



## 主要諸元：(S-T)

- 全長×全幅×全高／4,360×1,795×1,565mm
- ホイールベース／2,640mm
- トレッド／前：1,550mm 後：1,550mm
- 車両重量／1,470kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,960cc直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ
- 最高出力／116ps／5200~5600rpm
- 最大トルク／18.9kgf·m／1500~4000rpm
- JC08モード燃費／15.4km/ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前：ベンチレーテッドディスク  
後：ディスク
- タイヤサイズ／215/60R17
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,540,160円(税込)

この「C-HR」を語るとき、TOYOTAの次世代車両技術である「TNGA（トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャ）」に触れないわけにはいかない。クルマはビス一本から数えれば数万点のパーツを組み合わせた集合体であり、数多いパーツを車種ごとに作っていたのでは相当なコストが掛かるることは明白で、この問題解決に世界中の自動車メーカーが取り組んでいるのだ。

クルマの重要な基本構造であるプラットフォームやエンジン、主要パーツを共通化するのが主眼なのだが、TOYOTAはそれをさらに一步進めてきた。単なる共用化ではなく、軽自動車から大型セダンまで制作しているTOYOTAグループのスケールメリットを生かし、自動車制作現場での「基本性能の向上」、「賢いパート共用化」、「原価低減」、「商品力向上」までを目指すのが「T

GA」構想なのだ。

その構想から誕生した新プラットフォームを使った第一弾が「プリウス」であり、第二弾が「C-HR」である。同じプラットフォームやパワートレーンを使っていることから「C-HR」のハイブリッド仕様を「プリウス SUV」と呼ぶ向きもあるようだが、4WD仕様はちょっと違う。「C-HR」の4WD仕様は「プリウスE-Four」などの一時的に後輪をモーターで駆動する形式ではなく、フロント側からプロペラシャフトを使って後輪を駆動する通常のフルタイム4WDカーと同等のメカニカルシステムを持っている。そのため、同一のプラットフォームを使っているといえ、「C-HR」4WD車のプラットフォームはプロペラシャフトを通すためのセンタートンネル、リアサスペンションを支えるサブフレームまでまったく別物となっている。

つまり、「TNGA」とは単なるプラットフォームの共通化だけではなく、その車種によって「もっとといきクルマを作るため」の包括的な取り組みなのだ。だからこそ車種によっては必要な改修も施されるし、それが次世代のクルマにも引き継がれる。

「C-HR」は、低重心化や主要パーツの位置配置を目的とするTNGA-Cプラットフォームを基本としているため、最低地上高を大きく出来ないデメリットはある。しかし、現代のSUVには、不整地走破性ばかりが要求されるわけではない。先進的デザインを持つ優雅に、さらに小粋に都会を駆け巡るアーバンクルーザーの要素をメインテーマとしたSUVも必要だろう。「C-HR」はそのコンセプトを明確に表明してくれた最新のコンパクトSUVなのだ。

そのコンセプトから、「C-HR」には1・2リッターのエンジンとモーターを組み合わせたハイブリッド仕様のFFと、1・2リッターワー

る。当然、車種構成もすべてのジャンルを網羅しており、軽自動車から大型バス・トラックまで多岐にわたり、顧客のあらゆる要望に応えられるよう充分な体制が整えられている。もちろんSUVについても同様なのだが、このジャンルには、日産・エクストレイル、ホンダ・ヴェゼル、マツダ・CX-3など他メーカーにも強力なライバルが存在する。TOYOTAにとっては、「RAV4」の販売終了で空いてしまったこの「穴」を埋めることができた。

もちろんそこはTOYOTAである、手をこまねいていたわけではなく、充分なボテンシャルと商品性を持った「RAV4」の後継モデルに位置づけられる世界戦略車の開発は着々と進められ、その成果がこの「C-HR」なのだ。2014年のパリ・モーターショーでコンセプトモデルが発表され、そして昨年の3月、ジュネーブ・モーターショーで市販モデルが世界初公開された。まずヨーロッパを発表の場に選んだことからもTOYOTAが世界を視野に「C-HR」を開発してきたことが分かろう。



## これぞ「TOYOTA WAY」、コンパクトSUVがさらなる進化！

# TOYOTA C-HR

■テキスト=天野 克彦 ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)  
■取材協力=ネットトヨタ札幌 東橋店 Tel(011813-2121)

—プロフィール—  
期待のニューカー、満を持して登場！

TOYOTAは言うまでもなく、関連会社を含めると、その生産販売台数は、アメリカのビッグスリー・ヨーロッパのVWグループを上回る、世界第一位のビッグメーカーである

昨年末に発売されて以来、気になるのが「C-HR」の販売状況である。メーカーから発表された月間販売目標は6000台だったが、事前受注だけでも3万台近くとなり、今回、我々の試乗が行われた1月中旬には5万台近い受注を達成。今、注文を入れて納車は3~4ヶ月は待たなければなるまい。それほどこの新コンパクトSUVの発売は待たれていたのだ。

### コンセプトは明確！

噴ダウンサイジングターボ4WDの2タイプというシンブルな車種構成となっている。SUVながらもリッターコンパクト車の燃費を発揮するハイブリッドか、雪道での安心感が増す4WDか。安全装備では、ミリ波レーダーと単眼カメラをセンサーとする「トヨタセーフティセンスP」がすべてのグレードに標準装備され、歩行者を感じて緊急自動ブレーキの作動や、前走車との車間距離を自動制御するなど万全。さて、どのグレードを選ぶか、なんとも贅沢で楽しい悩みではないか。

