



Toyota C-HR 2.0 Hybrid Team Deutschland

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Toyota kann auch sportlich. Dies ist kein Geheimnis, angesichts solch teils legendärer Modelle wie dem Supra oder dem GT86. Der Transfer dieses sportlichen Images auf die Brot- und Buttermodelle ist aber nicht so recht gelungen, auch weil man Toyota seit zwei Jahrzehnten als Hybrid-Pionier kennt. Die zweifellos effiziente Antriebstechnologie aus Benziner, Elektromotor und per Planetengetriebe realisiertem stufenlosen Getriebe hat tatsächlich keinerlei sportliche Ambitionen. Dass man über eine kräftige Motorisierung aber Kunden holt und bindet, weiß sicher nicht zuletzt der motorsportbegeisterte Enkel des Firmengründers und heutige Toyota-Chef, Akio Toyoda.

Jetzt will die Marke mehr Sport wagen, nicht nur über ausgewiesene Rennsemmeln wie den GR Yaris, sondern auch in der breiten Masse. Deshalb gibt es auch im C-HR nun einen stärkeren Hybriden, der im Vergleich zu den 122 PS des bekannten 1.8 Hybrid satte 62 PS mehr Systemleistung vorhält. Diese spürt man auch, der C-HR 2.0 Hybrid hat stets mehr als ausreichende Power. Dass der Verbrenner immer noch mit recht hohen Drehzahlen unterwegs ist, liegt am Atkinson-Prozess des Vierzylinders und stört nicht so sehr wie beim 1.8 Hybrid, da der größere Motor sich das Dröhnen zumindest etwas besser verkneifen kann. Verkneifen kann sich Motor trotz der Mehrleistung auch großen Durst, denn der Ecotest-Verbrauch ist mit 5,4 Litern alle 100 Kilometer absolut im Rahmen.

Nicht nur der Antriebsstrang ist neu im C-HR, zum Modelljahr 2020 gab es ein komplettes Facelift, das von außen aber nur Experten sicher erkennen. LED-Scheinwerfer, Apple CarPlay sowie Android Auto sind jetzt erhältlich und sogar serienmäßig, es gibt dankenswerterweise mehr Tasten für das Infotainmentsystem und immer noch ist die serienmäßige Ausstattung mit Fahrassistenzsystemen bemerkenswert umfangreich.

Zwar ist der C-HR 2.0 Hybrid Team Deutschland (ein anlässlich der Olympischen Spiele aufgelegtes Sondermodell) mit 33.690 Euro auf den ersten Blick kein ausgewiesenes Schnäppchen, die Serienausstattung ist aber äußerst umfangreich. Zudem leistet sich der C-HR bei Verarbeitung, Fahrwerk, Lenkung und Bremsen keine großen Patzer und ist so eine interessante Alternative unter den beliebten Kompakt-SUV. **Konkurrenten:** u.a. Honda HR-V, Hyundai Kona, Kia Niro, Mazda CX-30, Skoda Karoq, VW Tiguan.








- + **kräftiger Hybrid-Antriebsstrang, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sicheres Fahrverhalten**
- **unpraktischer Kofferraum, schlechte Rundumsicht, niedrige Anhängelast und Zuladung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,5
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des C-HR ist auch nach dem Facelift weitgehend sorgfältig gefertigt, im Detail finden sich aber dennoch Kritikpunkte. Die Spaltmaße sind nicht überall gleichmäßig, auch gefallen die mehrteiligen, teils nicht schön gefügten und unverkleideten Türrahmen sowie die eine oder andere freiliegende Steckerverbindung im Motorraum nicht.

3,4 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs von 5,4 Litern Super auf 100 Kilometer kommt man mit dem nur 43 l fassenden Tank trotzdem bis zu 795 Kilometer weit - kein schlechter Wert. Die Stützlast von 75 kg reicht für zwei E-Bikes locker aus, die Dachlast ist ebenso hoch. Reling gibts keine, im Toyota-Zubehörprogramm aber für den C-HR passende Basisträger. Es ist zum serienmäßigen Reifendichtmittel ebenfalls nur im Zubehörprogramm ein Notrad erhältlich.

3,1 Licht und Sicht

Seit dem Facelift sind LED-Scheinwerfer inklusive statischem Fernlichtassistenten serienmäßig, gegen Aufpreis (nicht im Testwagen) und bei den höchsten beiden Ausstattungsvarianten serienmäßig bekommt man noch ein Kurvenlichtsystem samt mitschwenkenden Scheinwerferlinsen. Die Basisscheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit einer angenehmen Lichtfarbe, aber mit einer nicht vollends überzeugenden Homogenität und Reichweite aus.

⊕ Zum Teil wird die unübersichtliche Karosserie von den verbauten Technologien wett gemacht. Jeder C-HR hat eine



Die sehr breiten Dachsäulen und die hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark ein. Da fällt es kaum noch ins Gewicht, dass die hinteren Kopfstützen nicht versenkbar sind.

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

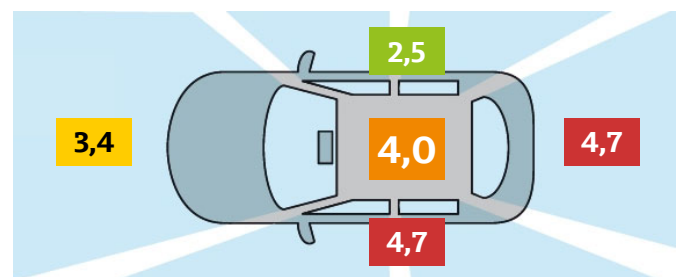
⊖ Eine Gasdruckfeder würde helfen, die nicht sehr leichte Motorhaube anzuheben und offen zu halten.

⊖ Einige Punkte am C-HR schmälern die Alltagstauglichkeit, allen voran die zulässige Zuladung: Die bescheidenen 408 Kilogramm des Testwagens kann man schon mit fünf Personen an Bord schnell überschreiten. Die maximale Anhängelast beträgt - unabhängig von einer am Anhänger vorhandenen Bremse - magere 725 kg. Der Tankstutzen ist nicht gegen eine Fehlbetankung geschützt.

Rückfahrkamera an der Heckklappe und bis auf in der Basisversion gibt es auch stets Parkpiepser vorn und hinten sowie einen Einparkassistenten. Auch ein automatisch abblendender Innenspiegel und ein statischer Fernlichtassistent sind Serie.

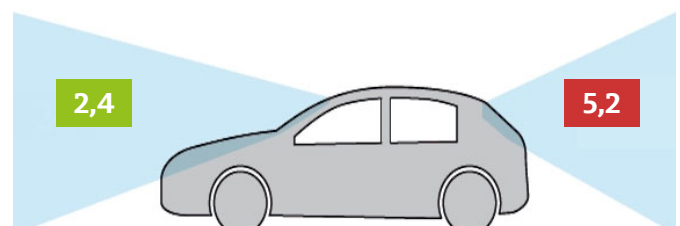
Rundumsicht

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.



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

haubenkante den Blicken des Fahrers.

Ist der Warnblinker aktiviert, kann nicht mehr zum Abbiegen geblinkt werden - nachteilig, wenn man gerade abgeschleppt wird.

2,7 Ein-/Ausstieg

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

Coupé kombiniert. Immerhin: Die erhöhten Sitze bieten - ebenfalls typisch SUV - nicht nur einen guten Überblick, sondern sind auch vor allem beim Aussteigen angenehm: In der untersten Stellung befindet sich der Fahrersitz 51 Zentimeter über dem Boden.

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

3,6 Kofferraum-Volumen

Durch den höher liegenden Kofferraumboden ist der Kofferraum im 2.0 Hybrid etwa 100 Liter kleiner als etwa beim 1.8 Hybrid oder beim 1.2 Turbo. Grund ist die 12-Volt-Batterie, die noch im Kofferraum Platz finden musste. So bleiben 236 Liter übrig. Belädt man bis unters Dach, sind es 356 Liter. Dann finden auch sechs Getränkekisten Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 601 Liter, bis unters Dach sind es 976. In diversen Fächern einer Styroporeinlage unter dem Kofferraumboden findet man neben Batterie, Warndreieck und Reifenreparaturset noch insgesamt etwa 30 Liter Stauraum.



Lediglich 236 l Volumen bleiben beim 2.0 Hybrid für das Gepäck. Das ist deutlich weniger als bei den anders motorisierten Versionen des C-HR.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊕ Vorteil des höheren Kofferraumbodens: Legt man die Rücksitze um, entsteht beim 2.0 Hybrid eine gut nutzbare, ebene Fläche ohne Stufe.

⊖ Die Ladekante liegt sehr hohe 78 Zentimeter über dem Boden. Bei Dunkelheit reicht die eine Kofferraumleuchte nicht aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

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

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

2,8 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Interieur und Bedienkonzept des Japaners ist konventioneller gehalten, als es das progressive Design des Wagens zunächst vermuten lässt. Lediglich einige Tasten (z. B. für Einparkassistent und Lenkradheizung) sind verdeckt oder dort, wo man sie nicht vermuten würde.

Der Touchscreen auf dem Armaturenbrett ist in guter Höhe und leicht erreichbar, das darüber zu bedienende Menü für Navigation, Telefon und weitere Einstellungen könnte aber besser strukturiert sein, so muss man mitunter einige Zeit nach der gewünschten Funktion suchen. Immerhin gibt es Direktwahltasten für die Hauptfunktionen, auch die Lenkradtasten sind gut zu bedienen und bieten einigen Komfort. Weniger gefallen kann der Wählhebel für den Tempomaten, Lenkradtasten wären hier die übersichtlichere Variante. Die Beschriftung des Wählhebels kann man gerade während der Fahrt kaum sehen, man muss sich also so lange an die Bedienung gewöhnen, bis sie "blind" ablaufen kann.

Alle grundlegenden Dinge wie Lenkrad, Sitze und Spiegel sind einfach auf den Fahrer einzustellen, eine passende Sitzposition ist zügig gefunden. Sehr große Fahrer wünschen sich mitunter aber eine großzügigere Längsverstellung des Lenkrads. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und die Instrumente unter allen Lichtverhältnissen deutlich ablesbar - einen Drehzahlmesser findet man aber nicht. Stattdessen bietet der Japaner eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann, ob man im rein elektrischen Bereich bleibt, den Verbrenner zuschaltet oder beide Antriebe gemeinsam für maximalen Vortrieb nutzt.

⊕ Was unbedingt erwähnt werden muss: Der C-HR hat zum Facelift einige Tasten und Drehregler hinzubekommen, und zwar genau an der richtigen Stelle: Rund um das Infotainment-

Display. So kann man jetzt an einem rechten Rädchen drehen, um die Lautstärke zu verändern. Schneller, intuitiver und mit weniger Ablenkung vom Straßenverkehr geht es an dieser Stelle nicht und gerade im Vergleich zu den Touchfeldern des Vorfacelifts spüren wir die Verbesserung deutlich. Auch gibt es jetzt ein weiteres Rädchen, um durch Menüs zu navigieren und acht "echte" Tasten, um zu wichtigen Hauptfunktionen zu springen. Toyota hat im Gegensatz zur Mehrheit der Automobilhersteller absolut richtig erkannt, dass man nicht in einem zweifelhaften Modernitätsglauben so viele Funktionen wie möglich hinter Touchflächen verstecken sollte. Physische Schalter und Drehregler kommen dem Hersteller zwar teurer, sind aber fast immer die bessere Wahl und sorgen vor allem durch ihr deutliches haptisches Feedback für weniger Blickabwendungen vom Straßenverkehr.

