
Vorstellung Toyota C-HR: Vieles in einem

Von Hans-Robert Richarz

Eine Symbiose aus Crossover und Coupé? Das wäre die Erfindung einer ziemlich neuen Fahrzeuggattung. Aber da bekanntlich bei Toyota so gut wie nichts unmöglich ist, hat das multinationale Unternehmen mit Sitz im japanischen Toyota City, rund 150 Kilometer westlich der alten Kaiserstadt Kyoto, jetzt exakt ein solches Auto, den C-HR, in deutsche Läden geschoben. Ein Wagen für den Boulevard, weniger für Stock und Stein. „Urban. Life. Style.“ lautet daher der Claim für den Neuen.

Es kommt nicht alle Tage vor, dass der Boss eines Automobilunternehmens seiner Belegschaft bei der Entwicklung eines neuen Fahrzeugs ziemlich freie Hand lässt. Bei japanischen Konzernen schon gar nicht. Beim Toyota C-HR soll das jedoch der Fall gewesen sein. Präsident Akio Toyoda habe, so heißt es, den Designern größere stilistische Freiheiten eingeräumt und die Kreativität der Ingenieure fördern wollen, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein hervorragendes Fahrerlebnis vermitteln solle.

Herausgekommen ist ein für Toyota-Verhältnisse tatsächlich ungewöhnlich gezeichnetes Auto, dessen Gestaltung „zu Diskussionen herausfordern wird“, wie Thomas Schalberger einräumt, in Deutschland verantwortlich für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Autoherstellers. Er sagt: „Der typische Kunde ist ein Fahrer, der sich in erster Linie an emotionalen Dingen orientiert. Er möchte sich von der Masse abheben, neue Erfahrungen als erster erleben und neue Produkte testen.“

Das „HR“ in der Typenbezeichnung teht für High-Rider, was im amerikanischen Slang für „Überflieger“ steht, für einen Reiter, der beim Rodeo auf seinem Pferd stehend durch die Manege galoppiert oder auch für „hohes Fahrgestell“ bei einem Auto. Letzterem schließt sich Toyota an: „Das Styling bringt Schwung in das Crossover-Segment. Das obere Kabinenprofil verläuft im Stil eines Coupés, während die Basis eher an ein SUV erinnert.“ Vom Boden bis zur Gürtellinie verbreitern hervorstehende Radhäuser ein robustes Erscheinungsbild, zu dem auch ein in Richtung Heck ansteigendes Seitenprofil wesentlich beiträgt. Oben herum erinnert die Karosserie an ein schlankes Coupé. Die flach angestellte Heckscheibe trifft auf Höhe der Schulterlinie auf die steil abfallende Heckklappe und verleiht dem C-HR ein keilförmiges Profil.

Wichtig sind die Rückleuchten, und die Griffe für die hinteren Türen befinden sich in der der C-Säule ziemlich weit oben, Kinder müssten sich beim Öffnen auf die Zehenspitzen stellen um sie – wenn überhaupt – erreichen zu können. Auch auf der hinteren Sitzreihe dürften sie nicht besonders glücklich werden, da ihnen durch eine tiefe Sitzposition der Blick nach außen recht schwer gemacht wird. Das gilt auch für die Passagiere vorn. Die Sicht nach rückwärts zu beiden Seiten schränken die recht breiten C-Säulen ein, was besonders im Stadtverkehr problematisch sein kann.

Ansonsten lassen Innenraum und Arbeitsplatz für Fahrer oder Fahrerin wenig Wünsche offen. Die bequemen Sitze geben guten Seitenhalt und genügend Auflagefläche für die Oberschenkel. Es herrscht auch bei höherem Tempo angenehme Ruhe, lediglich das Abrollen der Winterreifen macht sich vernehmlich bemerkbar, von Windgeräuschen ist nahezu nichts zu vernehmen. Toyota hat die Benutzerschnittstelle des Multi-Media-Navigationsbediensystems auf dem acht Zoll großen Touchscreen ergonomisch angepasst. Das Display sowie sämtliche Schalter sind leicht zum Fahrersitz hin ausgerichtet, jedoch nicht in die Armaturentafel integriert, sondern freistehend auf der Oberseite angeordnet. In Verbindung mit dem asymmetrischen Design der Mittelkonsole sind dadurch sämtliche Bedienelemente leicht erreichbar, ohne dass relevante Schalter

und Regler außer Reichweite rücken.

Erfahrungen für die Abstimmung des Fahrwerks sammelte Toyota-Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba besonders in Europa. „Mir ist aufgefallen, dass Europäer aufmerksamer und daher auch flüssiger fahren“, berichtet der Japaner. „Während Fahrer in anderen Teilen der Welt bei Hindernissen eher zum Anhalten tendieren, umfahren Europäer sie oft mit einem kleinen Schlenker, ohne nennenswert zu verzögern.“ Ein präzises Ansprechverhältnis des Fahrwerks erreichte Koba durch den tiefen Schwerpunkt des Fahrzeugs und seiner Doppelquerlenker-Hinterachse.

