- Elektro-Motor
- 46.690 €
- 165 kW/224 PS
- 472 km
- 16,9 kWh pro 100 km



Toyota C-HR+ (77 kWh) Teamplayer

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der Toyota C-HR+ positioniert sich mit hoher Reichweite und niedrigem Stromverbrauch als Alternative zum größeren bZ4X und tritt im umkämpften Feld der kompakten Elektro-SUVs an. Der höhergelegte Stromer mit Coupé-Silhouette wird mit zwei Batteriegrößen sowie mit Front- und Allradantrieb angeboten. Im Test tritt die mittlere Ausstattungsversion mit der größeren Batterie und Frontantrieb an, die aktuell das reichweitenstärkste Modell von Toyota ist. Zu den Stärken zählt die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Serienmäßig sind unter anderem LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, beheizbare Vordersitze und ein beheizbares Lenkrad an Bord. Auch bei den Fahrassistenzsystemen ist der Toyota umfangreich ausgestattet: Neben dem Autobahnassistenten stehen ein Totwinkelwarner und ein Notbremsassistent zur Verfügung, der beim Ausparken für mehr Sicherheit sorgt. Der geringe Stromverbrauch von 16,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und die 72-kWh-Batterie (Nettokapazität) ermöglichen unter idealen Bedingungen eine Reichweite von rund 470 km. Zudem sind bei jährlicher Wartung beim Toyota-Partner lange Garantiezeiträume von bis zu 15 Jahren bzw. 250.000 km möglich. Weniger überzeugend ist der vergleichsweise lange Bremsweg von 38,9 m aus 100 km/h. Auch die Sicht nach hinten ist eingeschränkt: Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Japaner lediglich die Note 4,5, da unter anderem die breiten Dachsäulen den Blick zur Seite und nach hinten einschränken. Zudem erreicht die Verarbeitungsqualität der Karosserie nur ein mittelmäßiges Ergebnis. Sichtbare Schweißnähte an den Türrahmen, eine leicht flatternde Motorhaube und teilweise recht großzügige Spaltmaße trüben den Eindruck. Hinzu kommt die geringe Anhängelast von lediglich 750 kg, die unterdurchschnittlich ausfällt und den Nutzwert einschränkt. Erst die Allradversion darf bis zu 1,5 t ziehen. Dem gegenüber steht ein Preis ab 45.990 Euro, der sich überwiegend über die umfangreiche Ausstattung und die gute Effizienz rechtfertigt.

✓ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, geringer Verbrauch, lange Garantielaufzeiten möglich**

✗ **langer Bremsweg, eingeschränkte Sicht nach hinten, mittelmäßige Verarbeitungsqualität, geringe Anhängelast**

ADAC Urteil

2,3	Autotest
2,5	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,2	Familie
3,8	Stadtverkehr
2,1	Senioren
2,5	Langstrecke
2,7	Transport
2,3	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BMW iX2, Peugeot E-3008, Smart #3, Omoda 5 EV

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

ADAC © ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,8 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,5 Innenraum 06

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 08

2,6 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,2 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,8 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 10

2,2 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

1,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

2,5 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Eigenschaften des Elektroantriebs 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,8 Karosserie

3,1 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich nach unseren Maßstäben nur auf einem ausreichenden Niveau. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen verlaufen zwar gleichmäßig, aber nicht besonders schmal. Vor allem zwischen der Front- und Heckklappe und den angrenzenden Seitenteilen sind die Spalte verhältnismäßig groß. Die Türrahmen sind nach innen hin nicht verkleidet, was die Schweißnähte des mehrteiligen Fensterrahmens offenlegt. An den Seiten des Ladeabteils befindet sich großflächig kratzempfindlicher Kunststoff. Im Motorraum verzichtet Toyota auf Verkleidungsteile, welche den Bereich aufgeräumter wirken lassen würden. Unschön: Das Blech der Motorhaube beginnt bei Autobahngeschwindigkeiten leicht zu flattern. Das alles macht in Summe keinen besonders wertigen Eindruck. Hier lebt Toyota mehr von seinem Ruf, solide Autos zu bauen, als dass sie mit Finesse überzeugen. Immerhin: Der Unterboden ist zu großen Teilen mit Abdeckungen versehen, was sich vor allem bei Autobahnetappen positiv auf den niedrigen Verbrauch auswirkt.

Die Verarbeitung im Innenraum fällt ordentlich aus. Die Bauteile sind solide montiert, nur stellenweise gibt es Anlass zur Kritik. So gibt die Mittelkonsole beim Abstützen nach und die Mittelarmlehne wackelt beim beherzten Anfassen. Spitze Kanten an Kunststoffteilen findet man nur vereinzelt und da, wo man im Alltag nicht andauernd hinfasst.

Die Materialqualität zeigt zwei Gesichter. Die Instrumententafel und die vorderen Türverkleidungen sind im oberen Bereich weich unterschäumt, in den unteren Bereichen findet sich harter Kunststoff. Die rückwärtigen Türverkleidung bestehen, bis auf einen weichen Bereich in der Mitte, oben und unten aus hartem Material. Die Dachsäulenverkleidungen sind ebenfalls durchgehend aus Kunststoff gefertigt. Zumindest an den A-Säulen und damit im unmittelbaren Blickfeld des Fahrers sollte man in der unteren Mittelklasse einen Stoffbezug erwarten können. In Summe wirkt der Innenraum eher zweckmäßig denn wohnlich.

✓ An den Türen und am Heck sind schützende Elemente aus unlackiertem und robustum Kunststoff verbaut, wodurch Beschädigungen einfacher und kostengünstiger zu beheben sind als durch Nachlackierungen am Blech.

✗ Die Haube verfügt nicht über Gasdruckfedern, welche das Öffnen und Schließen erleichtern. Spätestens beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers wird man dieses Detail vermissen.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige C-HR+ bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.908 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt 612 kg – das ist ein Spitzenwert in dieser Klasse. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 75 kg transportieren, eine Reling ist beim C-HR+ nicht erhältlich. Die Anhängelast beträgt einheitlich 750 kg bei gebremsten und ungebremsten Anhängern – das ist im Konkurrenzvergleich unterdurchschnittlich. Wer eine größere Anhängelast benötigt, muss zum Allradmodell greifen, das bis zu 1,5 t erlaubt. Die zulässige Stützlast ist mit 75 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes samt Träger. Mit einer Länge von 4,52 m und einer Breite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) zählt der Toyota zu den größeren Modellen der unteren Mittelklasse und ist in beengten Umgebungen mit mehr Aufmerksamkeit zu dirigieren. Der Wendekreis beträgt 11,8 m. Die besten Modelle der Klasse schaffen rund einen Meter weniger – das ist im Alltag deutlich spürbar.

Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 16,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht das elektrische SUV-Coupé eine maximale Reichweite von rund 470 km. Das Nachladen beherrscht der C-HR+ durchschnittlich gut: Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert er im Test in 27 Minuten und erreicht eine maximale Ladeleistung von rund 170 kW. Direkt nach dem Anschließen bei niedrigen Ladeständen dauert es etwas, bis der Ladevorgang seine Höchstleistung erreicht, welche zudem nur kurze Zeit gehalten wird. Im Durchschnitt sind es circa 115 kW – ein ordentlicher Wert. Entscheidet man sich, den Akku bei der Hälfte des Ladestandes an den Schnelllader anzuschließen, geht es deutlich langsamer vorwärts. Ab Start bei zehn Prozent werden in zehn Minuten rund 155 km nachgeladen. Das sind alles klassenübliche Werte, wobei die modernsten Elektroautos in zehn Minuten sogar 300 km und mehr nachladen können. Steuert man die Ladesäule bei kalten Temperaturen an, bietet der Toyota sowohl ein automatisches (bei Navigation an den DC-Lader) als auch ein manuelles Vorheizen der Batterie. Zudem lassen sich die Ladepunkte übersichtlich in die Routenführung integrieren. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in 7 Stunden angemessen schnell. Eine optionale 22-kW-Ladefunktion, welche die Ladezeit um die Hälfte reduzieren würde, gibt es nur für die teurere Allradvariante.

✗ Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein optionales Notrad gibt es nicht.

3,2 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt weitgehend gut. Das vordere Ende der Motorhaube lässt sich nicht direkt einsehen, sondern nur abschätzen. Der Blick nach hinten trifft auf eine sehr schräg stehende Heckscheibe. Nach hinten lässt sich das Crossover ebenfalls nur abschätzen, immerhin markiert das untere Ende des Scheibenrahmens in etwa das Ende des Fahrzeugs. Die Messung der Rundumsicht nach ADAC-Standard ergibt allerdings ein schlechtes Ergebnis. Die breiten Dachsäulen limitieren den Blick zur Seite sowie nach hinten und die Kopfstützen verdecken auch im heruntergefahrenen Zustand den Blick durch das Heckfenster. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem C-HR+ noch ordentlich erkennen, nach hinten gelingt dies aber nur aus weiter Entfernung. Toyota ist

ADAC © ADAC e.V.

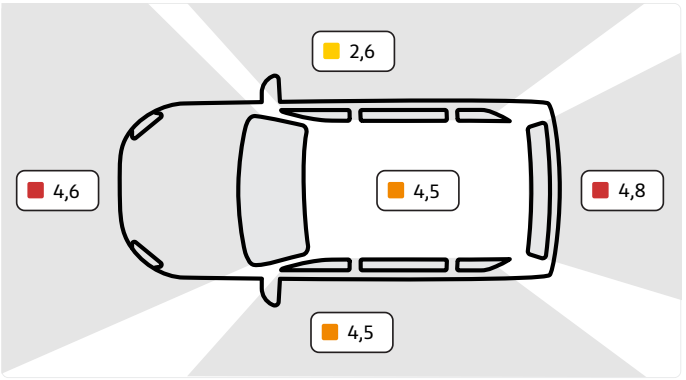
sich dessen bewusst und verbaut neben den Einparkhilfen vorn und hinten eine Rückfahrkamera, welche aber weder vor Verschmutzung geschützt ist noch über eine Reinigungsdüse verfügt. Ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Einparkassistent, der selbstständig in Längs- und Querlücken einparken kann, sind dem Tomodell "Lounge" vorbehalten.

Im Bereich der Scheinwerfer verbaut Toyota serienmäßig ein LED-Linsensystem. Im Test überzeugen die Scheinwerfer mit einer guten Ausleuchtung. Nichtsdestotrotz könnte der Lichtteppich noch gleichmäßiger und beim Abblendlicht intensiver leuchten. Der serienmäßige Fernlichtassistent arbeitet statisch und schaltet das Fernlicht ein und wieder aus. Zusätzliche Lichtfunktionen gibt es neben der automatischen Leuchtweitenregulierung keine. Praktisch bei Fahrten in der Nacht: Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

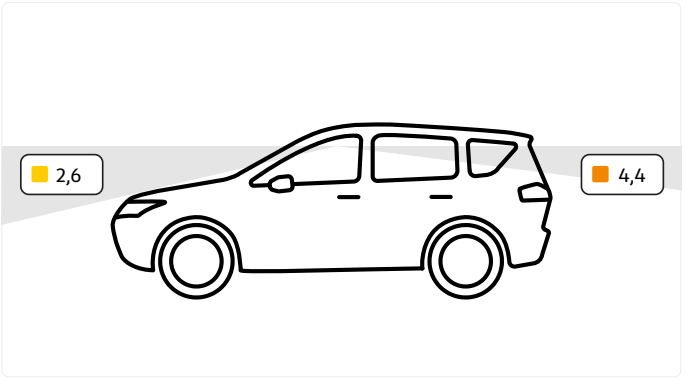


Breite Dachsäulen und Kopfstützen schränken die Rundumsicht stark ein. Nach hinten hilft die Rückfahrkamera beim Rangieren.

✕ Der C-HR+ besitzt keinen Scheibenwischer am Heckfenster, wodurch sich eine eingeschränkte Sicht bei schlechtem Wetter ergeben kann. Das kleinere Modell C-HR sowie das Schwestermodell Subaru Uncharted bieten beide einen digitalen Innenspiegel, um dieses Problem ein Stück weit zu kompensieren und auch bei dachhoher Beladung für eine bestmögliche Sicht nach hinten zu sorgen. Es gibt für die getestete Variante keine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung des Gegenverkehrs reduzieren kann. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in die erste Reihe gelingt dank der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (55 cm über der Fahrbahn in unterster Stellung) und den groß dimensionierten Türausschnitten gut. Störend sind die stark geneigten A-Säulen und die recht hohen Seitenschweller. Der Einstieg in den Fond wird durch die nach hinten dynamisch abfallende Dachlinie eingeschränkt. Um das Ein- und Aussteigen sowie den Komfort zu verbessern verbaut Toyota über allen äußeren Sitzplätzen Haltegriffe. Positiv: Da es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das Durchrutschen mühelos.

Der C-HR+ verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorflächen an den vorderen Türen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den Toyota aufzuschließen. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich. Optional kann die Zentralverriegelung auch mittels Smartphone betätigt werden, was zur Folge hat, dass man den Fahrzeugschlüssel nicht mehr benötigt. Praktisch bei dieser Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald das Crossover aufgeschlossen wird. Nachts beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug. Leuchten in den Außenspiegeln, die zusätzlich den Bereich vor den Vordertüren erhellen, sind der höheren Variante "Lounge" vorbehalten. Während der C-HR+ vorne klassische Bügeltürgriffe besitzt, werden die hinteren Türen über Griffmulden im Bereich der Dachsäulen geöffnet.

