

主要諸元：(G)使用車両は販売店装着オプション(モデリスタエアロパーツ)

- 全長×全幅×全高／4,360×1,795×1,550mm
- ホイールベース／2,640mm
- トレッド／前：1,540mm 後：1,540mm
- 車両重量／1,440kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,797cc直列4気筒DOHC
- 最高出力／98ps／5200rpm
- 最大トルク／14.5kgf・m／3600rpm
- JC08モード燃費／30.2km／ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- 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／225/50R18
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／2,933,280円(税込)

※車両本体価格に、販売店装着オプション(モデリスタエアロパーツ)は含まれておりません。



Rはそれらを超える商品力が必要とされたのである。ジュークはマーチやティータがベースであり、ヴェゼルはフィットと同じプラットフォームを使う。しかし、C-HRはプリウスがベースなのだから、1ランク上の車格。そのあたり、ライバル車を充分に研究して開発・発売してきたのだから、TOYOTAにも抜かりはない。

開発の主眼とされたのは「デザインと走り」だったそうで、とにかくそれを追求していったという。特にデザインは優先項目で、市販を前提としないプロトタイプのコセプトモデルをそのまま売り出してしまったという感覚。ウエストラインから上は流麗な2ドアクーペを思わせ、下半身には大きく張り出したフェンダーに大径タイヤを納めるダイナミックな力強さを演出している。

以前のTOYOTAは「80点主義」と言われたようにスタイリングに関しては冒険をせず、最大公約数を狙うことが多かった。しかし、シエンタの「歌舞伎風」やプリウスのリアスタイルあたりから「おっ！」と思わせるデザインが登場し、その集大成がC-HRなのだ。

走りについても、あの過酷なニルブルクリンク24時間レースに参戦するなど、そこで得た経験を次々と市販モデルにもフィードバックし、走りのポテンシャルを磨いていった。ドイツのザックス社のタンバーの採用や、大径スタビライザーをサスペンションに導入したことなど、その一例と言える。

アグレッシブで個性的で深く印象に残るボディデザインと、高いボディ剛性を持つプリウス譲りの低重心プラットフォーム。そこにJC08モード30・2km／ℓというSUVとしては卓越した燃費性能がプラスされる。乗用車ベースのクロスオーバーカーとして、その最先端をゆくC-HRハイブリッドはこ

の先も販売台数を伸ばし続けるに違いない。

—インプレッション—

スムーズなハイブリッドを実感！

今年の1月、発売早々に試乗したのは4WDのSTだったが、今回は同じC-HRでも全国的には販売の主流となっているFFハイブリッド。北海道では4WDが売れているそうだが、FFも決して侮れず、2輪駆動であつてもなんら問題なく冬を過ごしているユーザーも多数存在するのだ。

なお、トランスファーやセンターデフ、さらにLSDを持たないFFベースのコンピュータ制御4WDでは、スタックした場合、脱出能力にそれほど期待はできない。ランドクルーザーやパジェロなど本格派カントリース系4WDとは違うのだから。そうであればこの造形美あふれるボディデザインを持つ、FFのC-HRハイブリッドには充分な存在価値がある。

コクピットに乗り込み、シートに身を沈める。シートサイドが張り出し、横Gが掛かるコーナリング中でもサポーターが良さそう。正面には右にスピードメーター、左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装着される。そう、このクルマにはタコメーターは装備されていない。それも当然で、ハイブリッド車はモーター駆動が基本であり、エンジンが駆動に加わっても電子制御のCVTオートマではオーバーレブなどするわけがなく、エコ運転の指標としてのガイドこそ必要なのだ。

CVTのシフトをDに入れ、スタート。「ヒュン」というハイブリッド車独特の電子音、つまり発進時はモーター駆動なのだ。そこか



※写真はC-HR HYBRID G
販売店装着オプション(モデリスタエアロパーツ)装着車

ダイナミックな先進デザインと、卓越した燃費性能が融合！ TOYOTA C-HR HYBRID G

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=ネットトヨタ札幌 篠路店 Tel(011) 773-3515

