



Toyota C-HR 2.0 Plug-In Hybrid Lounge

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (164 kW/223 PS)

Compact High Rider - so nennt Toyota sein expressiv gestyltes Crossover, welches mittlerweile in der zweiten Modellgeneration an den Start geht. Der C-HR ist erstmalig mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb erhältlich, welcher aus dem nicht minder auffällig gestalteten Prius stammt. Im Test tritt der kompakte Japaner in der mittleren Ausstattungsvariante "Lounge" zu einem Testwagenpreis von stattlichen 48.930 Euro an. Im Ecotest zeigt er, dass das Energiesparpotenzial nicht unbedingt mit einer besonders aerodynamischen Form erkauft werden muss. Er absolviert den Messzyklus mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 12,4 kWh und 2,3 l Super auf 100 km - das ist effizient. Nichtsdestotrotz ist der C-HR kein untermotorisiertes Spritsparmodell. Der Antrieb mit 223 PS Systemleistung sorgt dank schnell ansprechendem E-Motor für flotte Fahrleistungen. Leider steht diesen eine recht schwach dimensionierte Bremsanlage gegenüber: 37,8 m Bremsweg aus 100 km/h sind kein guter Wert. Das außergewöhnliche Styling wird zwar für viele ein Kaufgrund sein, hat aber auch seine Nachteile. So ist die Sicht nach hinten auf Grund der flachen und schmalen Heckscheibe (ohne Wischer) eingeschränkt und die Ladekante mit gemessenen 79 cm für einen Kompakten ziemlich hoch. Darüber hinaus ist das Raumangebot im Fond eingeschränkt und der Kofferraum klein. Losgelöst davon müssen die Styling-Fans eine weitere Pille schlucken. Die Materialqualität im Innenraum passt stellenweise nicht zum aufgerufenen Preis. Für beinahe 50.000 Euro sollte weniger harter Kunststoff eingesetzt werden - die Konkurrenz macht's vor. **Konkurrenten:** u.a.: Alfa Romeo Tonale, Cupra Formentor, Mazda MX-30, Peugeot 3008.

- +** Antrieb mit Sparpotential, zügige Fahrleistungen, außergewöhnliches Styling, lange Garantielaufzeiten möglich
- vergleichsweise langer Bremsweg, Materialqualität im Innenraum mittelmäßig, eingeschränkte Sicht nach hinten, hohe Ladekante, geringe Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist auf einem ordentlichen Niveau, Kostenoptimierungen sind bei einem genaueren Blick aber zu erkennen. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen verlaufen gleichmäßig und schmal, die Scheinwerfer sind sauber eingepasst. Die Türrahmen sind nach innen hin nicht verkleidet und lassen die Außenfarbe ins Innere durchscheinen. Zudem sind die Rahmen aus mehreren Teilen geschweißt - typisch für Modelle mit deutlichem Fokus auf das Preis-Leistungs-Verhältnis. An den Seiten des Ladeabteils befindet sich großflächig kratzempfindlicher Kunststoff. Hebt man den Ladeboden an, erblickt man durch die Facheinteilung aus Styropor grundiertes Blech. Im Motorraum verzichtet Toyota auf eine schmückende Motorabdeckung, zudem ist die Peripherie unaufgeräumt und Steckverbindungen sind nicht vollends isoliert. Der Unterboden ist hauptsächlich im Bereich unter dem Motor verkleidet, die Seiten und das Heck bleiben offen. Die Verarbeitung im Innenraum fällt gut aus. Alle Bauteile sind solide montiert, nur vereinzelt ist bei beherztem Griff ein Knarzen zu

entlocken. Scharfe Kanten an Kunststoffteilen findet man ebenfalls nur vereinzelt und nur da, wo man im Alltag nicht andauernd hin fasst. 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 - auf der rückwärtigen Türverkleidung sogar großflächig von oben bis unten. Eine Ausnahme ist die Mittelkonsole, die seitlich ebenfalls in Teilen leicht gepolstert ist. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen durchgehend aus Kunststoff, der Himmel aus einem recht einfachen Textil. An den Stellen an denen Toyota weiches Material verbaut wirkt es wertig, die harten Bereiche erwecken allerdings Kleinwagen-Charme.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, was beispielsweise beim Nachfüllen des Wischwassers die Handhabung erschwert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen C-HR mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an ein kompaktes Crossover. Die gemessene Zuladung des 1.676 kg schweren Japaners beträgt 454 kg, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck noch aus. Die Transportfähigkeiten sind nur passabel. Dachlasten sind bis 75 kg mit dem im Zubehör verfügbaren Dachträger erlaubt, eine Reling gibt es nicht. Anhänger dürfen nur bis zu einem Gewicht von 725 kg gezogen werden - mager. Die Stützlast beträgt 75 kg, genug für zwei schwere E-Bikes. Mit einer Länge von 4,36 m und einer Breite von 2,04 m fällt der C-HR noch ausreichend kompakt aus, um auch im Stadtverkehr zu bestehen. Der Wendekreis könnte mit 11,7 m für ein Kompaktmodell aber noch kleiner ausfallen. Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des C-HR nach den Messungen im Ecotest bei 61 km - Toyota gibt in den technischen Daten bis zu 68 km elektrische Reichweite an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 43-l-Tank rund 740 km weit, was einem Verbrauch

von 5,8 l/100 km entspricht. Für eine vollständige Ladung werden 12,4 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Die Ladeleistung beträgt maximal 7 kW (einphasig, 32 A), der Ladestrom lässt sich begrenzen. Eine Vollladung gelingt damit in etwa zwei Stunden. Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) und Typ-2-Stecker (32A) sind serienmäßig an Bord. Einen CCS-Ladeanschluss, der mittlerweile schon in der Kompaktklasse Einzug gefunden hat, bietet der C-HR nicht. Damit könnte man den Japaner auch während kurzer Pausen entlang der Autobahn zügig nachladen.

⊖ Platz für ein optionales Notrad bietet der C-HR nicht, immerhin wird er serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Letzteres ermöglicht aber nur bei kleineren Schäden eine sichere Weiterfahrt. Ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, ist nicht verbaut.

3,1 Licht und Sicht

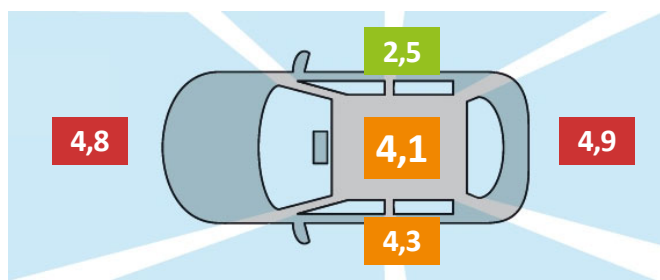
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt bestenfalls befriedigend. Das vordere Ende der Motorhaube lässt sich nicht direkt einsehen, sondern nur abschätzen. Der Blick nach hinten trifft auf eine sehr schräg stehende Heckscheibe sowie eine nicht eindeutig einsehbare Heckkante. Abschätzen lässt sich letztere zumindest etwas, da das untere Ende des Scheibenrahmens in etwa das Ende des Fahrzeugs markiert. Die Messung der Rundumsicht nach ADAC-Standard ergibt nur ein ausreichendes Ergebnis. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem C-HR noch recht gut erkennen, nach hinten gelingt dies aber nur schwer. Toyota ist sich dessen bewusst und verbaut neben den Einparkhilfen vorn und hinten schon im Einstiegsmodell eine Rückfahrkamera, welche aber weder vor Verschmutzung geschützt ist noch über eine Waschdüse verfügt. Der Testwagen ist zusätzlich mit dem 360-Grad-Kamerasystem aus dem 2.900 Euro teuren Paket namens "Advanced Safety" ausgestattet, welches einen guten Überblick rund ums Fahrzeug liefert. Mit in diesem Paket dabei ist dann auch der Einparkassistent, der selbstständig in Längs- und Querlücken einparken kann. In der Praxis war die Treffsicherheit des Einparkassistenten aber nicht besonders zufriedenstellend. Für den C-HR gibt es zwei Lichtsysteme. Serienmäßig verbaut Toyota LED-Scheinwerfer mit kosteneffizienter Reflektor-Technologie, ab der Variante Lounge sind die Scheinwerfer in Projektions-Bauweise gebaut und verfügen über eine ansehnliche Tagfahrlicht-Signatur. Vorteil des hochwertigeren Systems: Die Leuchten sehen nicht nur moderner und wertiger aus, sondern erzeugen auch ein homogeneres Licht, was eine bessere Ausleuchtung der Straße zur Folge hat. Im Test überzeugen die Scheinwerfer mit einer guten Ausleuchtung, nichtsdestotrotz könnte der Lichtteppich noch gleichmäßiger und beim Abblenden intensiver leuchten. Zusätzliche Lichtfunktionen gibt es in der Basisausstattung keine. Der serienmäßige Fernlichtassistent arbeitet statisch und schaltet das Fernlicht stumpf ein und wieder aus. Die Leuchtweitenregulierung muss manuell an den Beladungszustand angepasst werden. Bestellt man das erwähnte Paket, finden nützliche Zusatzfunktionen Einzug in den Japaner. Der Fernlichtassistent arbeitet dann blendfrei und schneidet andere Verkehrsteilnehmer aus dem Lichtkegel bestmöglich aus. Zudem sind separate Leuchten in den Scheinwerfern verbaut, die beim Abbiegen oder in engen Kurven den Lichtkegel erweitern (statisches Abbiegelicht). Weiterer Benefit: Die Leuchtweite passt sich automatisch an den Beladungszustand an. Schade: Das beim Vorgänger erhältliche dynamische Kurvenlicht, bei dem die Leuchteinheit entsprechend des Lenkwinkels mit schwenkt, gibt es nicht mehr. Praktisch bei Fahrten in der Nacht: Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Hilfreich: Da der C-HR keinen Scheibenwischer am Heckfenster besitzt, erweist sich der digitale Innenspiegel bei



Die Sicht nach hinten ist nur mäßig. Durch Einparkhilfe, Rückfahrkamera und digitalem Innenspiegel wird dies jedoch weitestgehend kompensiert.