© ADAC e.V.

Da sie dort weit oben angebracht sind, können sie beispielsweise von Kindern schlechter erreicht werden.

✕ Verbesserungswürdig: Der schlüssellose Zugang verfügt über einen unzuverlässigen Diebstahlschutz und kann mittels Funkverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

✓ Der Kofferraum fasst ein praxistaugliches Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen, Ladeboden in unterster Position) von 385 l, wobei die dynamisch abfallende Dachlinie einige Liter zusätzliches Stauvolumen kostet. Zudem verfügt der C-HR+ über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 35 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 15 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter die schräge Heckscheibe, fasst das Gepäckabteil 510 l. Alternativ lassen sich bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 825 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.305 l Stauvolumen verfügbar.

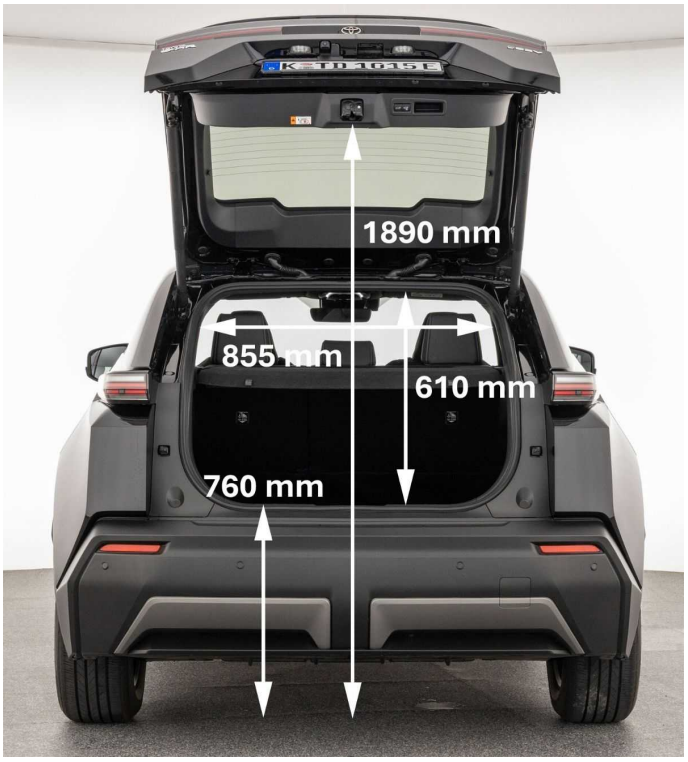


Der Kofferraum fasst 385 bis 1.305 l und bietet dank versetzbarem Ladeboden zusätzliche Variabilität, verliert aber durch die schräge Dachlinie Volumen.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

In der getesteten Variante ist das Crossover serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Sie lässt sich in ihrer Öffnungshöhe einstellen, was vor allem in Tiefgaragen mit niedriger Deckenhöhe von Vorteil sein kann. Positiv: An der Heckklappe befindet sich zusätzlich zur Schließtaste auch eine Taste, um den C-HR+ nach dem Schließen der Kofferraumklappe zu verriegeln. Ist die Klappe maximal geöffnet, muss man ab etwa 1,90 m Körpergröße auf seinen Kopf Acht geben, da das Heckklappenschloss deutlich absteht und zudem nicht mit schützendem Kunststoff ummantelt ist. Die subjektive Nutzbarkeit des Ladeabteils ist gut, da sich sogar die Hutablage unter dem variablen Boden verstauen lässt. Allerdings besteht dieser Boden aus zwei Einzelteilen, die in der Handhabung zwar funktional, aber wenig komfortabel sind – beispielsweise fehlt eine Halterung, wenn man den Boden aufstellt. Im Gegensatz zur Ladekante fällt die Stufe zwischen Ladeboden und Bordwand mit rund 4 cm nicht allzu hoch aus. Versetzt man den variablen Boden in die untere Position, sind es 14 cm. Klappt man die Rücksitzbank um, ergibt sich keine ebene Ladefläche. Allerdings entsteht auch keine Stufe, weshalb man lange und schwere Gegenstände noch passabel nach vorn durchschieben kann.

✕ Die Ladekante liegt mit 76 cm hoch über der Fahrbahn, was das Ein- und Ausladen erschwert. Zudem wird der Kofferraum mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.



Elektrische, höheneinstellbare Heckklappe und gut nutzbarer Laderaum überzeugen. Hohe Ladekante und schwache Beleuchtung stören.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen des C-HR+ sind per einfachem Handgriff asymmetrisch geteilt umklappbar. Eine Betätigung der Klappfunktion vom Kofferraum aus ist nur möglich, wenn man etwas umständlich von hinten durchgreift. Beim Zurückklappen sollte man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden sowie in den offenen Fächern links und rechts unterbringen. Ein Gepäcknetz lässt sich nicht über dem Boden einspannen, da die Zurrösen aus Kunststoff nicht passend positioniert sind. Einen zusätzlichen Stauraum unter der Motorhaube (Frunk), wie ihn viele Elektroautos zu bieten haben, gibt es nicht.

© ADAC e.V.

2,5 Innenraum

2,4 Bedienung

✓ Die grundlegende Fahrerposition lässt sich einfach einstellen. Die Sitzeinstellung geschieht manuell, gleiches gilt für das Lenkrad. Letzteres lässt sich zudem in einem ausreichenden Umfang justieren. Der Start erfolgt über einen Startknopf, der zwar vom Lenkrad verdeckt ist, aber nach kurzer Zeit blind bedient werden kann. Die Fahrstufe wird mittels eines Drehrads eingelegt, das gut erreichbar auf der Mittelkonsole platziert ist. Allerdings dauert es einen Moment, bis sich einem die Logik der Kombination aus Drücken und Drehen erschließt. Hat man sich daran gewöhnt, lässt sich die Fahrstufe zügig, aber nicht ganz so nebensächlich wie mit einem klassischen Hebel einlegen. Ärgerlich: Beim Testwagen muss nach jedem Motorstart die Meldung "Genehmigung zur Datenfreigabe" aufs Neue bestätigt werden, bevor das Zentraldisplay freigegeben wird.

Die Sichtfunktionen (Fahrlicht, Wischer, Scheibenbelüftung und -Heizung) werden entweder von Automatiken übernommen oder befinden sich zumindest auf erster Bedienebene, wo man sie unmittelbar einstellen kann. Schade: Die Wischerautomatik verfügt nicht über eine Statusanzeige. Das erschwert den prüfenden Blick, ob die Automatikfunktion aktiv ist – beispielsweise wenn es beginnt zu regnen. Zudem teilen sich Tagfahr- und Abblendlicht das selbe Leuchtsymbol in der Instrumentenkombination, weshalb man nicht zu jedem Zeitpunkt sicher ablesen kann, ob man mit der richtigen Lichteinstellung unterwegs ist. Der Fernlichtassistent lässt sich einfach per Taste (de-)aktivieren, was dann von Vorteil ist, wenn der Assistent mal nicht wie gewünscht arbeitet. Praktisch: Die Außenspiegel besitzen eine Bordsteinautomatik, welche den Blick auf die hinteren Räder richtet, um Felgenschäden beim Einparken zu vermeiden.