—プロフィール—
人気はさらに上昇中！

昨年の12月、満を持して発売開始となったTOYOTAの世界戦略クロスオーバーSUVのC-HRだが、発売前から相当数の事前予約を抱えるという注目度。そして、そ

デザインと走り追求！

クロスオーバーSUVというジャンルにはC-HRに先行して日産ジュークやホンダ・ヴェゼルが成功を収めていた。後発のC-HRは、その陰で、プリウスの販売台数が前月の半数程度に落ちたことにも注目すべきだろう。言うまでもなく、C-HRはTOYOTAの「もっといいクルマをつくる」という想いから生まれたTNGAの次世代プラットフォームをプリウスと共用する、いわば「兄弟車」であり、搭載されるハイブリッド技術もまったく同一。そうであればこの4月度に限っては、プリウスではなく、個性的デザインを持つC-HRに、一般ユーザーの指向が流れたとも言えよう。いずれにしても世界最先端をゆくTOYOTAのハイブリッド技術が大きく評価された結果である。

そう、ポイントはやはりハイブリッド。半年近くも積雪路を走る北海道では今でも4WD神話 が健在であり、4WDでなければ安心できないという風潮もあるが、それは全国的には異例であり少数派。北海道を除くと、C-HRもその購入者の80%近くがFFのハイブリッドを選んでいる。そうであればプリウスの競合車としてC-HRが急上昇したという現実もうなずけるのだ。



ディーラーメッセージ

ネットトヨタ札幌 篠路店
営業係 販売主任
山崎 敦史さん

「C-HRハイブリッドG、なによりそのボディデザインがポイント、これまでにない斬新なデザインが最大の“売り”でしょう。それに最先端を行くトヨタのハイブリッドが搭載されていますから、燃費性能も加わっています。内装やシートもドライバー指向だし、乗っていて疲れません。思い切りロングドライブを楽しみたいです！どんな年代の方にもピッタリのC-HRハイブリッド、ぜひその楽しさを体感してみてください。」



走りのポテンシャルも必要にして充分！

さらにアクセルを踏み込むとエンジンがかなり加速スピードが増してゆくのだが、どこでエンジンがかかったのか分からないほどスムーズ。TOYOTAのハイブリッドシステムTHS IIは、着実に熟成され、すでに完成の域にあると言える。スタートはモーターが担当し、車速が上がるにに合わせてエンジン始動。エンジンの余力はそのままバッテリー充電にまわされる。とにかく走行時のマネージメントはクルマに搭載された電子制御システムですべて事足りる。ドライバーは周りのクルマの流れに合わせて、ただアクセルを踏んでいるだけでいい。

C-HRにはミリ波レーダーと単眼カメラを使った先進安全機能である「トヨタ・セフティ・センスP」が搭載されている。確かに安心なのだが、その中の車線逸脱を知らせるレーンデパーチャーアラート、これが路肩に駐車中のクルマを避けるために車線変更したり、コーナーを攻めてインカットするたびにアラームが作動する。ちよつとこの神経質さは気になるポイント。ただ、後方車線から接近中のクルマを知らせるブラインドスポットモニター(BSM)は有効である。C-HRは後方視界が決して良いとは言えず、ミラーに頼る部分が多いのだが、BSMが作動しドアミラーにその表示が出てくることでレーンチェンジの安心感が違う。

め走行抵抗が大きいのだろう。
通常走行ではあまり高性能ぶりを実感しなかったが、ワインディングロードの高速コーナリングでは印象が一変する。特に下りコーナー、FF車であるからフロントに荷重がかかるという不安定になりがちなのだが、リアサスペンションの設計が素晴らしく、接地感が抜けないのだ。このしなやかなサスペンションは評価できるし、ブレーキのフィードバックも悪くない。一気に効いてしまう「カックンブレーキ」の傾向はまったくなく、ペダルの踏み具合に合った効き方、ドライバーの意志にあつた自然な感触を示す。
ただ、ブレーキローターに合わない大きなホイールを装着しているため、ホイールデザインによっては、銀色の無骨なキャリパーが丸見えになってしまう。改良を進言したいのもう2点。1点はパーキングブレーキで交差点で信号待ちする時、電動スイッチを入れるのだが、一瞬前に進んでから止まる作動に違和感がある。電動に任せてしまえばいいのだから、ちよつと使い勝手が悪いと感じてしまう。もう一点がリアのドアノブ。デザイン優先のためにCピラー上部に小さく作られているのだが、後方に開くため指を挟んでしまいうのだ。このあたりはさほど難しくなく改善できるはずだろう。
確かに多少の改良点はあるが、それは早い時期に解決されるはず。C-HR最大のセールスポイントである「デザインと走り」は誰が乗っても認識できるだろう。印象的な先進デザインを与えられたボディと、TOYOTA最新のハイブリッド技術。疲労を感じさせないシートに身を沈め、「さて、今日はどこまで走ろうか...」などと考える。なんと楽しい休日になりそうじゃないか。