

---

## Fahrbericht Toyota C-HR: Extrovertierter Teilzeit-Stromer

Von Axel F. Busse, cen

Wie ein lautstarkes Statement gegen den oft wiederholten Vorwurf, Toyota baue zwar grundsolide, aber meist auch grottenlangweilige Autos, trat vor mehr als drei Jahren ein kompakter Fünftürer an, der ein „Coupé-High Rider“ sein sollte. Das Modell mit dem Kürzel C-HR polarisierte durch ein äußerst extrovertiertes Design: Doch schon im ersten vollen Jahr fanden mehr als 13.000 Deutsche Gefallen an dem Crossover. Im vergangenen Jahr waren es immerhin noch knapp 12.000 Neuzulassungen. Die Modellüberarbeitung geschah offenbar zur rechten Zeit.

Aus den drei verfügbaren Antriebsvarianten, einem etwas schmallippigen 1,2-Liter-Benziner und zwei Hybriden, wurde für diesen Test der Zweiliter mit Elektrounterstützung gewählt. Der braut aus 152 Verbrenner-PS (112 kW) und 109 PS (80 E-Kilowatt) eine Systemleistung von 184 PS (135 kW) zusammen – genug für munteres Fortkommen auf der längeren Strecke und Potenzial für viele emissionsfreie Kilometer im urbanen Umfeld. 190 Newtonmeter (Nm) Drehmoment steuert der Vierzylinder bei, 202 Nm die E-Maschine, welche gemeinsame Durchzugskraft sie an die Antriebsräder bringen, teilt Toyota in den technischen Daten aber leider nicht mit.

Wer nach einem authentischen Beleg dafür sucht, das „C“ (für Coupé) im Modellkürzel zu rechtfertigen, hat es schon nach wenigen Kilometern gefunden: Aus Coupés kann man schlecht nach hinten sehen, und so ist es auch bei diesem Toyota. Der vorschriftsmäßige Schulterblick vermittelt keine zuverlässigen Erkenntnisse darüber, ob Zweiradfahrer den Weg des Rechtsabbiegers zu kreuzen gedenken, dafür ist das hintere Seitenfenster einfach zu schmal und die C-Säule zu breit. Eine weitere Eigenheit dürfte wohl zu Lasten vieler Kinder gehen, die zwar hinten sitzen sollen, aber aufgrund mangelnder Körpergröße den Türgriff nicht erreichen können. Der sitzt, um die Coupé-Optik zu stärken und die hinteren Zustiege zu kaschieren, nämlich weit oben in der Nähe des Dachkantenspoilers.

### Innere Qualitäten

Die leichten Überarbeitungen an Front- und Heckpartie fallen kaum auf, mehr schon die Aufwertung des Innenraumes, wo es offenkundig darum ging, der Kundschaft ein hochwertiges Ambiente für mehr Wohlfühl-Atmosphäre anzubieten. Die vom Hersteller neu aufgelegte Ausstattungslinie „Team Deutschland“ verschafft dem C-HR unter anderem diese Merkmale: 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, verstärkte Tönung der hinteren Seitenscheiben und der Heckscheibe, Außenspiegel, automatisch anklappbar mit Ausstiegsbeleuchtung, Parksensoren vorn und hinten, Einparkassistent, Toter-Winkel-Warner und Rückfahrassistent, Smart-Key-System, Regensensor, beheizbares Lederlenkrad, Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer sowie einen Fahrersitz mit elektrisch einstellbarer Lendenwirbelstütze.

Die Platzverhältnisse sind auskömmlich, die Beinfreiheit auf der Rückbank fällt positiv auf, denn das Auto hat nicht mehr als 2,64 Meter Radstand. Von Tür zu Tür sind es vorn 1,38 Meter in der Breite, hinten nur zwei Zentimeter weniger, was deshalb erwähnenswert ist, weil andernorts den Fondpassagieren weniger Aufmerksamkeit zuteil wird und die Innenbreite um fünf oder mehr Zentimeter geringer ist als vorn. Die Ladekante liegt mit 76 Zentimetern im Mittel, der lichte Raum unter dem Klappenschloss fällt mit 1,84 Metern nicht nur für Basketballspieler zu knapp aus. Das mögliche Ladevolumen gibt Toyota mit 358 Litern bis 1141 Litern an. Obacht ist bei Auslastung sämtlicher Plätze nebst Koffertransport geboten. Im ungünstigsten Fall beträgt die maximale Zuladung nur 405

---

Kilogramm.