Die Bedienung des großen Zentraldisplays erfolgt ausschließlich per Touch-Eingaben. Das Display ist hochauflösend und überzeugt mit einer guten Ables- und Erreichbarkeit. Einzig die rechte Seite ist etwas schlechter zu erreichen, da das Display nicht zum Fahrer geneigt ist. Die Menüführung ist recht eingängig und wird durch permanent angezeigte Schnellwahlfelder für Hauptfunktionen (u. a. Fahrzeugeinstellungen, Navigation, Medien und Telefon) am linken Bildschirmrand erleichtert. Zusätzlich gibt es ein Schnellwahlmenü für Fahrassistenzfunktionen, mit dessen Hilfe sich beispielsweise der Spurhalteassistent in zwei Schritten deaktivieren lässt, falls man sich von der Funktion gestört fühlt. Der Warnton bei Geschwindigkeitsüberschreitung kann über einen Klick deaktiviert werden, wobei die Schaltfläche recht klein geraten und am rechten oberen Bildschirmrand unnötig schwer zu erreichen ist. Wenngleich das Anpassen der Assistenten im C-HR+ schon recht einfach vonstattengeht, sollte sich Toyota an den Lösungen anderer Hersteller orientieren, die ein gesammeltes Anpassen aller Fahrassistenzfunktionen über eine einzige Taste anbieten. In der Praxis erweist sich das als die bedienerfreundlichere Variante. In jedem Fall verbesserungswürdig sind die teils schwer verständlichen Übersetzungen, die stellenweise auf schlecht ablesbare Engschrift treffen. Die Übernahme der erkannten Tempolimits wird mit "Geschwindigkeitsregelanlage mit dynamischem Radar mit RSA" bezeichnet – das schafft eine unnötige Barriere bei der Bedienung. Allerdings hat sich Toyota beim aktuellen Bediensystem auch weiterentwickelt. Beim C-HR+ sind die Einstellungen nicht länger auf Instrumentenkombination und Zentraldisplay aufgeteilt und können nun gesammelt auf dem großen Monitor vorgenommen werden. Dort lässt sich dann auch der standardmäßige Piepston deaktivieren, der bei jedem Klick ertönt.

Die Bedienung der Klimatisierung wirkt auf den ersten Blick wie ein Pluspunkt des Toyotas. Allerdings lassen sich die modern anmutenden Drehregler mit innenliegender digitaler Temperaturanzeige weitaus schlechter bedienen, als man annimmt. Die Rasterung zwischen den 0,5-Grad-Schritten ist kaum spürbar, was das gradgenaue Einstellen während der Fahrt zur ungeahnten Herausforderung anwachsen lässt. Zudem ist die Temperaturanzeige auf der Fahrerseite für manche Staturen vom rechten Lenkstockhebel verdeckt. Positiv anzumerken ist, dass alle weiteren wichtigen Klimatisierungseinstellungen dauerhaft angezeigt werden können und so einen unkomplizierten Zugriff ermöglichen.

Das Lenkrad wirkt mit seinen 19 Tasten zwar etwas überladen, sorgt aber dennoch für eine sichere Bedienung mit den Händen am Lenkrad. Bedient man damit die Instrumentenkombination, die nicht hinter dem Lenkrad, sondern darüber positioniert ist, fallen schnell die recht kleinen Symbole auf, die nicht für jedermann einfach abzulesen sind.

ADAC © ADAC e.V.



Die Bedienung bietet eine ordentliche Ergonomie, zeigt aber Schwächen bei Klimareglern, Anzeigen, Übersetzungen und teils umständlichen Einstellungen.

1,7 Multimedia

✓ Der C-HR+ ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem (inkl. Echtzeitverkehrsinformationen), Digitalradio, Bluetooth-Anbindung sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das serienmäßige Soundsystem verfügt über sechs Lautsprecher und erfüllt die Grundbedürfnisse. Smartphones lassen sich über je zwei USB-C-Ladeanschlüsse in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Strom versorgen, wobei sie vorn unter der Mittelkonsole schlecht zugänglich sind. Zudem gibt es serienmäßig zwei gut erreichbare induktive Lademöglichkeiten für Smartphones. Das Infotainmentsystem lässt sich über WLAN updaten. Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Toyota-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder Funktionen steuern. Praktisch: Mittels der erwähnten App lassen sich digitale Schlüssel versenden, um den C-HR+ mittels Smartphone zu öffnen. Über einen Zugang zu einem App-Store, über den sich Musik- oder Videostreamingdienste bzw. Spiele installieren lassen, verfügt der Toyota zum Testzeitpunkt nicht.

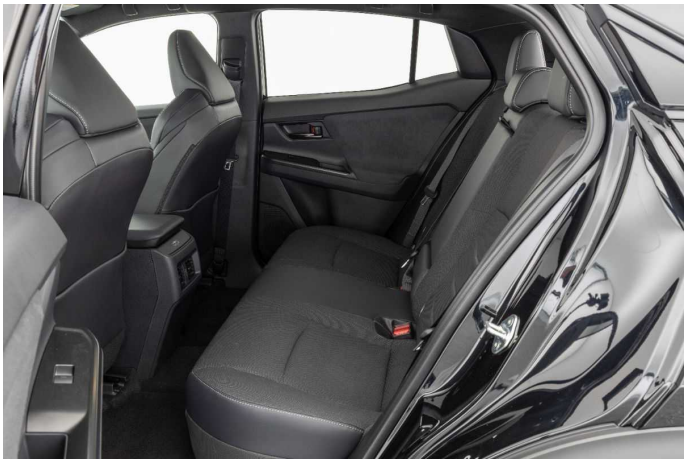
2,2 Raumangebot vorn

✓ Das Raumangebot für die vorderen Insassen ist von Seiten der Messwerte gut. Bis zu 1,95 m große Personen finden genügend Platz, wobei die Kopffreiheit sogar bis zu einer Größe von gut 2,05 m ausreichen würde. Subjektiv zeichnet sich ein anderes Bild: Die Seitenlinie ist sehr hoch, die Fenster fallen schmal aus und der stets schwarz bezogene Dachhimmel drückt. Obwohl man also selbst als große Person ausreichend Platz vorfindet, fühlt sich der Innenraum beengter an, als er tatsächlich ist. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung erstreckt sich hauptsächlich über die Instrumententafel und kann das Raumgefühl zumindest bei Nachtfahrten etwas verbessern. Ein optionales Panoramaglasdach, das tagsüber mehr Licht in den Innenraum lässt, gibt es nur für das Topmodell.