### 洗練されたボディシェイプ！

今回、試乗用に提供された「C-HR」は1・2リッターターボ4WDのS-T。一年の半分近くも冰雪路面走行を強いられる北海道では、読者の皆さんも4WDに興味をもたれるだろうとの判断からであった。

実際に「C-HR」を目の前にして、私の頭に浮かんだキーワードは「剽悍」である。それはもちろん、現車を目の前にして、第一印象から発生した言葉に過ぎないのだが、この世界戦略SUVを表す最もふさわしい表現がそれ。今、まさに実際の「C-HR」を目の前にして、私の頭に浮かんだキーワードは「剽悍」である。それはもちろん、現車を目の前にして、第一印象から発生した言葉に過ぎないのだが、この世界戦略SUVを表す最もふさわしい表現がそれ。今、まさに実際の「C-HR」を目の前にして、私の頭に浮かんだキーワードは「剽悍」である。それはもちろ

る。ただし、若々しさや、初々しさを感じさせる、その印象的なボディプロポーションから浮かんだ言葉が「剽悍」だったのである。

特にサイドビューや、リアウンドウを最小限にしてドアノブをCピラーの上部に目立たないよう配置したせいで2ドアクロスボディーのよ



## ディーラーメッセージ

ネットトヨタ札幌 東橋店  
営業係 販売係長

### 鎌野 雅幸さん

私自身も若い頃からAE86（トレノ）をはじめとしてスポーツ系のクルマに乗ってきましたので、今回のC-HR発表は人一倍期待しておりました。お店の試乗車に真っ先に乗ってみて、その期待は裏切れませんでした。古き良きモータースポーツ世代の眠っていたマインドを目覚めさせるには、有り余るボテンシャルを感じました。アクセルを踏んだ分だけ、スープとした伸びを感じられるハイブリッド車と、ターボのフラットなトルク、力強い加速感のガソリン車。どちらも子育てが落ち着いた世代や、アクティブな女性の方々の行動範囲をさらに拡大するなど、年齢・性別を問わず、このスタイリッシュな新しいSUV「C-HR」は、暮らしを豊かにするにはぴったりの一台だと思います。まずは試乗して、カタログや資料では伝えきれない魅力を見て、触れて、感じて下さい。

### 必要充分なパワーと スマート4WD！

のラインがテールエンドに向けて収束された大胆な造形から、リアフェンダーの盛り上がりが層強調され、それが獲物に飛び掛ろうと後ろ足の筋肉に力を込めた若い獣、大の姿を連想させるのだ。

優美さと力強さを兼ね備えた大胆なボディシェイプは、まさにTOYOTAが世界戦略 SUVと位置づける造形美といえよう。

「クピットに乗り込んでみると、まずファブリック素材のホールド性抜群なシートが出迎えてくれる。サイドのサポートが良く、運転姿勢をしっかり支えてくれるのだが、座面奥のヒップポイントがもう一段低いとさらにスポーツ感覚が増すだらう。

正面には右にスピードメーター、左にタコメーターがちょうどどライブ目線に合わせて配置され、ステアリングホイールから左手を下ると、ぴったりの位置にシフトレバーがある。なんともスポーツ心をくすぐるポジショニングなのだ。ハイブリッド車の場合にはそのタコメーター位置にハイブリッドシステムの出力や回生状況などを知らせるガイドが置かれる。

気になったのは、中央に置かれたカーナビなどのディスプレイ。2014年のパリ・モーターショーに出演されたコンセプトモデルではもう少し高位置に配置されていたが、改良を受けて多少下げられたようだ。しかし低めのシートポジションを好むドライバーにはフロントウインドウ下端の視野を妨げる。このあたり好みの分かれることころだらう。

CVTのシフトをDに入れ、スタート。S-Tはターボカーなのだが、その昔のいわゆる“どつかんターボ”とは違い、ヨーロッパで主流のダウンサイジングターボ。低回転から低圧ブーストを工

ンジンに与えることで、小さい排気量のエンジンであつても必要なトルクとアクセルレスポンスを持つ。それが低燃費や低騒音にも結びつくシステム。実際に乗ってみるとどこでターボが効いて来るのかほとんど分からない。1500回転から4000回転まで最大トルクを発生し続けるわけだ、スマートにトルクが湧き出てくる印象。まったくこれは扱いややすいエンジンである。ただ急坂登りなどでは、もうちょっとパワーがあればと思うシーンもあつたが、一般的なタウンユースではなんら問題なく必要充分なパワーである。さらにこのS-Tは4WDカーでもある。メーターパネル中央には様々な情報を与えてくれるディスプレイがあるが、ここに4WDコントロールというパネルを選べば走行中の4WD状況が把握できる。つまり「C-HR」は常時4輪を駆動するフルタイム4WDではない。路面状況や走行条件によって最適なトルク配分をチョイスする最新の4WDシステムが搭載されているのだ。発進加速時、この4WDコントロールには4輪すべてにトルク配分されていることが表示され、スピードが乗りアクセルをゆるめるとリアへの配分が消え、FF状態になることが分かる。

そこから加速したり、登坂にかかると再度、リア2輪にもトルクが送られ力強さが増す。それはコーナリング時にも有効で、FFであればアンダーステアが出そうな状況でも瞬時に4WDとなり、後輪からの押し出しに助けられコーナーでの安定感が得られる。そのFFから4WDへの切り替わりもスマートで、表示パネルを見なければ分からぬほど。

印象的な先進デザインを与えたボディと、TOYOTAの最新テクノロジー満載の駆動系。まさに「世界戦略車」と位置づけるに充分なボディシェイプを持つ「C-HR」、コンパクトSUVのベストチョイスであることは間違いないだらう。