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



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

2,8 Multimedia/Konnektivität

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

Gegen Aufpreis und bei den höheren Ausstattungslinien serienmäßig ist ein Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen an Bord, das sich über die Internetverbindung eines eingebundenen Smartphones Kartenaktualisierungen herunterladen kann. Die ersten drei Jahre sind diese Kartendaten kostenlos. Da Apple Carplay und Android Auto seit dem

Facelift in allen C-HR aber serienmäßig sind, sollte man sich genau überlegen, ob man die aktuell 890 Euro für das Navigationssystem investiert. Aktuelles Kartenmaterial und Echtzeit-Verkehrsdaten bieten die einschlägigen Smartphone-Apps ebenfalls, ohne Mehrkosten.

Mit dem Facelift kam ein Datenübertragungsmodul in alle hybridisierten C-HR. Über dieses läuft nicht nur das automatisierte Notrufsystem, sondern auch die Kommunikation mit einer Smartphone-App. In dieser kann man unter anderem seine Inspektionstermine, Fahrdaten und auch die Position des geparkten Fahrzeugs abrufen.

Zudem ermöglicht das Modul eine Fahrstilanalyse, über die mit einer entsprechenden Versicherungsgesellschaft bei entsprechend defensiver Fahrweise Rabatte "erfahren" werden können.

2,5 Raumangebot vorn

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

3,6 Raumangebot hinten

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

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

3,4 Innenraum-Variabilität

Mit Ablagen wurde im Innenraum gezeigt, mit Ausnahme von zweien Becherhaltern und Türfächern findet man vorn neben dem Handschuhfach und dem Raum unter der Armauflage keinen Stauraum. Unverständlicherweise ist die Taste für das Öffnen des Handschuhfachs kaum erföhlbar und liegt darüber hinaus im Dunkeln, man tastet hier einige Zeit, bis sich die Klappe öffnet. Hinten kann man die Lehnentaschen nutzen

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Der C-HR verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Zur Modellpflege hat Toyota die Stoßdämpfer überarbeitet, und immer noch bietet das Fahrwerk einen vernünftigen Komfort. Der Toyota ist eher sportlich ausgelegt und lässt sich mit für ein SUV moderater Seitenneigung über Landstraßen zirkeln -

3,1 Sitze

Die Sitzflächenneigung ist im Toyota nicht einstellbar, seit dem Facelift ist aber endlich der Beifahrersitz in der Höhe

⊖ Das JBL-Soundsystem mit neun Lautsprechern und Subwoofer ist erst in den höheren Ausstattungslinien verfügbar - dort aber immerhin serienmäßig.

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



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

und jeweils ein Getränk in den Türen unterbringen, mehr Kleinkram lässt sich nicht verstauen.

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

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

einsetllbar - zumindest ab der getesteten Ausstattung. Wer einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz möchte, muss eine der

beiden höheren Ausstattungen wählen.

Die Kontur der Vordersitze ist grundsätzlich gelungen, sie sind aber recht breit geschnitten und bieten so schmalere Personen wenig Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist da schon

unbequemer. Zumindest die Lehne bietet aber etwas Kontur, während die Sitzfläche eher einer Bank ähnelt. Auch hinten außen lassen sich aber längere Strecken überstehen, auf dem unbequemen Notsitz in der Mitte ist das anders.

3,3 Innengeräusch

Wer beim Stichwort Hybridtechnik an ein ruhiges, weil teil-elektrisches Gleiten denkt, ist noch keinen der Toyota-Hybride mit stufenloser Automatik gefahren. Zwar kann das Auto in der Stadt kurze Strecken tatsächlich vollelektrisch dahin rollen, benötigt man aber etwas mehr Vortrieb, springt der Verbrenner mit ein. Dieser bleibt solange akustisch im Hintergrund, wie man das Gaspedal nur sachte betätigt. Möchte man aber stärker beschleunigen, schnellt die Drehzahl des Vierzylinders in die Höhe und bleibt dort auch, während das stufenlose Getriebe die Übersetzung anpasst. Bei diesen hohen Drehzahlen ist der Motor für ein aktuelles Auto im Innenraum deutlich zu laut,

man scheut nach einiger Zeit starke Beschleunigungen oder auch Autobahnfahrten mit höherer Geschwindigkeit - in gewisser Weise "erzieht" der Wagen zu einer verhaltenen und damit natürlich spritsparenden Fahrweise. Immerhin ist der 2.0 Hybrid hier etwas zurückhaltender als der schwächere Hybrid mit dem 1,8 Liter großen Ottomotor.

Da zusätzlich die Wind- und Abrollgeräusche nicht besonders gut gedämmt sind, belegen die Messfahrten bei 130 km/h zur Geräuschpegelmessung im Innenraum den subjektiven Eindruck eines lauten Autos: 69,1 dB(A) sind kein niedriger Wert.

2,3 Klimatisierung

⊕ Jeder C-HR hat eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Ab der Ausstattungslinie Team Deutschland kommen dunklere hintere Scheiben hinzu, dann sind zudem Vordersitze und Lenkrad beheizbar. Der

Automatikmodus der Klimaautomatik ist in der Intensität einstellbar. Die beiden höchsten Ausstattungen Style und Lounge bieten außerdem eine ionisierte Innenraumluft.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des C-HR besteht aus einem 112 kW/152 PS starken Vierzylinder-Benziner mit zwei Litern Hubraum und dem für Toyota typischen Planetengetriebe mit zwei Elektromotoren. Einer der beiden stellt bis zu 80 kW/109 PS Antriebsleistung bereit und reku-periert Bremsenergie, der andere reku-periert ebenfalls und dient zudem als Anlasser für den

Benzinmotor. Die Maximalleistung des Hybridsystems beträgt 135 kW/184 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Vollast von 60 auf 100 km/h) schließt das SUV nach flotten 5,2 Sekunden ab. Das Anfahren mit dem Hybrid geht flott vonstatten, hier kommt der Vorteil des unmittelbar anstehenden Drehmoments des Elektromotors zum Tragen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Antriebsstrang ist zwar auch subjektiv richtig kräftig, die Leistungsentfaltung ist aber bei höheren Geschwindigkeiten mäßig, wenn der zusätzliche Schub durch den Elektromotor nicht mehr so stark zum Tragen kommt. Völlig ausreichenden und auch deutlich mehr Schmalz als der 1.8 Hybrid hat er aber stets.

Der frei saugende Benzinmotor arbeitet im Atkinson-Zyklus.

Durch diese Technik steigt zwar die Effizienz, das Drehmoment solcher Motoren ist aber niedriger als das konventioneller Otto-Motoren. Das stufenlose Automatikgetriebe wählt dementsprechend oft hohe Drehzahlen, um die geforderte Leistung liefern zu können. Der Verbrennungsmotor hält sich auch dann mit den Vibrationen angenehm zurück, ein Dröhnen ist bei hohen Drehzahlen aber nicht wegzudiskutieren.

1,6 Schaltung/Getriebe

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

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

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

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

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

2,5 Lenkung

Die Lenkung des Crossover vermag zu gefallen, die elektrisch unterstützte Lenkung liefert vor allem bei größeren Lenkwinkeln eine angenehme Rückmeldung und passende Haltekräfte. Lediglich um die wichtige Mittellage fühlt man eine gewisse Teigigkeit, weswegen sich die Nulllage nicht sauber erfüllen lässt. Zielgenaues Lenken auf kurvigen Landstraßen ist mit dem C-HR aber problemlos möglich, die anvisierte Linie trifft man meist.

2,1 Bremse










Das Bremssystem des C-HR nutzt bei leichtem Verzögern die Bremswirkung des Generators. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Bei den Messungen erzielt der getestete C-HR ein richtig gutes Ergebnis. Der mittlere Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 33,4 m. Die Dosierbarkeit ist aufgrund der nicht perfekt verschliffenen Übergänge zwischen mechanischer Bremse und Rekuperation nicht ideal, das Pedalgefühl dazu recht weich.

1,8 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Toyota stattet jeden C-HR serienmäßig mit dem Safety Sense-Paket aus. Dieses beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner, der auch Fußgänger erkennt und die Aufprallgeschwindigkeit um etwa 40 km/h reduzieren kann, bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h kann also ein Unfall

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

ganz vermieden werden. Auch an Bord ist ein manuell einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Tempomat und ein Abstandregelautomat, der bis zum Stillstand den Abstand zum Vordermann hält. Dieser nutzt den Radar in der Frontschürze. Die Kamera hinter der Windschutzscheibe ist neben der Personenerkennung noch für Weiteres gut: So basieren darauf der aktive Spurhalteassistent sowie der Fernlichtassistent und die Verkehrsschilderkennung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Standard (Stand März 2017) kann der C-HR brillieren: 95 Prozent der Punkte erreicht er beim Insassenschutz.

Die Ausstattung an Airbags ist gut: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Knieairbag für den Fahrer und über die ganze Fahrzeugseite reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 m große Personen aus - hinten immerhin noch bis etwa 1,70 m Körpergröße. Das nach

3,2 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wird im Crashtest mit 77 Prozent bewertet.

⊕ Der Beifahrersitz bietet zwar kein Isofix, mit dem Gurt lassen sich Kindersitze aber einfach und sicher befestigen - den Beifahrerairbag kann man per Schlüsselschalter deaktivieren. Kindersitze lassen sich hinten außen recht einfach montieren, die Türe könnten aber breiter sein und wenn man den Sitz mit dem Gurt festgezogen hat, steht er aufgrund der Gurtanlenkpunkte leicht schräg. Am einfachsten geht hinten die Montage per Isofix, auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Nutzt man ein besonders raumgreifendes Kinderrückhaltesystem wie etwa eines mit Stützfuß, kann der Platz knapp werden, wenn auf dem Vordersitz eine große Person Platz nehmen möchte. Hier empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe.

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

Richtig gepatzt hat Toyota beim Thema Fenstereinklemmschutz im Fond - denn es gibt ihn nicht: Die Schließkräfte der

2,9 Fußgängerschutz

Im Crashtest erreicht der C-HR 76 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz. Lediglich die Mitte der Motorhaubenkante und die A-Säulen sind noch zu unnachgiebig.

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

Auch verfügt jeder C-HR außer der Basisvariante (hier optional) serienmäßig über den Totwinkel- und Spurwechselassistent, der auf einer Nachbarspur herannahende Fahrzeuge erkennt und über Warnleuchten an den Außenspiegeln entsprechend vor einem Spurwechsel warnt. Ebenfalls warnen kann das System beim rückwärtigen Ausparken, falls Querverkehr kommt. Seit dem Facelift bremst der Toyota dann auch automatisch.

hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen eine zusätzlich Stützfunktion übernehmen.

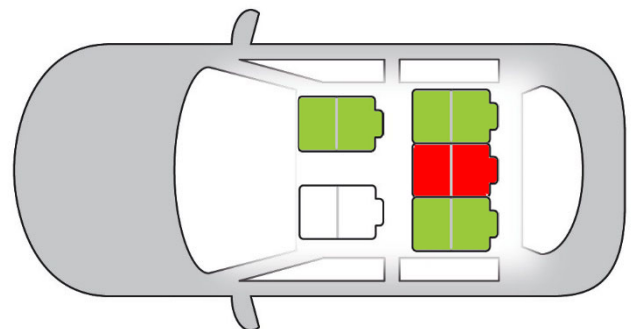
Ein automatisches Notrufsystem ist jetzt in allen C-HR serienmäßig - solange es sich um einen Hybrid handelt.

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

Fenster sind enorm, hier sollte niemand die Finger dazwischen bekommen. Auch die Kindersicherung der Fondtüren gefällt nicht: Sie ist zu einfach - und damit von den Kindern selbst - zu bedienen.

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)

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest erreicht der C-HR Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 146 g/km 35 der 60 maximal erreichbaren Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts und auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei nur 3,9 beziehungsweise 4,7 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 7,8 l/100 km.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Toyota überzeugt auch im Schadstoffkapitel des Ecotest - aber nicht vollends. Da er unter Volllast stark anfettet und so der CO-Ausstoß ansteigt, erreicht er 35 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der C-HR auf 70 Punkte, was gerade so für vier Sterne im ADAC

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ecotest genügt. Das Abgasverhalten haben wir im realen Straßenverkehr überprüft.

2,3 AUTOKOSTEN

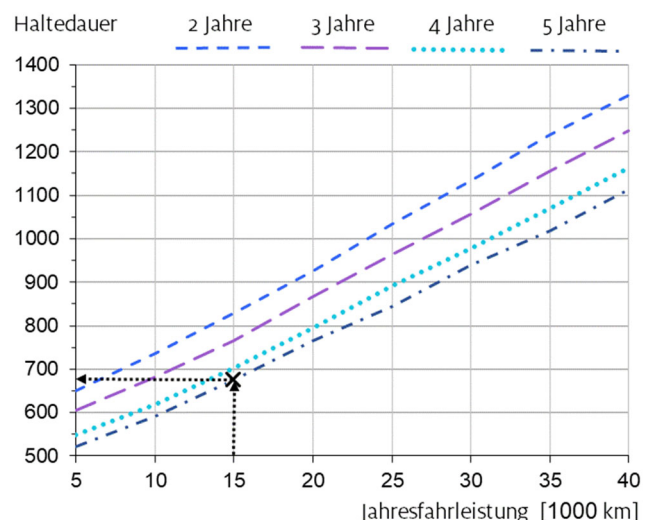
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das SUV kann mit einer guten Wirtschaftlichkeit punkten. Der Grundpreis des 2.0 Hybrid in der Team Deutschland-Sondervariante liegt zwar bei deftigen 33.690 Euro, die Serienausstattung kann sich da aber mehr als sehen lassen, insbesondere bei den umfangreichen Assistenzsystemen. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie, aber ebenfalls nur bis 100.000 km.

Punkten kann der C-HR bei den Betriebskosten, die auch wegen des recht schmalen Verbrauchs niedrig ausfallen. Ein Fahrzeugcheck ist aber jährlich auf der Agenda, genauso wie der Ölwechsel, der zudem spätestens alle 15.000 km fällig ist. Die große Fahrzeugwartung ist alle zwei Jahre vorgesehen. Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer beträgt 86 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufung der Haftpflicht ist mit der Klasse 18 auch nicht teuer. Die Teilkasko ist aber in die sehr teure Klasse 29 eingeordnet, der Vollkaskoschutz wird anhand der Klasse 25 eingepreist. Durch das Kommunikationsmodul im C-HR kann man bei entsprechender Fahrweise je nach Versicherungsgesellschaft noch ein paar Prozent Beitrag sparen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 674 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C-HR 1.2 T Flow	C-HR 1.8 Hybrid Flow	C-HR 2.0 Hybrid Business Edition
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1798	4/1987
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	90 (122)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	185/1500	142/0	0/0
0-100 km/h [s]	10,9	11,0	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	4,8 S	5,2 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	138	86	92
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/23	18/25/29	18/25/29
Steuer pro Jahr [Euro]	142	64	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	637	622	645
Preis [Euro]	26.290	29.140	32.790

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, geregelt	
Hubraum	1.987 cm ³
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	118/92 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.795/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.485/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	358/1.141 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/725 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km / 12 Jahre
Produktion	Türkei, Adapazarı

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,9/4,7/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	123 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.522/408 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/605/980 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	674 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/29		
Basispreis C-HR 2.0 Hybrid Team Deutschland	33.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.147 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	-/950 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (aktiv)	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	850 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: April 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.