### Regelmäßige Online-Aktualisierungen

Zur elektronischen Verjüngung des C-HR bei Konnektivität und Infotainment gehört die Ausrüstung mit Apple Carplay und Android Auto. Der automatische Notruf „E-Call“ gehört seit gut zwei Jahren zur Pflichtausstattung für Neuwagen, nicht aber die regelmäßige Online-Aktualisierung des Kartenmaterials im Navigationssystem. Die Karten werden alle sechs Monate aktualisiert, sagt der Hersteller, befristet sogar kostenlos. Das gibt Hoffnung, dass die im Testwagen bei bestimmten Darstellungsweisen nicht sichtbaren Straßen, Wirtschaftswege und Gewässer eines Tages noch auftauchen und das Navi damit zuverlässiger und informativer machen. Der Cockpitstruktur fehlt es nicht an Logik, aber die zahlreichen unterschiedlichen Knöpfe, Regler und Tasten wirken ein wenig verspielt.

Toyota sieht sich zu Recht als Hybrid-Pionier, die ständigen Weiterentwicklungen des Zusammenspiels von Verbrenner und E-Motor lassen heute keine ernst zu nehmenden Zweifel mehr an der Berechtigung dieser Antriebsart aufkommen. Trotz aller technischen Hochklassigkeit vertraut der Hersteller statt auf die mittlerweile gängigen Lithiumionen-Akkus auf eine Nickel-Metallhydrid-Batterie. Die rein elektrische Reichweite ist zwar überschaubar, aber das Konzept des C-HR lautet auch nicht „möglichst weit mit Strom fahren“, sondern „möglichst oft den Verbrenner abschalten“. Und das funktioniert, wie an der „EV“-Anzeige im Cockpit gut abzulesen ist.

Weder Beschleunigungsvermögen noch Abrollkomfort, weder Fahrwerksgüte noch Geräuschdämmung zeigten während der gut 700 km Testfahrt Auffälligkeiten. Sogar der Schaltkomfort des CVT-Getriebes hat sich gebessert, womit das gefürchtete Aufjaulen des Motors beim plötzlichen Beschleunigen weitgehend eliminiert ist. „180 Stundenkilometer sind ausreichend“, meint Toyota, der Testwagen schaffte sogar 183 km/h, wobei der Tacho 190 zeigte. Über den gesamten Testzyklus errechnete der Bordcomputer einen Verbrauchswert von 5,8 Litern/100 km, womit das Praxis-Ergebnis nur geringfügig über dem Prospektwert lag.

### Harmonische Technik extravagant verpackt

Fazit: Über Geschmack sollte man nicht streiten und so ist es ganz normal, dass der stylische C-HR die einen begeistert, die anderen mit schroffer Ablehnung reagieren. Unstrittig dürfte sein, dass er Menschen mit einem Faible für Extravaganz anspricht, die einen auffälligen, aber gleichzeitig praktischen und vielseitigen Wagen fahren wollen. Die für Vernunft zuständige Hirnhälfte freut sich derweil über den Hybrid-Antrieb, der das Fahren wirtschaftlicher macht, selbst, wenn die für einen Diesel sprechende hohe Kilometerleistung im persönlichen Gebrauch nicht erreicht wird. (ampnet/afb)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,79 x 1,56

Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Benziner, 1987 ccm, kombinierte Saugrohr/Direkteinspritzung

Leistung: 112 kW / 152 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 4400 - 5200 U/min

Elektromotor: 80 kW / 109 PS

Drehmoment E-Motor: 202 Nm

Batterie: Nickel-Metallhydrid

Systemleistung: 135 kW / 184 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,3 - 5,2 Liter

Testverbrauch: 5,8 Liter

---

CO2-Emissionen (WLTP): 119 - 118 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 1485 kg / max. 445 kg  
Kofferraumvolumen: 358 - 1141 Liter  
Basispreis: 33.690 Euro  
Testwagenpreis: 35.080 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Toyota C-HR.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse