

Euro NCAP Test 2024: Toyota C-HR

Fünf Sterne für den Toyota C-HR

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags seitlich den Oberkörper und das Becken, ein Knieairbag schützt den Fahrer zusätzlich. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist für Erwachsene gut, das Verletzungsrisiko überwiegend sehr gering bis mittel. Der Schutz für Kinder ist gut, das Verletzungsrisiko sehr gering bis gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. In der zweiten Sitzreihe wird die Anwesenheit eines Kindes gemeldet, falls das Fahrzeug verlassen wird. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite kann deaktiviert werden.

Der Toyota C-HR ist mit einem autonomen Notbrems-Assistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einem Aufmerksamkeits-Assistenten serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.



Der Toyota C-HR im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Insassenschutz für Erwachsene: 85 %

Die Fahrgastzelle des C-HR blieb beim versetzten Frontalcrashtest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Toyota wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und in verschiedenen Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau geboten würde. Die Druckwerte am Dummy zeigten einen geringen Schutz für die Brust des Fahrers. Alle anderen kritischen Körperregionen waren sowohl beim Fahrer als auch beim Beifahrer gut oder ausreichend geschützt. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und der verformbaren Barriere nach dem Test ergab, dass der C-HR bei einem Frontalaufprall ein gutmütiger Gegner wäre. Beim Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde der Schutz des Brustkorbs sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer als gering eingestuft. Darüber hinaus ergab die Analyse nach dem Test, dass der Unterleib des Beifahrerdummys unter den Beckengurt gerutscht war, ein Phänomen, das als „Submarining“ bekannt ist. Es wurde ein Punktabzug vorgenommen und der Schutz dieser Körperregion als ungenügend eingestuft.

Sowohl bei der Prüfung mit der seitlich eindringenden Barriere als auch bei dem schwereren seitlichen Pfahlanprall zeigten die Dummymesswerte einen guten Schutz aller kritischen Körperbereiche, der C-HR erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper bei einem Seitenaufprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der C-HR verfügt über einen auf dem Fahrersitz montierten Mittelairbag, der bei einem solchen Aufprall Verletzungen von Insasse zu Insasse vorne verhindert. Die Dummy-Werte im Euro NCAP-Test waren gut, wobei Fahrer und Beifahrer gleichermaßen geschützt waren.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrau-

ma-Schutz. Der C-HR verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert. Das Auto verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden. Toyota demonstrierte, dass sich die verriegelten Türen im Falle eines Sturzes ins Wasser innerhalb von zwei Minuten nach einem Stromausfall öffnen lassen und dass die elektrischen Fensterheber lange genug funktionieren, um den Insassen die Flucht zu ermöglichen.

Insassenschutz für Kinder: 86 %

Sowohl im versetzten Frontal- als auch im Seitenaufpralltest wurden alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinder-Dummys gut geschützt, der Toyota C-HR erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags.

Der C-HR ist mit der Kinderanwesenheitserkennung ausgestattet, einem System, das eine Warnung ausgibt, wenn es erkennt, dass ein Kind oder Kleinkind im Auto zurückgelassen wurde. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der C-HR ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 86 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, nur an den steifen A-Säulen wurden ungenügende Ergebnisse erzielt. Der Schutz des Beckens, der Oberschenkel, des Knies und des Schienbeins war über die gesamte Breite des Fahrzeugs gut, der C-HR erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Toyota kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger war die Leistung angemessen und bei den Tests mit Radfahrern gut. Auch bei der Reaktion auf Motorradfahrer schnitt das AEB-System in allen Tests gut ab, und auch die Spurhaltefunktion zeigte in dieser Hinsicht gute Leistungen. Optional ist ein System erhältlich, das bei Rückwärtsfahrt notbremst, wenn sich eine Person oder ein Hindernis hinter dem Auto befindet.

Sicherheits-Assistenten: 79 %

Insgesamt schnitt das autonome Notbremssystem (AEBS) des Toyota C-HR bei den Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge sehr gut ab, auch bei den Frontaltestszenarien. Bei den Tests von Euro NCAP wurden Kollisionen in fast allen Szenarien vermieden.

Ein Gurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den vorderen und hinteren Sitzen eingebaut. Das System zur Überwachung des Fahrerstatus schnitt nicht gut ab, da es nur die Müdigkeit des Fahrers feststellte, nicht aber seine Ablenkung. Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in einigen kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, und der Fahrer kann wählen, ob das System den Begrenzer automatisch einstellen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com