



Toyota C-HR 1.8 Hybrid Lounge

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Toyota geht in die Offensive und versucht sich an neuen Fahrzeugkonzepten: Die bewährte Antriebstechnik aus dem Prius wurde dazu in ein kompaktes SUV verpflanzt, das sich die Extravaganz einer coupéhaften Dachlinie erlaubt. Alternativ zum Hybrid gibt es auch einen 1,2-Liter-Turbomotor. Der Name des neuen Modells steht dabei für Coupé-High Rider. Dem dynamischen Auftritt der Karosserie kann der Hybridantrieb des Testwagens nicht ganz folgen: Mit seinen 122 PS mag der Toyota eher die gemächliche Gangart. Schroffes Gasgeben und unpassende Hektik quittiert der Japaner mit lautem Aufheulen des Motors - soweit alles bekannt aus dem Prius. Andererseits übernimmt der C-HR auch die Vorteile des Antriebsstrangs: Die Abgasreinigung des Wagens ist mustergültig, er erreicht fast die volle Punktzahl im EcoTest. Der Verbrauch im EcoTest ist mit 5,5 l/100 km dagegen höher als beim Prius, sicherlich ist dies hauptsächlich der deutlich höheren Karosserie geschuldet. Diese sorgt auch für etwas Seitenneigung in Kurven, das Fahrverhalten ist aber dennoch absolut fahrsicher, wofür das gelungene Zusammenspiel von gutem Fahrwerk und sensiblem ESP sorgt. Auch am Innenraum erkennt man, dass der C-HR mit viel Sorgfalt eingerichtet wurde - die Qualität passt und auch ein paar Designspielchen haben es in die Serienversion geschafft. Mit 30.980 Euro für die Hybridvariante in der Topausstattung Lounge ist sie zwar kein Schnäppchen, dafür aber sehr gut ausgestattet. Vor allem was Assistenzsysteme angeht, ist Toyota mustergültig und baut fast alle erhältlichen Funktionen serienmäßig in jeden C-HR ein, gleich welcher Ausstattung. **Konkurrenten:** Kia Niro.

- + effektive Abgasreinigung, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sicheres Fahrverhalten
- unpraktischer Kofferraum, wenige Ablagen im Innenraum, niedrige Anhängelast und Zuladung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des C-HR wurde weitgehend sorgfältig gefertigt, im Detail finden sich aber dennoch Kritikpunkte. Die Spaltmaße sind nicht überall gleichmäßig, auch gefallen die mehrteiligen und unverkleideten Türrahmen und die freiliegenden Steckerverbindungen im Motorraum nicht.

⊕ Gut dagegen: Der Motorraum ist fast komplett abgeschottet, auch bei Schmuttelwetter bleibt darin alles trocken und sauber. Der Unterboden ist großflächig mit Verkleidungen versehen.

⊖ Eine Gasdruckfeder würde helfen, die nicht sehr leichte Motorhaube anzuheben und offen zu halten.

3,5 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem nur 45 l fassenden Tank bis zu 815 km weit - kein schlechter Wert. Die Stützlast von 75 kg reicht für zwei E-Bikes locker aus.

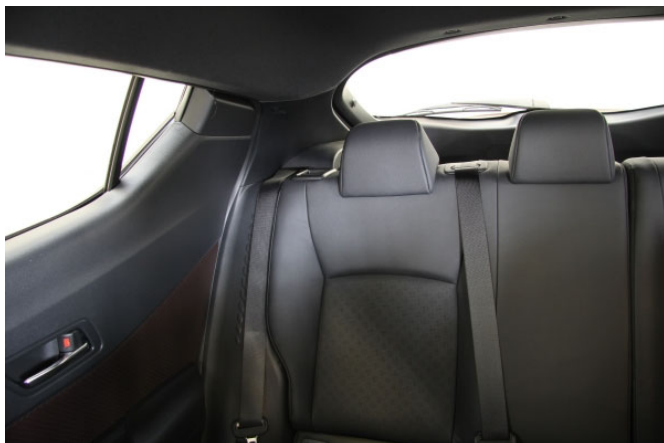
⊖ Einige Punkte am C-HR schmälern die Alltagstauglichkeit, allen voran die zulässige Zuladung: Die

bescheidenen 375 kg kann man schon mit fünf Personen an Bord überschreiten. Darüber hinaus ist keine Dachlast vorgesehen, die maximale Anhängelast beträgt magere 725 kg. Es ist alternativ zum Reifendichtmittel kein Reserverad erhältlich und der Tankstutzen ist nicht gegen eine Fehlbetankung geschützt.