3,2 Raumangebot hinten

Im Fond verhält es sich ähnlich wie in der ersten Reihe. Auch hier findet man von Seiten der Messwerte genügend Platz. Bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m kommt einem das dynamisch abfallende Dach noch nicht zu nah. Die Beinfreiheit fällt sogar recht großzügig aus und würde theoretisch bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern ausreichen (Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt). Gefühlt jedoch geht es auf der zweiten Reihe beengt zu. Die Seitenlinie ist auch hier sehr hoch, die Seitenfenster fallen zusätzlich sehr schmal aus. Zudem befindet sich die C-Säule direkt neben den Köpfen der Passagiere, was zusammen mit der niedrig verlaufenden Dachlinie das subjektive Raumempfinden stark einschränkt – der schwarze Himmel trägt zusätzlich dazu bei. Die Ambientebeleuchtung setzt sich hinten nicht fort.

© ADAC e.V.



Die Beinfreiheit fällt im Fond großzügig aus - für die subjektive Raumwahrnehmung gilt das Gegenteil.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des C-HR+ bietet nur eine durchschnittliche Variabilität. Transportiert man beispielsweise sperrige Gegenstände, lässt sich die Lehne der Rücksitzbank steiler stellen. Alternativ können die Fondinsassen die Lehnen flacher stellen, um eine entspanntere Sitzposition einzunehmen.

Ablagen bietet der Innenraum in ausreichendem Maß. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein geschlossenes Fach, dazu ein offenes unter der Mittelkonsole. Da es kein Handschuhfach gibt, bringt der Hersteller hier die dicke Bordmappe unter, was den kleinen Stauraum vollständig ausfüllt. Die Fächer in den Türen bieten vorn wie hinten 1-l-Flaschen genügend Stauraum – im Fond sind die Fächer damit aber vollständig belegt. Becherhalter findet man sowohl in der ersten als auch in der zweiten Reihe, dort in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Zusätzlich findet man hinten Jackenhalter sowie geschlossene Lehnentaschen.

✗ Unverständlich und unpraktisch: Toyota verbaut kein Handschuhfach.

2,6 Komfort

2,9 Federung

Toyota stattet den C-HR+ serienmäßig mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk aus. Ein adaptives Fahrwerk, das die Dämpfung an die Fahrsituation anpasst oder dem Fahrer eine individuelle Einstellung ermöglicht, ist nicht erhältlich. Insgesamt überzeugt das Fahrwerk sowohl beim Komfort als auch bei der Fahrdynamik mit soliden Eigenschaften, ohne zur Spitze seiner Klasse zu zählen. Innerorts bietet es einen ordentlichen Federungskomfort, solange keine groben Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Fahrbahnabsätze auftreten. In solchen Situationen spricht die Hinterachse vergleichsweise straff an und gibt einen deutlichen Ruck an die Insassen weiter. Ein ähnliches, wenn auch weniger ausgeprägtes Verhalten zeigt sich beim Überfahren von Geschwindigkeitsschwellen: Während die Vorderachse diese recht geschmeidig überrollt, quittiert die Hinterachse das Hindernis mit einem spürbaren Ruck. Auf Landstraßen federt der Toyota Frostaufbrüche und Kanten im Fahrbahnbelag gut ab. Auf engen, kurvigen Strecken fällt allerdings die ausgeprägte Seitenneigung der Karosserie auf. Auch bei zügiger Fahrt durch Senken bleiben die Komfortreserven erfreulich hoch, sodass die Insassen kaum gestaucht werden. Auf der Autobahn liegt der Japaner weitgehend unaufgeregt auf der Straße, könnte Unebenheiten aber noch souveräner und gelassener wegfedern.

2,8 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt der C-HR+ vorne manuell einstellbare Sitze (Höhe, Längsposition, Neigung der Rückenlehne). Zudem verfügt der Fahrersitz über eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze. Der Sitzkomfort ist dank der angenehmen Polsterung recht gut, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenhalt. Die Fahrerumgebung lässt sich zusätzlich an die Statur des Fahrers anpassen, da sich der Gurtaustritt und die Kopfstütze in der Höhe verstellen lassen – die Mittelarmlehne hingegen bleibt fixiert.

Die Sitze der zweiten Reihe sind ordentlich gepolstert und wären damit grundsätzlich komfortabel. Allerdings fällt der Kniewinkel aufgrund des hinten erhöhten Fahrzeugbodens spitz aus, was den Komfort vor allem für größere Insassen deutlich mindert. Die Rückenlehnen lassen sich flacher stellen, um eine entspanntere Sitzposition einzunehmen. Die Sitzfläche des Mittelsitzes ist schmal und erhöht, wodurch er sich nur als Notsitz auf kurzen Strecken anbietet.

✗ Die Polsterung der Mittelarmlehne fällt zu dünn und damit unbequem aus.

2,1 Innengeräusch

✓ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,0 dB(A), was einem guten Geräuschkomfort entspricht. Dies ist unter anderem auf die serienmäßige Doppelverglasung der vorderen Seitenfenster zurückzuführen. Fahrgeräusche, wie sie beim Überfahren von rauem Asphalt oder Kieselsteinen entstehen, dringen nicht über Gebühr in den Innenraum und werden gut gedämmt. Die Windgeräusche werden recht gut isoliert, weshalb man sich auch bei höheren Geschwindigkeiten noch entspannt unterhalten kann. Der Motor verhält sich, wie bei einem Elektroauto zu erwarten, akustisch unauffällig.

2,3 Klimatisierung

✓ Das SUV-Coupé ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Allerdings lassen sich kaum

© ADAC e.V.

Detaileinstellungen vornehmen. Es kann weder die Intensität der automatischen Klimaregelung angepasst werden, noch gibt es Drehrädchen an den Luftausströmern, um dort den Luftstrom zu justieren. Zudem geht das Anpassen der Austrittsrichtung an den Düsen hakelig vonstatten. Eine Umluftautomatik ist nicht vorhanden. Die zweite Reihe wird durch einen Ausströmer am Ende der Mittelkonsole mit Luft versorgt; zusätzliche Düsen unter den Vordersitzen gibt es nicht. Erfreulich: Sowohl Sitz- als auch Lenkradheizung sind in der Variante "Teamplayer" serienmäßig an Bord. Gleiches gilt für die Sonnenschutzverglasung, bei der die Scheiben mit ihrer dunklen Tönung ab der B-Säule das Aufheizen des Innenraums abschwächen. Die Standklimatisierung lässt sich per Toyota-App aus der Ferne steuern.

1,2 Antrieb

1,3 Fahrleistungen

✓ Die getestete Variante verfügt über einen Elektromotor an der Vorderachse, welcher bis zu 165 kW/224 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 268 Nm entwickelt. Der rund 1,9 t schwere Testwagen in damit im Alltag zu jeder Zeit kräftig genug motorisiert ist, um Überholmanöver souverän durchzuführen. Dies belegen auch die Zeitmessungen: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Toyota in 3,6 s, von 80 auf 120 km/h in 4,7 s. Der Hersteller verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h zügige 7,3 s, während die Höchstgeschwindigkeit vergleichsmäßig früh bei 160 km/h elektronisch limitiert wird.

1,0 Laufkultur

✓ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind keine Vibrationen oder Brummfrequenzen wahrzunehmen. Der Elektromotor zieht vom Start weg recht zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,1 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der C-HR+ kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt nach einer kurzen Gewöhnungszeit zügig und erleichtert das Rangieren. Über die Schaltwippen hinter dem Lenkrad kann man die Rekuperation in vier Stufen (inkl. Segelfunktion) beeinflussen. Ein Verzögern bis in den Stillstand sowie eine adaptive Rekuperation, die den Verkehr berücksichtigt und somit dem Fahrer Bremsvorgänge abnimmt, bietet der Toyota nicht. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist serienmäßig verbaut und besitzt eine eigene Taste – praktisch für ein schnelles Deaktivieren beim zentimetergenauen Einparken.

2,8 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des C-HR+ fällt weitgehend gut aus. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert das Crossover zwar mit ausgeprägten Wankbewegungen, aber nur mit einer geringen Änderung der Fahrtrichtung. Der Toyota beruhigt sich schnell wieder und verzeiht den Fahrfehler gutmütig. Der Geradeauslauf ist zu jedem Zeitpunkt gut und fördert damit ein entspanntes und sicheres Fahren. Korrigiert man eine zu schnell angefahrene Kurve mit einem abrupten Bremsimpuls, sorgt der Japaner ebenfalls nicht für unangenehme Überraschungen. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) greift zielsicher ein und steuert einem instabilen Fahrzustand präventiv entgegen. Führt man das Crossover bis an den Grenzbereich, schiebt es kurzfristig und gutmütig über die Vorderräder. Hinsichtlich der Traktion könnte der vorderradangetriebene Stromer noch etwas besser abschneiden. Muss man beispielsweise zügig abbiegen, entsteht deutlicher Schlupf an den Rädern. Die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühliger eingreifen, um den bestmöglichen Vortrieb herzustellen.

Beim ADAC Ausweichtest erkennt das ESP die Gefahrensituation frühzeitig und bremst den C-HR+ bereits beim ersten Spurwechsel deutlich ein. Obwohl dabei schon ein beträchtlicher Teil der eingangs anliegenden 90 km/h abgebaut wird, kommt es beim Durchfahren der Zielgasse noch zu leichtem Untersteuern. Insgesamt durchfährt der Toyota die Prüfung sicher, ohne besondere Anforderungen an den Fahrer zu stellen. Die Abläufe wirken allerdings weniger präzise als bei den besten Modellen. Fahrdynamisch lässt das frühe und vehemente Abbremsen des C-HR+ zunächst eine eher träge Performance vermuten. Zumindest anhand der Messwerte kann der Japaner diesen Eindruck jedoch widerlegen. Beim schnellen Einfahren in die Pylonengasse führt das zügige Anlenken mit der rückmeldungsarmen Lenkung zu ausgeprägtem Wanken. Beim Durchfahren der Pylonengasse fehlt es den Reifen an Grip, um das volle Fahrdynamikpotenzial des C-HR+ auszuschöpfen. Entsprechend wenig Fahrspaß kommt auf. Die gemessenen Durchfahrtsgeschwindigkeiten können sich allerdings sehen lassen: Der Japaner absolviert den dynamischen Parcours zügiger, als es sich am Steuer anfühlt.

3,0 Lenkung

Die Lenkkräfte des elektrischen Toyota fallen im Klassenvergleich erhöht aus. Das macht sich vor allem beim Rangieren und Abbiegen bemerkbar, da hierfür mehr Kraft als üblich erforderlich ist. Entsprechend leichtgängig lässt sich das Fahrzeug in diesen Situationen nicht lenken. Auch das Lenkrad mit

© ADAC e.V.

seinen abgerundeten Ecken erschwert das Umgreifen. Zumindest ist die Übersetzung direkt genug: Vom linken zum rechten Lenkanschlag sind es 2,8 Umdrehungen.

Auf kurvigen Landstraßen vermittelt die Lenkung eine ordentliche Rückmeldung, ohne dabei besonders gefühlvoll zu arbeiten. Beim präzisen Fahren, etwa bei Gegenverkehr auf einer engen Landstraße oder in Baustellen mit verengten Fahrspuren, erweist sie sich als ausreichend genau: Die gewünschte Linie lässt sich ohne größere Korrekturen halten. Dazu trägt auch die gut spürbare Zentrierung bei, durch die das Lenkrad satt in der Mittelstellung liegt und eine entspannte Geradeausfahrt unterstützt.

✕ Die Lenkung wird durch den Antrieb beeinflusst. Beim starken Beschleunigen wird die Lenkung leicht und verharrt kurzzeitig in ihrer Position. Dadurch reagiert sie in dieser Fahrsituation weniger unmittelbar, was die Fahrzeugkontrolle beeinträchtigt und vom Fahrer erhöhte Aufmerksamkeit erfordert.

3,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der C-HR+ nach 38,9 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – das ist nur eine ausreichend gute Bremsleistung. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben hingegen keinen Anlass zur Klage, wenngleich das Pedalgefühl etwas weich ausfällt.

2,2 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ In der getesteten Variante "Teamplayer" hat der C-HR+ nahezu alle Assistenzsysteme an Bord, die man derzeit in dieser Klasse erwarten kann. Nur wenige Funktionen sind dem Topmodell "Lounge" vorbehalten und können nicht zusätzlich ausgestattet werden.

Serienmäßig vorhanden ist ein Notbremsassistent, der den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Außerdem erkennt der C-HR+ beim Rückwärtsfahren Hindernisse und bremst davor ab. Zudem warnt das System vor am Heck kreuzendem Querverkehr. Ein Warnen und Abbremsen vor Querverkehr vor dem Fahrzeug bietet nur das Topmodell. Gleiches gilt für den Spurwechselassistenten, der vor rückwärtig ankommenden Fahrzeugen auf der Nebenspur warnt. Im Modell „Teamplayer“ ist die Funktion auf eine Totwinkelwarnung reduziert, erkennt aber auch Hindernisse, die sich beim Aussteigen nähern und warnt vor diesen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist der C-HR+ sehr gut aufgestellt. Es gibt neben dem Geschwindigkeitsbegrenzer und der klassischen Geschwindigkeitsregelanlage auch eine adaptive Abstandsregelung. Der Toyota erkennt die bestehenden Tempolimits und bietet eine Übernahme in die Regelung an. Allerdings muss jedes erkannte Limit vom Fahrer bestätigt werden, ehe es übernommen wird. Einige andere Hersteller ermöglichen eine automatische Übernahme, was bei falsch erkannten Limits aber störend sein kann. Ebenfalls ohne Mehrpreis ist der Autobahnassistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindigkeitsregelung auch die kontinuierliche Spurführung, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Zudem berücksichtigt das System die Streckenführung (z. B. Abbremsen bei Kurven) und verhindert das Rechtsüberholen. Besonders praktisch, aber leider selten: Die Geschwindigkeitsregelanlage bietet das Einstellen von Toleranzen. Dieser "Tempoaufschlag" lässt sich von 1 bis 10 km/h justieren und ermöglicht damit ein komfortableres "Mitschwimmen".

✕ Die Fahrassistenzsysteme machen im Alltag unauffällig ihre Arbeit, wenn da nicht das dauernde Gepiepse wäre. Der Toyota piepst beim Überfahren von Spurmarkierungen, bei neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen und stellenweise ohne offensichtlich erkennbaren Grund. Auf der Suche nach der Möglichkeit, die Warntöne zu deaktivieren, verliert man sich im umfangreichen Einstellungsmenü.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten


Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren


Notbremssystem


Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer


Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren


Geschwindigkeitsbegrenzer


Tempomat


Abstandsregeltempomat


Autobahnassistent


Verkehrszeichenerkennung


Spurhalteassistent


Ausweichassistent


Notfallassistent


Ausstiegswarnung

© ADAC e.V.

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

Abstandswarnung

Abbiegeassistent

Spurwechselassistent

Spurwechselautomatik

Insassenschutzsystem proaktiv

2,4 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Mai, 2026) erzielt der C-HR+ 88 Prozent der erreichbaren Punkte – ein gutes Ergebnis. Der Kompakte ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Dazu gibt es einen Zentralairbag, der die beiden vorderen Insassen voreinander schützt. Einen Knieairbag für den Beifahrer sowie hintere Seitenairbags gibt es dagegen nicht.

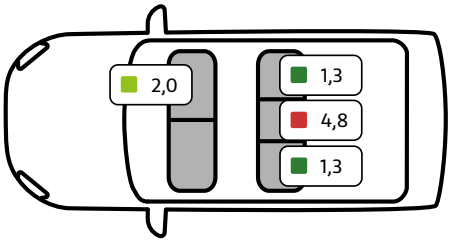
Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,95 m Körpergröße guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für rund 1,70 m große Insassen weit genug ausziehen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut.

✗ Es fehlt die Möglichkeit, ein Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren, welches die Insassen im Falle eines Unfalls vor dem Ladegut schützt. Zudem sind die Verzurrösen nicht stabil genug ausgelegt, um schwere Gegenstände zu sichern. Des Weiteren besitzen das Erste-Hilfe-Set und das Warndreieck keinen festen Ablageort, was das Auffinden in einer Notsituation erschweren kann.

2,2 Kindersicherheit

✓ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Toyota eine gute Kindersicherheit (Test 2026). Allgemein eignet sich der C-HR+ gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über den Sicherheitsgurt ist ebenso problemlos möglich. Eine kleine Einschränkung gibt es bei der Verwendung einer ausladenden Babyschale samt Stützfuß: In diesem Fall lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Auf dem Mittelsitz ohne Isofix-Anbindung lassen sich die getesteten Kindersitze nicht lagestabil befestigen, da die Gurtanlenkpunkte zu eng beieinander liegen.

✗ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.



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

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der C-HR+ 80 Prozent der möglichen Punkte (Test 2026) – das ist ein recht gutes Ergebnis. Die Front sowie die Dachsäulen bergen dabei ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

1,8 Umwelt

1,7 Verbrauch

✓ Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der elektrische C-HR+ 16,9 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz ein wirklich guter Wert – vor allem für ein höhergelegtes Crossover. Um die 72-kWh-Batterie (Nettokapazität) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 79,7 kWh benötigt. Legt man den Verbrauch zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 470 km – das ist für ein Modell der unteren Mittelklasse ein guter Wert, wobei der Verbrauch unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe serienmäßig) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen zudem, die Reichweite zu erhöhen.

© ADAC e.V.

2,0 Umwelteinfluss

✓ Mit einer Grundfläche von 8,5 m² belegt der C-HR+ für diese Klasse schon eine größere Verkehrsfläche. Allerdings fällt sein Leergewicht von rund 1,9 t für ein Elektroauto nicht besonders schwer aus. Im Klassenschnitt ist das Gewicht durchschnittlich. Das Vorbeifahrgeräusch von 62 dB(A) sorgt im Vergleich mit anderen (Elektro-)Autos für geringe Geräuschemissionen.

2,5 Autokosten

2,5 Monatliche Gesamtkosten

✓ Der Toyota C-HR+ startet in der günstigsten Variante ab 41.990 Euro und besitzt dann den kleinen Akku mit 57,7 kWh Bruttokapazität. Im Test tritt der Toyota in der mittleren Ausstattungsvariante Teamplayer an, die mit dem großen 77-kWh-Akku und Vorderradantrieb die größte Reichweite der drei Varianten des C-HR+ verspricht. Das Modell "Teamplayer" hat alle für die untere Mittelklasse relevanten Ausstattungen an Bord und kostet ab 45.990 Euro. Da es bis auf die Farbe und das Zubehör keine weiteren Optionen gibt, muss man nicht mit Zusatzkosten für weitere Ausstattungen rechnen.

Von der Kfz-Steuer ist der C-HR+ als Elektroauto noch bis 2035 ausgenommen, danach liegt sie bei jährlich 74 Euro.

Toyota gibt drei Jahre oder 100.000 km Garantie auf das Gesamtfahrzeug, wobei es im ersten Jahr keine Kilometerbeschränkung gibt. Darüber hinaus gibt Toyota acht Jahre/160.000 km Garantie auf den Hochvoltspeicher und gewährleistet dabei eine Restkapazität von mindestens 70 Prozent. Führt man alle Inspektionen bei einem autorisierten Toyota-Partner durch, verlängert sich die Garantie jedes Jahr bis zu einem Fahrzeugalter von maximal 15 Jahren bzw. 250.000 km Laufleistung (Akku bis zu zehn Jahre, 70 Prozent). Zudem ist die Garantie fahrzeuggebunden, was den privaten Verkauf erleichtert und den Wiederverkaufswert steigert.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C-HR+ (57,7 kWh) Active	C-HR+ (77 kWh) Lounge AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	123 (167)	252 (343)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	53	136
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	268/-	338/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	140	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	13,4 kWh	15,5 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	54,0 (n)	72,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/27/24	15/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Preis [Euro]	41.990	53.990

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn	
Maximale Leistung	165 kW (224 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	64 kW
Maximales Drehmoment	268 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	77,0 kWh / 72,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	79,7 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen, LFP / 384 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

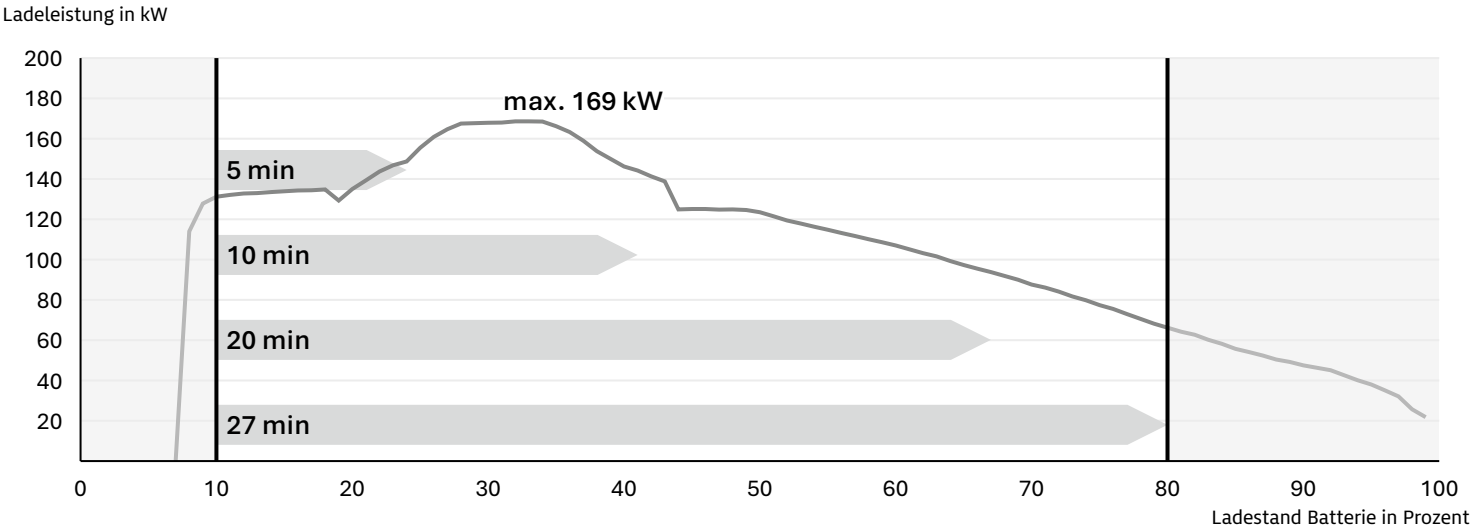
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Ja
Position der Ladeklappe	vorne links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Nein
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

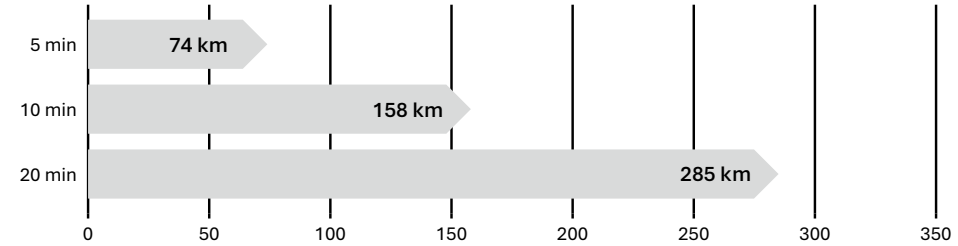
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	61,5 h - 34,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	61,5 h - 11 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	19,5 h - 7 h
DC schnell / Typ2 DC	Serie	-	bis zu 150 kW	27 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	**116,8 kW**
Ladedauer	00:27
Nachgeladene Reichweite	349 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	11,2 kWh / 74 km / 24 %
10 min	24,0 kWh / 158 km / 41 %
20 min	43,3 kWh / 285 km / 67 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn	
Leistung	165 kW/224 PS
Maximales Drehmoment	268 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,4 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.520/1.870/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.885/635 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	416/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	77,0/72,0 kWh
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	
Produktionsort	Takaoka, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Reifengröße	235/60 R18 103H
Reifen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis (li./re.)	11,8 / 11,7 m
Autotest-Verbrauch	16,9 kWh/100 km
Reichweite	472 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.908/612 kg
Kofferraum normal	385 l
geklappt/dachhoch	825/1.305 l

Kosten

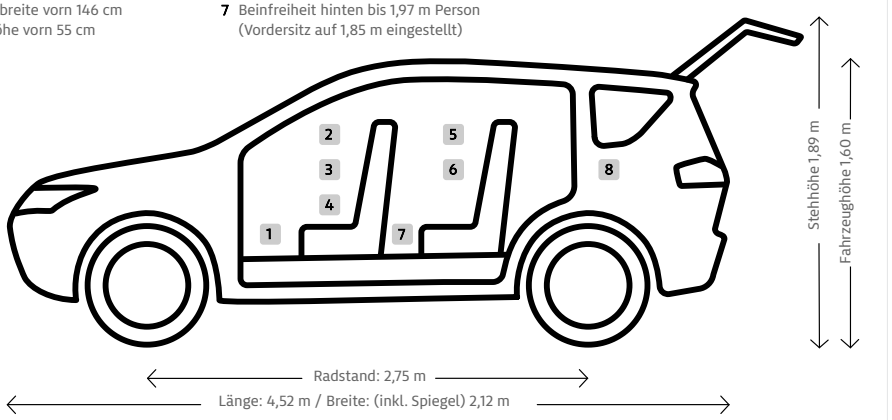
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	95 Euro
Fixkosten	200 Euro
Werkstattkosten	77 Euro
Wertverlust	465 Euro
Monatliche Gesamtkosten	836 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/24
Basispreis getestete Variante	45.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 08.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.690 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.760 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2280

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,06 m Person
3 Innenbreite vorn 146 cm
4 Sitzhöhe vorn 55 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,88 m Person
6 Innenbreite hinten 140 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,97 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 385 - 1.305 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-
Außen	
Anhängerkupplung	940 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,3**
Autokosten	**2,5**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,8**
Verarbeitung	3,1
Alltagstauglichkeit	3,3
Licht und Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,4
Multimedia	1,7
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	3,2
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**2,6**
Federung	2,9
Sitze	2,8
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,3
Antrieb	**1,2**
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	3,0
Bremse	3,5
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	2,4
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	2,6
Umwelt	**1,8**
Verbrauch	1,7
Umwelteinfluss	2,0

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

Stand: 03.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.