Der Toyota C-HR gibt es in den vier Ausstattungs-Varianten C-HR, Lounge, Style und Flow. Das Basismodell ist mit einem 1,2-l-Turbomotor (85 kW / 116PS) und 6-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet. Positiv: Das bei aufgeladenen Motoren anderer Hersteller oft deutlich spürbare Turboloch, also eine kurze Verzögerung bevor die Beschleunigung einsetzt, fehlt. Die gleiche Maschine samt Getriebe ist auch für die höheren Stufen lieferbar, die Kunden können aber auch diesen Motor mit Automatikgetriebe bestellen oder sich für einen Hybrid (Elektro- und Benzinmotor mit 90kW / 122PS Systemleistung) und stufenlosem Automatikgetriebe entscheiden. Dass es keinen Dieselmotor gibt, hat seinen Grund. „Die Nachfrage danach dürfte eher marginal sein“, stellt Presseemann Schalberger klar.

Auf Wunsch ist der serienmäßig vorhandene Antrieb über die Vorderräder durch einen Allradantrieb ersetzbar. Die Antriebskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse wird von einer elektromagnetischen Kupplung präzise gesteuert. Je nach Fahrsituation beträgt die sie zwischen Vorder- und Hinterachse von 100 : 0 Prozent bis zu 50 : 50 Prozent. Das System umfasst eine Cornering Control, die dem Fahrer hilft, unter allen Fahrbedingungen die eingeschlagene Fahrriechtung einzuhalten. Zudem wird automatisch zehn Prozent der Antriebskraft zu den Hinterrädern übertragen, sobald der Fahrer oder die Fahrerin lenkt. Dadurch erhält der Mensch am Lenkrad eine gute Rückmeldung bei Richtungswechseln.

Vorbildlich sind die Sicherheitseinrichtungen des Toyota C-HR. Das so genannte Toyota Safety Sense ist bei allen Versionen serienmäßig. Dieses System umfasst neben zehn Airbags ein Pre-Collision-System mit Frontkollisionswarner, Notbremsassistent und autonomer Notbremsfunktion inklusive Fußgängererkennung. Zusätzlich sind ein Spurhalteassistent mit aktiver Lenkunterstützung, ein Fernlichtassistent und auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut.

Allein im Januar konnte Toyota hier zu Lande bereits 4000 Exemplare seines Neuen verkaufen, insgesamt gehen die Marketing-Strategen von 14 000 in diesem Jahr aus, 70 Prozent davon mit Hybridantrieb. Die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor erfreut sich bei Toyota insgesamt großer Beliebtheit. Beim Yaris entscheidet sich die Hälfte aller Kundinnen und Kunden für eine solche Maschine, beim Auris sind es 54 Prozent und beim RAV4 sogar 70 Prozent. Insgesamt über die gesamte Toyota-Modellpalette gerechnet ist jedes zweite daraus in Deutschland verkaufte ein Hybrid. Der C-HR hat das Zeug dazu, dieses Verhältnis zugunsten der Elektrizität und dem vorsichtigen Umgang mit der Umwelt noch stärker zu verändern. (ampnet/hrr)

Daten Toyota C-HR 1.2T

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,80 x 1,57
Radstand (m): 2,64
Motor: R4-Benziner, 1197 ccm, Turbo
Leistung: 85 kW / 116 PS bei 5200–5600 U/min
Max. Drehmoment: 185 Nm bei 1500–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter
CO₂-Emissionen: 135 g/km
Effizienzklasse: C (Euro 6)
Leergewicht/Zuladung: min. 1320 kg / max. 525 kg
Kofferraumvolumen: 377 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 10,4 m
Basispreis: 21 990 Euro

Toyota C-HR 1.8 VVT-i Hybrid

Leistung: 48,5 kW / 67 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 95 Nm bei 3500-4500 U/min
Elektro-Motor: 34 kW / 55 PS
Drehmoment E-Motor: 250 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 9,0 kWh
Systemleistung: 100 kW / 136 PS

Motor: R4-Benziner, 1798 ccm
Max. Drehmoment: 142 Nm bei 3600 U/min
Elektromotor: 53 kW / 72 PS
Drehmoment E-Motor: 163 Nm
Batterie: Nickel-Metalhydridbatterie (1,31 kWh)
Maximale Spannung: 600 V
Systemleistung: 90 kW / 122 PS bei 5200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 3,8 Liter
CO₂-Emissionen: 86 g/km
Effizienzklasse: C (Euro 6)
Leergewicht/Zuladung: min. 1380 kg / max. 480 kg
Kofferraumvolumen: 377 Liter
Max. Anhängelast: 725 kg
Basispreis: 27 390 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



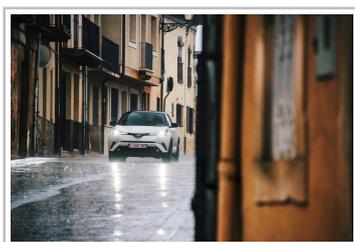
Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



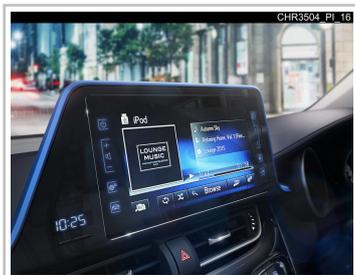
Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