3,3 Licht und Sicht

Die coupéhafte Dachlinie des Toyotas sorgt für eine mäßige Sicht auf die Umgebung. Vor allem die sehr breiten hinteren Dachsäulen versperren einen sehr großen Bereich des Blickfeldes und erschweren darüber hinaus das Abschätzen der Karosserieenden. Zusätzlich entzieht sich die vordere Motorhaubenkante den Blicken des Fahrers.

⊕ Zum Teil wird die unübersichtliche Karosserie von den verbauten Technologien wett gemacht. Als Lounge hat der C-HR Rückfahrkamera sowie Einparkhilfe vorn und hinten serienmäßig an Bord. Auch ein automatisch abblendender Innenspiegel und ein Fernlichtassistent ist Serie.

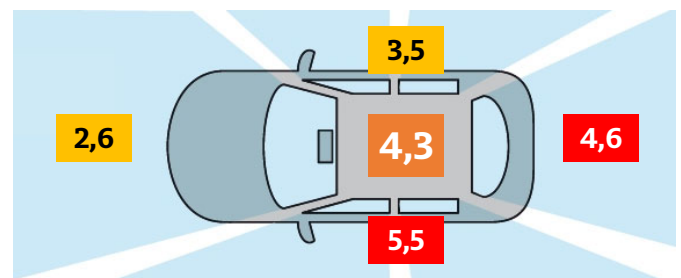


Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

⊖ Die Halogenscheinwerfer des Testwagens können mit ihrer niedrigen Leuchtkraft wenig überzeugen. Gegen Aufpreis gibt es LED-Scheinwerfer. Ist der Warnblinker aktiviert, kann nicht mehr zum Abbiegen geblinkt werden - nachteilig, wenn man gerade abgeschleppt wird.

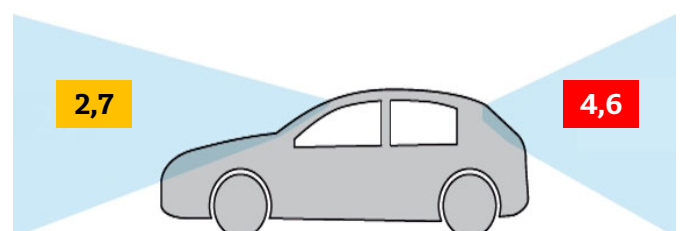
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,7 Ein-/Ausstieg

Auch beim Ein- und Ausstieg ist die abfallende Dachlinie von Nachteil. Vorn stört die stark geneigte A-Säule, hinten die abfallende Dachlinie und der dort allgemein beengte Zustieg. Darüber hinaus mögen die hinteren Griffe zwar chic versteckt sein, besonders ergonomisch sind sie aber nicht. An allen Plätzen muss außerdem der recht hohe Schweller überwunden werden. Insgesamt wurden also

die Nachteile von SUV und Coupé kombiniert. Immerhin: Die erhöhten Sitze bieten - ebenfalls typisch SUV - nicht nur einen guten Überblick, sondern sind auch vor allem beim Aussteigen angenehm.

Nett: Die Außenspiegel projizieren das Logo des C-HR auf dem Boden, wenn man den Wagen aufsperrt.

2,9 Kofferraum-Volumen

Bei hochgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 335 l, belädt man bis unters Dach, sind es 455 l. Dann finden auch acht Getränkekisten Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 700 l, bis unters Dach sind es 1.075 l.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des SUV öffnet konventionell per Griff an der Heckklappe und schwingt recht weit auf, ab 1,90 m Körperlänge wird es unter der offenen Klappe aber knapp. Der nicht sehr große Kofferraum bietet auch in den Abmaßen keine Bestwerte, immerhin gibt die Heckklappe eine große Öffnung frei.

⊖ Im Detail zeigt das Ladeabteil Schwächen: So ergibt sich eine hohe Stufe, wenn man die Rücksitzlehnen



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des C-HR gerade einmal von klassenüblicher Größe.

umlegt und bei Dunkelheit reicht die eine Kofferraumleuchte nicht aus.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des C-HR ist per einfachem Handgriff asymmetrisch geteilt umklappbar - eine Betätigung der Klappfunktion vom Kofferraum ist aber nicht möglich.

⊖ Um gesonderte Ablagen für Kleinkram im Kofferraum ist es schlecht bestellt, nur Taschenhaken sind links und rechts vorhanden.

2,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Interieur und Bedienkonzept des Japaners ist konventioneller gehalten, als es das progressive Design des Wagens zunächst vermuten lässt. Lediglich einige Tasten (z. B. für Einparkassistent und Lenkradheizung) sind verdeckt oder dort, wo man sie nicht vermuten würde. Der Touchscreen auf dem Armaturenbrett ist in guter Höhe und leicht erreichbar, das darüber zu bedienende Menü für Navigation, Telefon und weitere Einstellungen könnte aber besser strukturiert sein, so muss man mitunter einige Zeit nach der gewünschten Funktion suchen. Immerhin gibt es Direktwahltasten für die Hauptfunktionen, auch die Lenkradtasten sind gut zu bedienen und bieten einigen Komfort. Weniger gefallen kann der Wählhebel für den

Tempomaten, Lenkradtasten wären hier besser erreichbar. Alle grundlegenden Dinge wie Lenkrad, Sitze und Spiegel sind einfach auf den Fahrer einzustellen, eine passende Sitzposition ist zügig gefunden. Sehr große Fahrer wünschen sich mitunter aber eine großzügigere Längsverstellung des Lenkrads. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und die Instrumente unter allen Lichtverhältnissen deutlich ablesbar - einen Drehzahlmesser findet man aber nicht. Stattdessen bietet der Japaner eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann.

So kann man dosieren, ob man im rein elektrischen Bereich bleibt, den Verbrenner zuschaltet oder beide Antriebe gemeinsam für maximalen Vortrieb nutzt.

⊖ Wirklich auf die Nerven gehen die mitunter recht aufdringlichen Warntöne, die der Wagen wegen so banaler Dinge wie einer geöffneten Seitenscheibe zum Besten gibt.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Einen CD-Player gibt es im C-HR nur im Grundmodell, alle höheren Ausstattungslinien haben an der Stelle einen Touchscreen, bieten dafür aber digitalen Radioempfang. Serienmäßig in allen Modellen kann man seine Audiodateien per USB, 3,5-mm-Klinke oder Bluetooth über die Fahrzeuglautsprecher anhören. Viele Funktionen lassen sich per Sprachsteuerung anwählen.

Gegen Aufpreis ist ein auf der TOMTOM-Plattform basierendes Navigationssystem an Bord, das auch Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert. Für besseren Klang sorgt das

2,5 Raumangebot vorn

Das niedrige Dach und die schmalen Fenster sorgen für ein nicht besonders großzügiges Raumgefühl.

3,5 Raumangebot hinten

Hinten ist das Platzangebot eingeschränkter. Sitzt vorn ein etwa 1,85 m großer Mensch, bleibt dahinter aber immer noch genug Beinfreiheit für 1,90 m große Passagiere. Die Kopffreiheit limitiert stärker: Größer als 1,85 m sollte man nicht sein, sonst hat man dauerhaften Kontakt zum Dachhimmel. Die flache Dachlinie fordert auch hier ihren Tribut.

⊖ Die hinteren Sitzplätze bieten sich für öffentlichkeitsscheue Menschen an: In der dunklen Höhle zwischen den hinteren Türen wird man garantiert nicht entdeckt. Im Umkehrschluss kann man aber auch kaum nach draußen schauen, die sehr kleinen Fenster und die sehr breiten Dachsäulen direkt neben den Köpfen verhindern dies.

3,5 Innenraum-Variabilität

Mit Ablagen wurde im Innenraum geizigt, mit Ausnahme von zweien Becherhaltern und Türfächern findet man vorn neben dem Handschuhfach und dem Raum unter der Armauflage keinen Stauraum. Unverständlicherweise ist die Taste für das Öffnen des Handschuhfachs kaum erfühlbar



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums als auch die Funktionalität des Fahrerplatzes geben wenig Anlass zur Kritik.

optionale JBL-Soundsystem. Apple Carplay und Android Auto werden von Toyota boykottiert, die Japaner integrieren in ihren Modellen die Open Source-Lösung Applink für Android und iOS.

⊕ Betrachtet man die Messwerte, sieht es schon besser aus: Sowohl Bein- als auch Kopffreiheit auf dem Fahrersitz reichen für 1,95 m große Personen aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

und liegt darüber hinaus im Dunkeln, man tastet hier einige Zeit, bis sich die Klappe öffnet. Hinten kann man die Lehnentaschen nutzen und jeweils ein Getränk in den Türen unterbringen, mehr Kleinkram lässt sich nicht verstauen.

⊖ Besonders variabel ist der Innenraum des C-HR nicht, die Rücksitzbank ist weder verschiebbar, noch ist deren Lehneigung einstellbar.

2,9 KOMFORT

3,0 Federung

Der C-HR verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Das Fahrwerk bietet einen vernünftigen Komfort. Der Toyota ist eher sportlich ausgelegt und lässt sich mit für ein SUV moderater Seitenneigung über Landstraßen zirkeln - darunter leidet allerdings der Komfort etwas. Gerade

innerorts ist das Crossover-Modell recht steifbeinig, ohne aber insgesamt die Insassen über Gebühr zu strapazieren. Auf der Autobahn geht der Komfort in Ordnung, gelegentliches Stuckern kann sich der Japaner aber nicht verkneifen.

3,2 Sitze

Die Sitzflächenneigung ist im Toyota nicht einstellbar, der Beifahrersitz bietet nicht einmal eine Sitzhöhenverstellung. Ab der zweithöchsten der vier erhältlichen Ausstattungslinien verfügt der Fahrersitz über eine elektrische Zweibein-Lendenwirbelstütze. Die Kontur der Vordersitze ist grundsätzlich gelungen, sie sind aber recht breit ge-

schnitten und bieten so schmalere Personen wenig Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist da schon unbequemer. Zumindest die Lehne bietet aber etwas Kontur, während die Sitzfläche eher einer Bank ähnelt. Auch hinten außen lassen sich aber längere Strecken überstehen, auf dem unbequemen Notsitz in der Mitte ist das anders.

3,6 Innengeräusch

Wer beim Stichwort Hybridtechnik an ein ruhiges, weil teilelektrisches Gleiten denkt, ist noch keinen der Toyota-Hybride mit stufenloser Automatik gefahren. Zwar kann das Auto in der Stadt kurze Strecken tatsächlich voll-elektrisch dahin rollen, benötigt man aber etwas mehr Vortrieb, springt der Verbrenner mit ein. Dieser bleibt solange akustisch im Hintergrund, wie man das Gaspedal nur sachte betätigt. Möchte man aber stärker beschleunigen, schnellt die Drehzahl des Vierzylinders in die Höhe und bleibt dort auch, während das stufenlose Getriebe die

Übersetzung anpasst. Bei diesen hohen Drehzahlen ist der Motor für ein aktuelles Auto im Innenraum deutlich zu laut, man scheut nach einiger Zeit starke Beschleunigungen oder auch Autobahnfahrten mit höherer Geschwindigkeit - in gewisser Weise "erzieht" der Wagen zu einer verhaltenen und damit natürlich spritsparenden Fahrweise. Da zusätzlich die Wind- und Abrollgeräusche nicht gut gedämmt sind, belegen die Messfahrten bei 130 km/h zur Geräuschpegelmessung im Innenraum den subjektiven Eindruck eines lauten Autos: 70,5 dB(A) sind ein hoher Wert.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der C-HR Lounge hat alle für das Modell erhältlichen und für die Klimatisierung relevanten Ausstattungen serienmäßig an Bord. Sowohl Vordersitze als auch Lenkrad sind beheizbar, der Automatikmodus der Zweizonen-

Klimaautomatik ist in der Intensität einstellbar. Ab der Ausstattungslinie Style sind die hinteren Scheiben dunkel getönt.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des C-HR wurde aus dem Prius übernommen, es kümmert sich also ein Vierzylinder-Benziner mit 1,8 l Hubraum gemeinsam mit einem 53 kW leistenden Elektromotor um den Vortrieb. Die Maximalleistung des

Hybridsystems beträgt 90 kW/122 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Vollast von 60 auf 100 km/h) schließt das SUV nach 7,6 Sekunden ab.

Das Anfahren mit dem Hybrid geht flott vonstatten, hier kommt der Vorteil des unmittelbar anstehenden Drehmoments des Elektromotors zum Tragen.

3,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrennungsmotor überträgt bei moderaten Drehzahlen merkliche, aber erträgliche Vibrationen bis in den Innenraum. Fordert man den Benziner, sodass er mit hohen Drehzahlen arbeiten muss, werden die Vibrationen stärker.

Im Bereich bis etwa 50 km/h schiebt der Toyota dank seiner beiden Antriebe ordentlich an.

⊖ Die Leistungsentfaltung ist aber bei höheren Geschwindigkeiten mäßig, wenn der zusätzliche Schub

durch den Elektromotor nicht mehr so stark zum Tragen kommt.

Der frei saugende Benzinmotor arbeitet im Atkinson-Zyklus. Durch diese Technik steigt zwar die Effizienz, das Drehmoment solcher Motoren ist aber niedriger als das konventioneller Otto-Motoren. Das stufenlose Automatikgetriebe wählt dementsprechend oft hohe Drehzahlen, um die geforderte Leistung liefern zu können. Das alles fühlt sich zäh und wenig souverän an.

1,6 Schaltung/Getriebe

Anders als beim Prius entschied sich Toyota beim neuen Crossover-Hybrid für einen konventionellen und übersichtlich beschrifteten Wählhebel der Automatik, ein weiser Entschluss. So ist das Getriebe einfach zu bedienen und

es kommen keine Fragen auf. Im Alltag gibt es keine Probleme, man kann feinfühlig anfahren, der Rückwärtsgang wird zügig eingelegt und das stufenlose Getriebe kann stets die optimale Übersetzung auswählen.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Hier kann der C-HR überzeugen, er ist ein fahrsicheres und spurstabiles Auto. Zwar wankt der Toyota in Kurven merklich, kann im ADAC Ausweichtest aber überzeugen: Er fährt nach einem leichten Heckschwenk beim ersten Anlenken leicht untersteuernd, aber stets lenkbar und stabil durch den Parours. Das fein regelnde ESP unterstützt dabei. Unter sportlichen Gesichtspunkten könnten die Lenkmanöver zwar etwas direkter und unmittelbarer

ablaufen und das Auto weniger wanken, in puncto Fahrdynamik geht der Wagen dennoch als zufriedenstellend durch.

Auch von einem Lastwechsel bei zügiger Kurvenfahrt zeigt sich der Toyota recht unbeeindruckt, das nur leicht drängende Heck stellt auch ungeübte Fahrer vor keine große Herausforderung.

2,5 Lenkung

Die Lenkung des Crossover vermag zu gefallen, die elektrisch unterstützte Lenkung liefert vor allem bei größeren Lenkwinkeln eine angenehme Rückmeldung und passende Haltekräfte. Lediglich um die wichtige Mittellage

fühlt man eine gewisse Teigigkeit, weswegen sich die Nulllage nicht sauber erfüllen lässt. Zielgenaues Lenken auf kurvigen Landstraßen ist mit dem C-HR aber problemlos möglich, die anvisierte Linie trifft man meist.

3,1 Bremse

Das Bremssystem des C-HR nutzt bei leichtem Verzögern die Bremswirkung des Generators. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor.

Bei den Messungen erzielt der C-HR ein durchschnittliches Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 36,4 m.

Die Dosierbarkeit ist aufgrund der nicht perfekt verschliffenen Übergänge zwischen mechanischer Bremse und Rekuperation nicht ideal, das Pedalgefühl dazu recht weich.

1,9 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Toyota stattet jeden C-HR serienmäßig mit dem Safety Sense-Paket aus. Dieses beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner, der auch Fußgänger erkennt und die Aufprallgeschwindigkeit um etwa 40 km/h reduzieren kann, bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h kann also ein Unfall ganz vermieden werden. Auch an Bord ist ein manuell einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Tempomat und ein Abstandregelautomat, der bis zum Stillstand den Abstand zum Vordermann hält. Dieser nutzt den Radar in der Frontschürze, die Kamera hinter der Windschutzscheibe ist neben der Personen-erkennung noch für Weiteres gut: So basieren darauf der aktive Spurhalteassistent sowie der Fernlichtassistent und die Verkehrsschilderkennung.

Nur beim Lounge ist der Einparkassistent serienmäßig, der in geeignete Lücken selbsttätig einparkt - man braucht das Lenkrad nicht zu berühren. Auch verfügt jeder C-HR Lounge über den Totwinkel- und Spurwechselassistent, der auf einer Nachbarspur herannahende Fahrzeuge erkennt und über Warnleuchten an den Außenspiegeln entsprechend vor einem Spurwechsel warnt. Ebenfalls warnen kann das System beim rückwärtigen Ausparken, falls Querverkehr kommt.







2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest Stand März 2017 kann der C-HR brillieren: 95 Prozent der Punkte erreicht er beim Insassenschutz.

Die Ausstattung an Airbags ist gut: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Knieairbag für den Fahrer und über die ganze Fahrzeugseite reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen aus - hinten immerhin noch bis etwa 1,70 m Körpergröße. Das nach hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen eine zusätzlich Stützfunktion übernehmen.

⊖ Der Halter für Verbandkasten und Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden und damit bei einem beladenen Fahrzeug unter Umständen nicht ohne Weiteres erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,3 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrersitz bietet zwar kein Isofix, mit dem Gurt lassen sich Kindersitze aber einfach und sicher befestigen - den Beifahrerairbag kann man per Schlüsselschalter deaktivieren.

Kindersitze lassen sich hinten außen recht einfach montieren, die Türe könnten aber breiter sein und wenn man den Sitz mit dem Gurt festgezogen hat, steht er aufgrund der Gurtanlenkpunkte leicht schräg. Am einfachsten geht hinten die Montage per Isofix, auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Nutzt man einen Kinderrückhaltesystem mit Standfuß, kann der Platz knapp werden, wenn auf dem Vordersitz eine große Person Platz nehmen möchte. Hier empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist laut Bedienungsanleitung nicht für die Kindersitzmontage freigegeben.

Richtig gepatzt hat Toyota beim Thema Fenster-einklemmschutz - denn es gibt ihn nicht: Die Schließkräfte der Fenster sind enorm, hier sollte niemand die Finger

2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der C-HR 76 Prozent. Lediglich die Mitte der Motorhaubenkante und die A-Säulen sind noch zu unnachgiebig.

⊕ Ein Crashtest wurde noch nicht durchgeführt, die glattflächige Front des C-HR und der recht tief unter Motorhaube liegende Motor lassen aber ein gutes Ergebnis

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

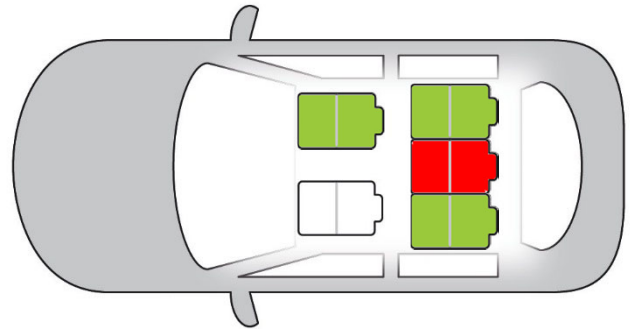
⊕ Im ADAC EcoTest erreicht der C-HR Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 152 g/km 33 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts und auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei nur 4,1 beziehungsweise 5,0 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 7,4 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Toyota überzeugt auch im Schadstoffkapitel des EcoTest. Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, wodurch der Toyota 49 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der C-HR auf

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

dazwischen bekommen. Auch die Kindersicherung des Fondtüren gefällt nicht: Sie ist zu einfach - und damit von den Kindern selbst - zu bedienen.

erwarten. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft, Kollisionen gleich zu vermeiden.

⊖ Da im rein elektrischen Betrieb kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	4,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

82 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC-EcoTest entspricht.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das SUV kann selbst in der Top-Ausstattung Lounge mit einer guten Wirtschaftlichkeit punkten. Der Grundpreis liegt zwar bei deftigen 30.980 Euro, die Serienausstattung kann sich da aber mehr als sehen lassen, insbesondere bei den umfangreichen Assistenzsystemen.

Punkten kann der C-HR bei den Betriebskosten, die auch wegen des recht schmalen Verbrauchs niedrig ausfallen. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer fällt sehr gering aus (36 Euro pro Jahr), die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 T	1.8 Hybrid Flow
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1798
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	185/1500	142/3600
0-100 km/h [s]	10,9	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	3,8 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	135	86
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/21	17/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	104	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	538	544
Preis [Euro]	21.990	27.390

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

Versicherung

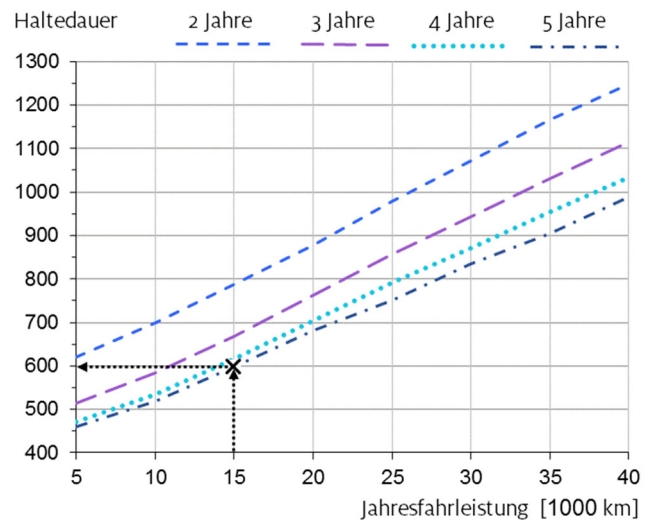
- KH = Kfz-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel
- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 598 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Vollhybrid (Vierzylinder-Benziner/Elektromotor)	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 l
CO ₂ -Ausstoß	87 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	XXXX m ² /0,23
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50R18
Länge/Breite/Höhe	4.350/1.790/1.570 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	377/XXXX l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725 /725 kg
Stützlast/Dachlast	-/-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre bzw. 100.000 km / 12 Jahre
Produktion	Türkei, Sakarya

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	-
Drehzahl bei 130 km/h	XXXX 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,20/11,15 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/5,0/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	128 g/km(WTW* 152 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1485/375 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/700/1075 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	87 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	598 Euro		
Steuer pro Jahr	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/21		
Basispreis C-HR 1.8Hybrid Lounge	30.980 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	XXXX
Km-Stand bei Testbeginn	1.630 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/590 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	790 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,6
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,1
Innenraum	2,9	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,6	AktiveSicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,3
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	2,7
Federung	3,0	Schadstoffe	1,1
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Februar 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.