
Toyota C-HR: Appetizer für Neukunden

Von Jens Riedel, cen

Toyota – das stand eine ganze Zeit lang auch für recht langweiliges Design. Das änderte sich spätestens 2016 mit dem C-HR. Zwar konnte zunächst der etwas phlegmatische Hybridantrieb nicht ganz das halten, was die äußere Form versprach, mit der Einführung des 2,0-Liter-Motors änderte sich das vor drei Jahren. Jetzt hat Toyota die zweite Generation des kompakten Crossovers vorgestellt. Er wird ausschließlich in Europa angeboten, wo er auch entwickelt wurde.

Was der Vorgänger mit insgesamt über 750.000 Einheiten geschafft hat, soll der Nachfolger wiederholen: So viele Neukunden für die Marke gewinnen, wie kein anderes Modell. Dafür hat sich Toyota vor allem an einer jüngeren Käuferschicht orientiert. Das bezieht sich nicht nur auf das erneut expressive Außendesign, sondern auch auf das Interieur und die Bedienung. Hier gaben vor allem Digital Natives und das Smartphone den Ton an.

Die Grundzüge des aktuellen Modells schimmern immer noch durch, und dennoch ist der Coupé-Highrider (C-HR) gänzlich neu geformt. Erstaunlich ist angesichts der Modellbezeichnung, dass die hinteren Türgriffe nicht mehr im Fensterrahmen verschwinden, sondern sich an konventioneller Stelle wiederfinden. Vorteil: Der Fensterausschnitt im Fond konnte deutlich vergrößert werden. Gleichwohl hat es Toyota nicht bei herkömmlichen Türgriffen belassen, sondern sich beim Lexus LC bedient und sie flächenbündig ausgeführt. Bis zu 20 Zoll große Räder bei gleichzeitig breiterer Spur verleihen dem C-HR optisch eine noch stärkere Präsenz. Sie wird mit der Zweifarbenlackierung, die ab der C-Säule die Heckpartie betont, nochmals verstärkt.

Viel Wert hat Toyota auf Lichtspiele aller Art gelegt. So wechselt beispielsweise die bis zu 64 Farben umfassende Ambientebeleuchtung von Rot auf Blau, wenn die Klimaanlage die Temperatur herunterregelt. Sie passt sich den unterschiedlichen Lichtverhältnissen eines Tages an und wechselt automatisch auf warnendes Rot, wenn beispielsweise der Türausstiegassistent eine Gefahr erkennt, oder sie spiegelt beim Plug-in-Hybrid den Ladezustand der Batterie wider.

Die Heckleuchten in der Abrisskante begrüßen den Fahrer bei Annäherung mit einem von unten nach oben wandernden Licht (beim Verlassen des Fahrzeugs geht es in die umgekehrte Richtung) und es erscheint der Begrüßungsschriftzug „Toyota C-HR“. Auch in der Front gibt es ein Begrüßungs- und Verabschiedungszeremoniell.

Der Toyota C-HR ist mit einem digitalen 12,3-Zoll-Kombiinstrument ausgestattet, das verschiedene Darstellungen erlaubt. Voreingestellt sind drei Layouts, die über die Lenkradtasten personalisiert werden können. Die einheitliche Verwendung von Farben und Schriftarten für Kombiinstrument und Multimediabildschirm sollen die Benutzerfreundlichkeit erhöhen. Ein Sprachassistent ist ebenfalls an Bord. Auch wenn zum Beispiel die Lautsprechergitter des JBL-Systems aus echtem Metall bestehen, so wurde der Anteil an Teilen aus recyceltem Plastik verdoppelt. Es kommt unter anderem in der Seitenverkleidung des Kofferraums und selbst an den Sitzen zum Einsatz. Ein neuartiges Panoramadach, das mit drei Zentimetern mehr Kopffreiheit einhergeht, isoliert im Winter besser und schützt im Sommer besser vor Hitze.

Zwei Punkte fallen dennoch in der Innenraumgestaltung auf: Die Kante des Handschuhfachs mit darüber liegender offener Ablage ragt recht weit in den Knieraum des Beifahrers und ihn trennt eine kleine bogenförmige Wand in der Mittelkonsole vom Fahrer, deren Sinn sich nicht erschließen will.

Das Antriebsportfolio Dieselfans setzt sich aus einem 1,8-Liter-Motor mit nun 140 PS (103 kW) und dem 2,0-Liter-Triebwerk mit jetzt 198 PS (140 kW) beim Hybrid sowie dem Plug-in-Hybrid zusammen. Letzterer hat wie der neue Prius eine Systemleistung von 223 PS (164 kW) und soll mit einer elektrischen Normreichweite von bis zu 66 Kilometern

ebenfalls „Best in class“ sein. Dabei dreht der Benziner 500 Umdrehungen in der Minute weniger. Für die Stadtfahrt bietet der C-HR Plug-in Hybrid auch die Option auf Ein-Pedal-Fahren. Zudem wurden die Kaltstarteigenschaften des Elektromotors verbessert, so dass der C-HR PHEV jetzt auch bei niedrigeren Temperaturen ohne Hilfe des Verbrenners anfährt. Zudem bekommt die Allradversion den neu entwickelten AWD-i-Antrieb.

Auf den Markt kommen soll der C-HR zu Beginn des nächsten Jahres. Die Preise und die endgültigen Verbrauchswerte sind daher noch offen. (cen/jri)

Bilder zum Artikel



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



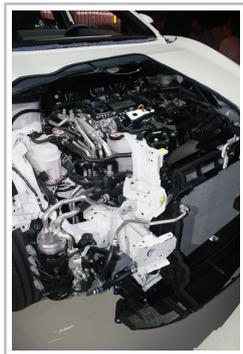
Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Motor des Toyota C-HR PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Batterie des Toyota C-HR PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Batterie des Toyota C-HR Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Allradantrieb AWD-i von Toyota.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