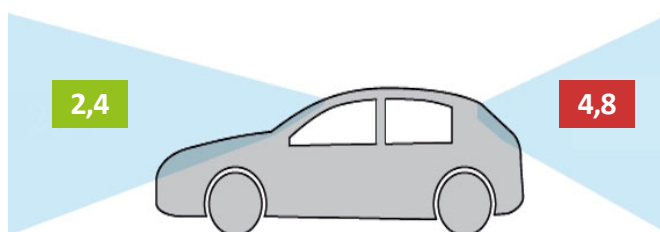
Rundumsicht

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.



schlechtem Wetter als praktische Alternative. Eine Waschdüse besitzt die dafür verwendete Kamera aber nicht.

⊖ Die Sicht nach hinten ist nur mäßig. Bei verschmutzten Scheiben und dreckiger Linse der Rückfahrkamera ist die Sicht deutlich eingeschränkt.

2,5 Ein-/Ausstieg

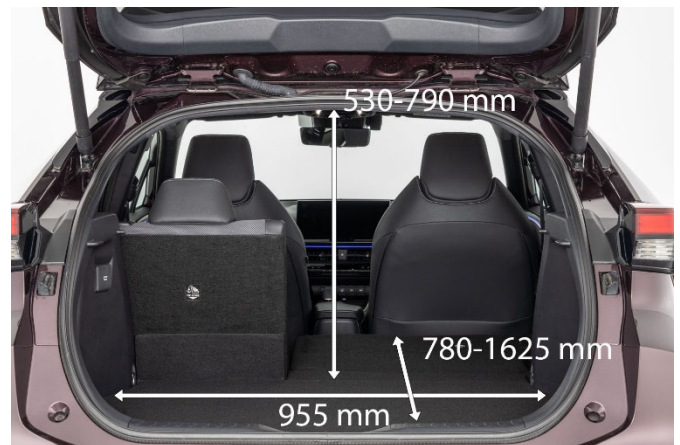
⊕ Der Einstieg in die erste Reihe gelingt dank ausreichend großer Türausschnitte ordentlich. Störend sind die stark geneigte A-Säule und der recht hohe Schweller. Der Einstieg in den Fond wird durch mehrere Faktoren eingeschränkt. Die abfallende Dachlinie, der hohe Schweller und der insgesamt beengte Zustieg erschweren den Ein- und Ausstieg. Zudem öffnen die hinteren Türen nicht besonders weit. Immerhin: Die vorderen Sitze befinden sich in einer angenehmen Höhe (in unterster Stellung 53 cm über der Fahrbahn). Schade: Haltegriffe am Dachhimmel verbaut Toyota nur in der ersten Reihe. Der C-HR verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses

Zugangssystem mit Sensorflächen an den vorderen Türen. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich. Nachts beleuchten sowohl die Scheinwerfer als auch Leuchten in den Spiegeln den Bereich um das Fahrzeug.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,5 Kofferraum-Volumen

Das Ladevolumen fällt für ein Modell der Kompaktklasse unterdurchschnittlich aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil lediglich 235 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 355 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 665 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.100 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere 25 l Stauvolumen.



Das Fahrzeug bietet ein Ladevolumen von 235 l unter der Abdeckung, erweiterbar auf 1.100 l bei umgeklappter Rücksitzbank.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

In der Variante Lounge ist das Crossover serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Sie lässt sich in ihrer Öffnungshöhe einstellen, was vor allem in beengten Tiefgaragen von Vorteil sein kann. Ist die Klappe maximal geöffnet, muss man ab etwa 1,9 m Körpergröße auf seinen Kopf Acht geben, da das Heckklappenschloss deutlich absteht. Zudem verpasst Toyota die Gelegenheit, das Metallschloss mit seinen spitzen Kanten mit Kunststoff zu ummanteln. Die subjektive Nutzbarkeit des Ladeabteils ist gut, eine Verstaumöglichkeit für die Hutablage wäre wünschenswert. Im Gegensatz zur Ladekante fällt die Stufe zwischen Ladeboden und Bordwand mit fünf Zentimetern nicht allzu hoch aus. Klappt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Positiv: An der Heckklappe befindet sich zusätzlich zur Schließ-Taste auch eine Taste, um den C-HR nach dem Schließen der Kofferraumklappe zu verriegeln.

⊖ Die Ladekante liegt mit 79 cm selbst im klassenübergreifenden Vergleich rekordverdächtig hoch. Dies erschwert das Ein- und Ausladen erheblich. Zudem wird der Kofferraum mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.



Der Kofferraum der Lounge-Variante verfügt über eine elektrische Heckklappe mit anpassbarer Öffnungshöhe. Leider missfällt die hohe Ladekante mit 79 cm und die Stufe von 5 cm zwischen Ladefläche und Bordwand.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des C-HR ist per einfachem Handgriff asymmetrisch geteilt umklappbar - eine Betätigung der Klappfunktion vom Kofferraum aus ist aber nicht möglich. Um die Aufbewahrung von Kleinkram im Kofferraum hat sich Toyota keine besonderen

Gedanken gemacht, nur simple Taschenhaken links und rechts sind zusätzlich zu dem Staufach unter dem Kofferraumboden vorhanden.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Bedienung der Grundfunktionen im C-HR klappt gut. Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite verstellen, wenngleich nicht besonders großzügig. Die Pedale sind passend angeordnet und zwingen dem Fahrer keine unbequeme Beinhaltung auf. Der Wählhebel für die Fahrstufen befindet sich auf der Mittelkonsole und ist dort recht gut zu erreichen. Serienmäßig wird der Toyota mit einer volldigitalen Instrumentenkombination ausgeliefert, welche eine scharfe und großflächige Anzeige ermöglicht. Die Geschwindigkeit lässt sich auf dem Rundinstrument gut ablesen; hervorgehobene Zwischenschritte (30, 50, 130 km/h) fehlen leider. In der Mitte der Instrumententafel befindet sich der große und gut erreichbare Touchscreen. Die Anzeigequalität ist gut, die Ablesbarkeit leidet je nach Sonneneinstrahlung unter der mittelmäßigen Entspiegelung. Die Navigation durch die Benutzeroberfläche wird durch Schnellwahltasten für Hauptfunktionen am Displayrand erleichtert, zusätzlich gibt es Tasten zur Regelung der Lautstärke. Allerdings: Ist Apple CarPlay/Android Auto aktiviert, wird das Display vollständig ausgefüllt und man kommt nur über Umwege auf die gewohnte Oberfläche des Toyota-Bediensystems zurück. Toyota verwehrt sich glücklicherweise dem Trend, die Klimabedieneinheit ganz oder teilweise in das Zentralsdisplay zu integrieren. Der Japaner verfügt über eine separate Klimabedieneinheit mit haptischen Tasten und Wippschaltern, womit sich auch Detaileinstellungen schnell und einfach vornehmen lassen. Weitere Tasten für den Hybrid-Antrieb befinden sich auf der Mittelkonsole und sind damit gut erreichbar. Das optionale Head-up-Display zeigt großflächig nützliche Inhalte wie beispielsweise die Navigationsschritte an und sorgt so für eine verringerte Blickabwendungszeit.



Die Bedienung des C-HR ist durch eine Kombination aus physischen Tasten für grundlegende Funktionen und einem digitalen Cockpit mit Menüs gekennzeichnet.

⊖ Besonders bedienungsunfreundlich ist, dass der Großteil der Fahrzeugfunktionen über das Kombiinstrument mittels Lenkradtasten eingestellt werden müssen. Hier trifft ein verschachteltes Menü mit kryptischen Abkürzungen (PKSB, RSA, PCS, PDA), kruden Übersetzungen (Messgeräte-Einstellungen, Dienstprogramm, Fahren unmöglich) und Engelschrift auf ein zu kleines Display. Hier komplexe Einstellungen wie die Feinjustierung des ACC vorzunehmen ist frustrierend. Besser wäre es, diese Einstellumfänge auf das große Touchdisplay auszugliedern. Darüber hinaus wirkt das Multifunktionslenkrad mit seiner Vielzahl an Tasten überladen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der C-HR ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das serienmäßige JBL-Soundsystem mit neun Lautsprechern überzeugt mit ordentlichem Klang. Smartphones lassen sich über je einen USB-C-Ladeanschluss in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Strom versorgen. Zudem gibt es serienmäßig eine gut

erreichbare induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Das Infotainmentsystem lässt sich über WLAN updaten (OTA). 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.

2,7 Raumangebot vorn

Das Raumangebot für die vorderen Passagiere 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 über 2,05 m ausreichen würde. Subjektiv zeichnet sich ein anderes Bild: Die Seitenlinie ist sehr hoch, die Fenster fallen schmal aus und die

Dachlinie verläuft niedrig. Obwohl man also selbst als große Person ausreichend Platz findet, fühlt sich der Innenraum beengter an als er tatsächlich ist. Erfreulich: Sowohl das optionale, großflächige Glasdach als auch die mehrfarbige Ambientebeleuchtung können das Raumgefühl noch verbessern.

3,7 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 1,85 m kommt einem das abfallende Dach noch nicht zu nah. Die Beinfreiheit fällt sogar recht großzügig aus und würde theoretisch bis zu einer Körpergröße von zwei Metern ausreichen (Fahrsitz für eine 1,85 m große Person eingestellt). Gefühlt jedoch geht es auf der zweiten Reihe beengt zu. Die Seitenlinie ist sehr hoch, die Seitenfenster fallen 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 dunkle Himmel trägt zusätzlich dazu bei. Das optionale Panoramaglasdach reicht auch bis an die zweite Sitzreihe, die Ambientebeleuchtung setzt sich nicht mehr nennenswert fort.



Hinten ist das Platzangebot für Personen bis 1,85 m ausreichend, aber das Design mit der hohen Seitenlinie, schmalen Fenstern und massiven C-Säulen schränkt das subjektive Raumgefühl ein.

