した単一変遷史は意外に類書がない。その意味合いからも今回三樹書房が14代目まで全てを網羅する本書を刊行する意義は大きいし価値も高い。筆者は13代目前期までを纏め、13代目後期から14代目については敬愛する小堀勉氏へバトンタッチしたが、いずれにしろ半世紀以上にわたる名車の歴史はその資料も膨大なもので、限られた誌面に要領よく纏めるには筆者のみならず編集担当者にも大変な無理難題を課してしまった。ここに改めて三樹書房の山田国光氏ならびに小林謙一社長には深く感謝の意を表したい。

小田部 家正

トヨタクラウンといえば、日本を代表するクルマとして、高度成長時代には「いつかはクラウン」と、出世のシンボルとされ、もてはやされてきたことが強いイメージとして心に残っている。大いに出世してクラウンを所有し、乗り回すことを夢見た人々が多かった。それだけに保守的なユーザーが多く、歴代クラウンのなかでもオーソドックスな変化を遂げているモデルが多かった。技術的には新技術を積極的に投入して見るべきものが多かったが、デザイン的には代わり栄えしない感を拭えなかった。

ただ若いころだったが、4代目クラウンの大胆なデザイン変更には驚かされた。当時はユーザー層を拡大しようとした試みだったと記憶している。しかしその後のモデルチェンジでは、また3代目のようなオーソドックスなスタイルに戻ってしまった。やはり急激な変化は当時のユーザーには受け入れられなかったのだろう。

今回、13代目の後期モデルから、14代目クラウンまでの解説を担当した。14代目についていえば、デザイン的には、4代目クラウンが登場して以来の衝撃的な変化を感じた。特にフロントグリルまわりは、強烈な印象を与えた。ただアウディなど、大型のラジエータグリルを持つ高級車が走りまわっていることもあって、それほど違和感を与えずにすんでいる。さらにピンク色のクラウンも投入されるなど、旧モデルからは想像もできない車種も登場して、「クラウンも変わったなぁ」という強烈な印象を与えた。ただし6代目マジェスタは、クラウンの最高級モデルとしての格付けのためか、オーソドックスなスタイルが継続されている。

「日本の高級車＝クラウン」の公式は、レクサスブランドとの兼ね合いをうまく取る必要があり、今後はどのような変化を遂げていくのか？　興味のあるところである。採用技術については、おそらくレクサスブランドと共用せざるをえないはずなので、クラウンの存在感を主張していくスタイルを生み出して、ユーザーに受け入れられるかがキーポイントになるだろう。

小堀　勉

編集部より

本書は、2009年に『トヨタクラウン　日本初の純国産高級車の変遷』として、その半世紀を超える足跡をまとめておくことを目的として刊行しました。戦後の国産乗用車を代表する、といっても過言ではない「クラウン」の歴史をまとめたものは、意外なほどに類書が少なく、刊行時には想像以上の反響をいただくことができました。

2012年、クラウンが14代目となり、大きな変化を遂げて登場した際に、本書増補版の計画が持ち上がりました。著者の小田部家正先生とも相談のうえ、日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）で副会長を務められた、小堀勉氏に増補部分の執筆をお願いすることとし、ご快諾をいただきました。さらに増補版の編集過程において、6代目マジェスタが発売されることとなり、このマジェスタの情報までを収録することとしました。

本書の製作にあたっては、以下のように多くの方々からの多大なるご協力がありました。トヨタ博物館と自動車史料保存委員会からは所蔵しているカタログや写真をご提供いただきました。トヨタ自動車広報部には、当時のプレス資料や写真などを提供していただきました。またToyota Motor Sales, U.S.A., IncのTammie Kanda氏には輸出されたクラウンに関する資料、写真をご提供いただきました。ここに厚く御礼を申し上げます。

なお内容につきましては、当時のプレスリリースやカタログ、トヨタ自動車工業発行の『トヨタ自動車20年史』『トヨタ自動車30年史』などを信頼できる資料として構成しておりますが、もし差異など、お気づきの点がございましたら、ご指摘いただければ幸いです。

三樹書房　編集部

小田部 家正（おたべ・いえまさ）

1938年（昭和13年）12月東京・荻窪生まれ。芝浦工業大学機械工学科卒。
ざっと30年、6誌以上にわたる自動車雑誌編集長を経て1990年にフリーのモータージャーナリストとなる。日本カーオブザイヤー実行委員、日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）会員を経て、現在、自動車技術会会員。
『甦ったロータリー』『カローラ物語』（ともに光人社）、『トヨタカローラ』『トヨタクラウン』（ともに三樹書房）など著書多数。

小堀　勉（こぼり・つとむ）

1939年（昭和14年）4月北海道旭川市生まれ。東京教育大学文学部卒業。
1965年（昭和40年）に月刊「自動車工学」編集部に入り、同編集長を経て、月刊「カーテクノロジィ」を創刊（現在休刊）。その後1989年（平成元年）に株式会社CT出版を創立。自動車技術・整備関係ムック誌の編集企画ならびに自動車整備雑誌などに新技術関係および自動車整備関係、新型車解説などを執筆し、現在に至っている。
日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）元副会長。

トヨタクラウン
―伝統と革新―

著　者　小田部家正
　　小堀　勉

発行者　小 林 謙 一

発行所　三 樹 書 房

URL http://www.mikipress.com

〒101−0051東京都千代田区神田神保町1−30
TEL 03（3295）5398　FAX 03（3291）4418

印刷・製本　シナノ パブリッシング プレス

©Iemasa Otabe, Tsutomu Kobori/MIKI PRESS　三樹書房

Printed in Japan

※　本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します