3,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität im Bereich der Sitze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzbank. Ablagen bietet der Innenraum in ausreichendem Ausmaß. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein kleines Fach, dazu ein offenes am vorderen Ende der Mittelkonsole, wo man sein Smartphone griffgünstig ablegen kann. Zusätzlich gibt es eine offene Ablage im Bereich der Instrumententafel

auf der Beifahrerseite. Die Fächer in den Türen fallen klein aus und bieten 1-l-Flaschen gerade so noch genügend Stauraum - im Fond verzichtet Toyota komplett auf Türfächer. Becherhalter findet man sowohl in der ersten als auch zweiten Reihe, pro äußerem Sitzplatz gibt es je einen - allesamt ohne Haltklammern.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Der C-HR verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk und bietet in keiner Variante die Möglichkeit das Federungsverhalten an den Fahrerwunsch anzupassen. Das Fahrwerk arbeitet ausgewogen und schlägt sich sowohl beim Fahrkomfort als auch in der Fahrdynamik solide. Auf der Landstraße wirkt der C-HR in zügig gefahrenen und welligen Kurven zu keinem Zeitpunkt überfordert und transportiert mit seinen geringen Aufbaubewegungen eine gewisse Sportlichkeit. Einen Tick zu kernig spricht das Fahrwerk auf Defekte in der Fahrbahn oder tiefe Einzelhindernisse an, hier würde man sich nicht zuletzt dank der crossover-typischen, längeren Federwege mehr Restkomfort erwarten. Querhindernisse wie

"Speedbumps" pariert die Vorderachse recht soft, die Hinterachse rollt hingegen etwas steifbeinig darüber. Deutlich besser gelingt es auf Kopfsteinpflaster, wo der C-HR weder ausgeprägt zittert noch akustisch aufdringlich wird. Die Autobahnfahrt gelingt dem kompakten Japaner weitestgehend gut, längere Etappen sind komfortabel zu absolvieren.

2,7 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante bietet der C-HR bereits serienmäßig einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz (Höhe, Längsposition, Neigung der Rückenlehne) mitsamt Memory-Funktion. Zudem verfügt er über eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze. Der Beifahrersitz lässt sich manuell in den gleichen Grundpositionen justieren, eine Lendenwirbelstütze gibt es allerdings nicht. Der Sitzkomfort ist dank der angenehmen Polsterung komfortabel, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenhalt. Die Fahrerumgebung lässt sich ordentlich 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 spitz aus, was den Komfort vor allem für größere Menschen deutlich mindert. Zudem bieten die Seiten nur harte und unbequeme Abstützmöglichkeiten für die Arme. Die Sitzfläche des Mittelsitzes ist schmal und erhöht, wodurch er sich nur als Notsitz auf kurzen Strecken anbietet.

3,2 Innengeräusch

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten im elektrischen Modus ist der C-HR antriebsseitig angenehm leise. Von der Arbeit des E-Motors ist fast nichts zu hören. Im Hybrid-Betrieb entlastet der Elektromotor den Verbrenner gut, sodass keine allzu hohen Drehzahlen abgerufen werden müssen. Ist der Akku leer oder der Fahrwiderstand besonders hoch, wird die Motor-Getriebe-Kombination bei allzu spontaner Leistungsanforderung akustisch recht präsent. Allerdings ist der Zweiliter-Hybrid insgesamt akustisch zurückhaltender als die vorangegangenen, hubraumschwächeren

Toyota-Antriebe. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich, der bei Tempo 130 km/h ermittelte Geräuschpegel von 69,3 dB(A) ist als erhöht einzustufen. Windgeräusche sind vor allem im Bereich der vorderen Dachkante präsent. Fahrgeräusche sind ebenfalls recht präsent, aufgewirbelte Kiesel oder rauen Asphalt hört man mitunter deutlich. Das großflächige Glasdach verstärkt den akustischen Eindruck und dämmt Geräusche schlechter als ein mit Stoff und Schaumstoff bezogenes Dach.

1,8 Klimatisierung

Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik bietet einen in der Intensität einstellbaren Automatikmodus sowie eine Umluftautomatik und eine Luftreinigungsfunktion. Zudem lässt sich der Luftstrom an allen vier vorderen Ausströmern unabhängig von der Richtung anpassen. Die zweite Reihe wird durch Auslässe unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Erfreulich: Sowohl Sitz- als auch Lenkradheizung sind in der Variante "Lounge"

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 serienmäßig beheizte Wischerablage hilft, zugeschneite oder angefrorene Wischerblätter gangbar zu machen. Die Standklimatisierung lässt sich per Toyota App aus der Ferne steuern.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit zwei Litern Hubraum leistet 152 PS/112 kW und erzeugt ein maximales Drehmoment von 190 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor mit 163 PS/120 kW und maximal 208 Nm Drehmoment im C-HR. Die Systemleistung des leistungsverzweigten Hybridsystems liegt bei 223 PS/164 kW und bringt den C-HR kräftig motorisiert voran. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 4,1 s und von 80 auf 120 km/h in 5,1 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der C-HR in 1,1 s - das ist sehr zügig. Rein elektrisch

angetrieben geht es von 60 auf 100 km/h in ordentlichen 7,8 s. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Toyota 7,4 s an; die Höchstgeschwindigkeit ist mit 180 km/h ausreichend. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 135 km/h begrenzt - das ist sinnvoll, weil einerseits genügend und andererseits verbrauchsschonend. Der Fahrer kann zudem die Betriebsstrategie des Hybrid-Systems beeinflussen und den C-HR entweder selbst entscheiden lassen, wie die beiden Antriebe eingesetzt werden (Auto EV/HV), den elektrischen Ladezustand halten (Hold Charge) oder rein elektrisch fahren (EV).

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des kompakten Plug-in-Hybrids profitiert von seiner Elektrifizierung. Würde man den Vierzylinder-Benziner isoliert betrachten, würde die Bewertung nicht so gut ausfallen. Auf Gaspedaleingaben reagiert der Japaner demnach agil, da der Elektromotor die angeforderte Leistung schnell bereitstellen kann. Die Leistung wird kraftvoll und gut kalkulierbar entfaltet, wobei auch hier der Verbrenner vom Support des E-Motors profitiert. Sobald sich der Verbrenner entsprechend der Leistungsanforderung zuschaltet, ändert sich die Geräuschkulisse im Fahrzeug. Der Vierzylinder ist im Unterschied zum E-Motor

stärker wahrnehmbar und wirkt vor allem bei hohen Lasten akustisch präsent. Vibrationen und Brummfrequenzen treten allerdings nicht negativ zum Vorschein. Eine Komponente aus der Antriebsgleichung darf man allerdings nie vernachlässigen: das E-CVT-Getriebe. Auch wenn dieses im Laufe der Generationen quer durch alle Toyota-Modellreihen besser wurde, muss sich der Fahrer auf das Getriebe einstellen. Bei all zu dynamischer Leistungsanforderung leidet die Kultiviertheit des Antriebs und der Benziner verharrt bei konstant hoher Motordrehzahl.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht recht leicht von der Hand, das Schaltschema ist nach kurzer Eingewöhnungszeit klar und verständlich. Das Anfahren und der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahren klappen spontan und geschmeidig. Die Rekuperation lässt sich über den Gangwahlhebel

(Stellung "B") aktivieren und in drei Stufen einstellen, allerdings nur umständlich über das Einstellungs Menü in der Instrumentenkombination. Die serienmäßige Auto-Hold-Funktion sichert den C-HR im Stillstand und an Steigungen, bis man ihn mit dem Gaspedal wieder aus der Ruhestellung löst.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C-HR fällt weitgehend gut aus. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Kompakte recht besonnen und ohne kompromisslos die Fahrtrichtung zu ändern. Der Geradeauslauf ist zu jedem Zeitpunkt gut und fördert damit ein entspanntes und sicheres Fahren. Korrigiert man eine zu schnell angefahrne Kurve mit einem spontanen 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 er kurzfristig und gutmütig über die Vorderräder. Hinsichtlich der Traktion könnte der Vorderradantrieb noch etwas besser abschneiden. Muss man beispielsweise zügig abbiegen, entsteht deutlicher Schlupf an den Rädern. Die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühler eingreifen, um den bestmöglichen Vortrieb herzustellen. Im ADAC Ausweichtest erkennt das ESP die Gefahrensituation schnell und

bremsst den C-HR bereits beim ersten Spurwechsel unmissverständlich ein. Die Gasse zwischen Hindernis und Zielspur lässt sich mit der deutlich verringerten Geschwindigkeit mühelos treffen. Dem Fahrer wird wenig Reaktionsvermögen abverlangt - eine sichere Abstimmung. Von Seiten der Fahrdynamik lässt das frühe und vehemente Abbremsen des C-HR eine eher träge Performance vermuten, was der Japaner in der Praxis aber widerlegen kann. Beim schnellen Einfahren in die Polnengasse folgt der Kompakte der anvisierten Linie sogar recht präzise und quittiert den darauffolgenden Richtungswechsel mit nur leichtem Untersteuern. Setzt man den Lenkimpuls in die Ausfahrgasse etwas zu dynamisch an, kommt der leicht erhöhte Aufbau in Bewegung und das Heck verliert kurz an Haftung, um dann etwas spät, aber noch rechtzeitig eingebremst zu werden. Von Seiten der gemessenen Durchfahrtsgeschwindigkeiten bestätigt sich der subjektive Eindruck: Das Crossover hat durchaus dynamische Qualitäten.

2,9 Lenkung

Die Lenkung des C-HR erledigt ihren Job unauffällig. Ihre geringen Bedienkräfte ermöglichen ein müheloses Steuern im innerstädtischen Betrieb, zugleich bietet sie bei hohen Geschwindigkeiten durch die ordentliche Zentrierung einen ruhigen Geradeauslauf. Das Lenkgefühl fällt synthetisch aus und filtert damit auch

nützliche Informationen zwischen Fahrbahnbelag und Fahrerhänden heraus. Die Zielgenauigkeit bei Kurvenfahrt ist dennoch recht gut, der kompakte Japaner reagiert auf Lenkeingaben weitgehend spontan und folgt der eingeschlagenen Linie ohne allzu große Lenkkorrekturen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8

Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

⊖ Die Lenkung scheint mit dem hohen spontan anliegenden Drehmoment des Antriebs zu kämpfen. Bei starkem Beschleunigen verzieht die Lenkung leicht, was durch den Fahrer korrigiert werden muss.

3,4 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der C-HR erst nach 37,8 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein unterdurchschnittlicher und kein zeitgemäßer Wert. Seine bisher getesteten Konkurrenten konnten diese Bremsleistung teils deutlich unterbieten.

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ordentlich dosieren. Das Zusammenspiel von Rekuperation und mechanischer Bremsanlage ist gut gelöst, hier zeigt sich die langjährige Erfahrung von Toyota im Bereich des Hybrid-Antriebs.

1,8 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der C-HR bereits in Serienausstattung eine große Bandbreite an aktiver Sicherheitsausstattung an Bord. Er warnt vor drohenden Kollisionen, zu nahem Auffahren, Objekten im toten Winkel und vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen (sinnvolle Animation der Ambientebeleuchtung in der Tür). Er leitet sowohl in niedrigen als auch hohen Geschwindigkeitsbereichen eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und bietet zudem die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung). Weiter gibt es einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des C-HR reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Mit dem optionalen Technik-Paket erkennt der Toyota die Aufmerksamkeit des Fahrers mittels Kamera und verlängert damit die Perioden, in denen er selbstständig lenkt. Zudem erkennt der Toyota dann auch Querverkehr an Front und Heck und leitet wenn möglich eine Notbremsung ein. Dazu ist der Arbeitsbereich des Tot-Winkel-Assistenten noch größer und der C-HR warnt auch vor Hindernissen in der Zielspur (Spurwechselassistent).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Im Falle einer Gefahrensituation unterstützt der Toyota den Fahrer beim Ausweichmanöver und signalisiert eine Notbremsung mit blinkender Warnblinkanlage. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrücke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diesen im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der C-HR 85 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 Center-Airbag, der die beiden vorderen Insassen voreinander schützt. Einen Knieairbag für den Beifahrer sowie hintere Seitenairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen, aktiven Kopfstützen bieten Personen bis zwei Metern Körpergröße guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann hier das flach verlaufende Dach eine

⊖ Der intelligente Geschwindigkeitswarner (ISA) lässt sich nicht über einen Shortcut beeinflussen. Der Assistent piepst ab dem ersten km/h einer Tempolimitüberschreitung, eine Warnschwelle ist nicht einstellbar. Die Einstellung des Assistenten kann nur im Stillstand und umständlich über die Instrumentenkombination vorgenommen werden. Immerhin: Toyota legt die Warntöne recht zurückhaltend aus.

abstützende Funktion übernehmen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem ist ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, nicht erhältlich. Von Seiten der Sicherheit suboptimal: Die versenkten Türgriffe können im Notfall die Rettung im Vergleich zu konventionellen Bügelgriffen erschweren.

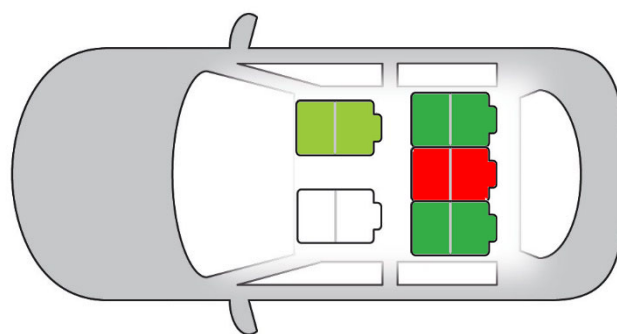
2,9 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wird im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet - ein gutes Ergebnis. 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 Türöffnungen könnten aber breiter sein und hohe Kindersitze können am Dachholm anstehen. Am einfachsten geht hinten die Montage per Isofix, auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Auf dem Mittelsitz lassen sich gemäß der Betriebsanleitung zwar Kindersitze per Gurt montieren, in der Praxis ist der Abstand zwischen Gurt und Schloss aber so gering, dass sich der Mittelsitz kaum für die Montage eignet. Nutzt man in der zweiten Reihe ein besonders raumgreifendes Kinderrückhaltesystem wie etwa eines mit Stützfuß, ergibt sich eine leichte Einschränkung für die Vordersitze. Hier empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren. Die Schließkräfte der Fenster im Fond

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)

und an der Fahrerseite fallen zu hoch aus und bieten damit keinen zuverlässigen Einklemmschutz.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz wird im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet - ein gutes Ergebnis. Das Verletzungsrisiko im Bereich der Front ist gut entschärft. Im Bereich der A-Säulen besteht nur ein geringer Schutz, da die Bauteile hier unnachgiebig sind. Ein

Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,7

UMWELT/ECOTEST

1,7

Verbrauch/CO2

⊕ Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 61 km elektrische Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der Stromverbrauch im rein elektrischen Betrieb liegt bei 20,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein ordentlicher Wert, für einen Plug-in-Hybriden ist das durchaus sparsam. Hier zeigt sich die insgesamt hohe Effizienz des Antriebsstrangs. Führt man mit leerer Batterie im standardmäßig aktiviertem Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 5,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Kraftstoffkonsum innerorts bei 4,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,0 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Japaner auf den ersten 100 km 12,4 kWh Strom und 2,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 122 g pro km, unter Berücksichtigung des CO2-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für

Verbrauch

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

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

das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 43 von maximal 60 möglichen Punkten.

1,7

Schadstoffe

⊕ Der Benzinmotor wird im Test mit geringen Partikelemissionen gemessen und arbeitet auch ansonsten sehr sauber. Darüber hinaus werden im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt. Unter dem Strich

erreicht der C-HR Plug-in-Hybrid damit 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten liegt der Japaner bei 86 Zählern und schafft vier Sterne im Ecotest - den fünften Stern verpasst er um wenige Zähler.

3,1

AUTOKOSTEN

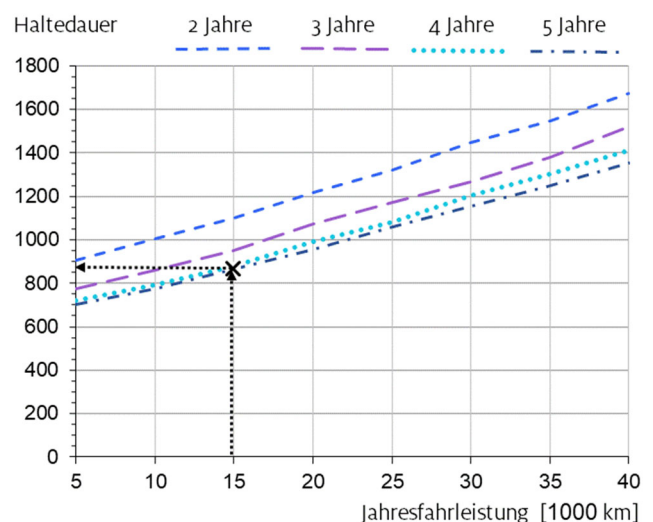
3,1

Monatliche Gesamtkosten

Der C-HR Plug-in-Hybrid startet in der Ausstattungsvariante Lounge ab 44.490 Euro. Das Crossover hat dann bereits eine sehr umfangreiche Ausstattung und es bedarf eigentlich keiner weiteren Investitionen. Die Kosten für die Versicherung sind moderat bis durchschnittlich. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung beträgt 14, in der Teilkasko 22 und in der Vollkasko 24. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt günstige 40 Euro. Toyota gibt drei Jahre oder 100.000 km Garantie auf den C-HR, wobei es im ersten Jahre keine Kilometerbeschränkung gibt. Zwölf Jahre geben die Japaner gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Darüber hinaus gibt Toyota fünf Jahre Garantie auf die Hybrid-Hauptsystemkomponenten (u. a. Batterie und Steuergeräte). Führt man die Inspektion bei einem autorisierten Toyota-Partner durch, verlängert sich die Gesamtfahrzeuggarantie um ein weiteres Jahr bis zu einem Fahrzeugalter von maximal 15 Jahren bzw. 250.000 km Laufleistung. Zudem ist die Garantie fahrzeuggebunden, was den privaten Verkauf erleichtert und den Verkaufswert steigert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 865 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C-HR 1.8 Hybrid Flow	C-HR 2.0 Hybrid Teamplayer	C-HR 2.0 Hybrid GR SPORT AWD-i	C-HR 2.0 Plug-In Hybrid Flow
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1987	4/1987	4/1987
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	145 (197)	145 (197)	164 (223)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3600	n.b./4400	n.b./4400	n.b./4400
0-100 km/h [s]	9,9	8,1	7,9	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,7 l S	4,8 l S	5,1 l S	0,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	105	108	115	17
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/22	14/24/22	14/24/22	14/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	56	66	80	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	743	828	884	796
Preis [Euro]	33.990	40.490	46.490	39.990

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	1,4 + 7,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	140/397/656
• Dachlast/Anhängelast [kg]	45/433
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,99
Herstellungsland	Türkei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	54,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	114

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6e (WLTP) 36EA	
Hubraum	1.987 ccm
Leistung	164 kW/223 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,8 l
CO ₂ -Ausstoß	17 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.362/1.832/1.564 mm
Leergewicht/Zuladung	1.755/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.076 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/725 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Türkei, Sakarya

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R19 96V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	2,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/5,0/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	52 g/km (WTW* 122 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.676/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	235/665/1.100 l

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

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	115 Euro
Fixkosten	158 Euro	Wertverlust	472 Euro
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/24/22		
Basispreis C-HR 2.0 Plug-In Hybrid Lounge	44.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.02.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.930 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.291 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.900 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	2.900 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	2.900 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.900 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.900 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	2.900 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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	770 Euro
Metalliclackierung	740 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/800 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: September 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät