



## Toyota C-HR 1.2 T Flow

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Im "Coupé High Rider", dem progressiv designten SUV von Toyota, ist neben einem Hybridantrieb auch ein ganz gewöhnlicher Ottomotor samt manueller Handschaltung zu haben. Dann handelt es sich um einen 1,2 Liter großen Vierzylinder mit Turboaufladung, der 116 PS leistet und ab 1.500 Umdrehungen 185 Nm auf die Kurbelwelle stemmt. Überschaubare Zahlen, mit denen man aber entspannt im Verkehr mit-schwimmen kann. Der Motor leidet zwar wie viele kleinvolumige und stark aufgeladenen Motoren unter einer Anfahrschwäche, zieht dann aber gleichmäßig durch und legt dabei in Sachen Vibration und Akustik passable Manieren an den Tag. An der Zapfsäule aber zeigt sich der Toyota recht ungehalten: Sieben Liter Superbenzin auf 100 Kilometer sind für die Fahrzeug- und Leistungsklasse zu viel.

Das Auto selbst ist ordentlich verarbeitet, gerade im Innenraum gefällt die Anmutung. Das Fahrverhalten ist stets sicher, Sportfahrer dürften sich allerdings nach einem anderen Auto umschauchen - was Sie aufgrund der überschaubaren Motorleistung ohnehin tun. Lenkung und Fahrwerk gehen als gute und klassenübliche Hausmannskost durch und bieten keine ausgeprägten Stärken, aber auch kaum Schwächen. Der Kofferraum bietet kein rekordverdächtig großes Volumen, hier fordert das Design Tribut.

Der C-HR macht insgesamt einen runden Eindruck, ist ein zwar aufregend gestylter, aber grundsolider Wagen, der noch dazu eine umfangreiche Ausstattung an Assistenzsystemen bietet. In der getesteten Variante kostet das Auto ab 24.390 Euro, kein schlechtes Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Juke, Opel Crossland X.

- + umfangreiche Sicherheitsausstattung, sicheres Fahrverhalten, gutes Platzangebot vorn
- unpraktischer Kofferraum, wenige Ablagen im Innenraum, zu hoher Verbrauch, laute Windgeräusche

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,8

**AUTOKOSTEN** 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,3

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des C-HR wurde weitgehend sorgfältig gefertigt, im Detail finden sich aber dennoch Kritikpunkte. Die Spaltmaße sind nicht überall gleichmäßig, auch gefallen die mehrteiligen und unverkleideten Türrahmen und die freiliegenden Steckerverbindungen im Motorraum nicht.

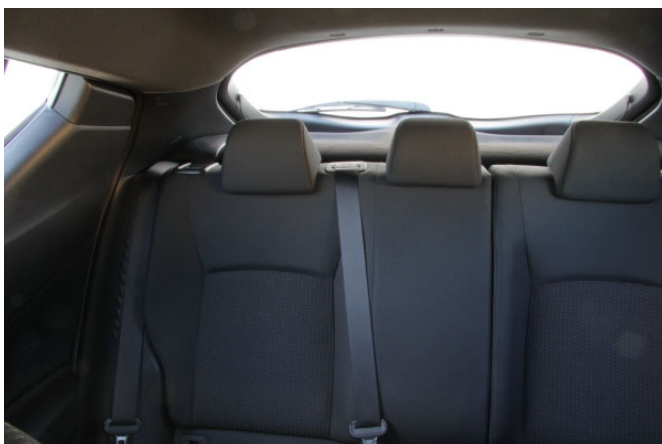
### 3,4 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 50 l fassenden Tank bis zu 710 km weit - kein schlechter Wert. Die Stützlast von 75 kg reicht für zwei E-Bikes locker aus. Eine Dachlast ist aber nicht vorgesehen. Die 440 kg Zuladung des Testwagens reichen meist aus, die

### 3,4 Licht und Sicht

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

⊕ Zum Teil wird die unübersichtliche Karosserie von den verbauten Technologien wett gemacht. Als Flow hat der C-HR eine Rückfahrkamera serienmäßig, Parksensoren vorn und hinten kosten Aufpreis. Auch ein automatisch abblendender Innenspiegel und ein Fernlichtassistent sind Serie.



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 gerade leichte Motorhaube anzuheben und offen zu halten.

maximale Anhängelast beträgt für gebremste Anhänger ebenfalls akzeptable 1.300 kg.

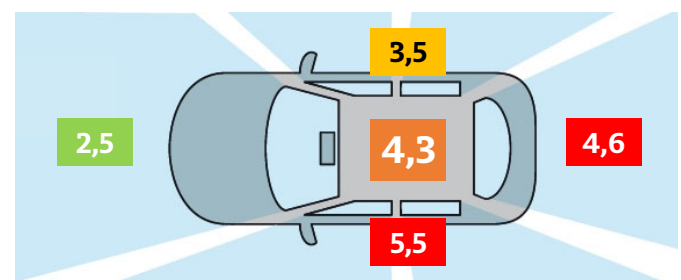
⊖ Es ist alternativ zum Reifendichtmittel kein Reserverad erhältlich und der Tankstutzen ist nicht gegen eine Fehlbetankung geschützt.

⊖ Die Halogenscheinwerfer des Testwagens können mit ihrer niedrigen Leuchtkraft wenig überzeugen. LED-Scheinwerfer gibt es nur für die beiden höheren Ausstattungen Style und Lounge, der getestete C-HR Flow hat stets Halogenlampen verbaut. Dazu gibt es auch weder Abbiege- noch Kurvenlicht.

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

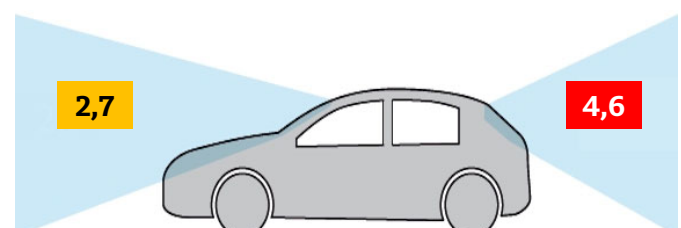
### Rundumsicht

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.



## 2,7 Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Aussteigen stört vorn 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.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt darüber hinaus über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per simplem Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,9 Kofferraum-Volumen

Bei hochgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 335 l, belädt man bis unters Dach, sind es 455 l. Dann finden auch acht Getränkeboxen Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 700 l, bis unters Dach sind es 1.075 l.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des C-HR gerade einmal von klassenüblicher Größe.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des SUV öffnet man konventionell per Griff an der Heckklappe und sie schwingt recht weit auf, ab 1,90 m 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.

umlegt und bei Dunkelheit reicht die eine Kofferraumleuchte nicht aus.

⊖ Im Detail zeigt das Ladeabteil Schwächen: So ergibt sich eine hohe Stufe, wenn man die Rücksitzlehnen

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des C-HR ist per einfachem Handgriff asymmetrisch geteilt umklappbar - eine Betätigung der Klappfunktion vom Kofferraum aus ist aber nicht möglich.

⊖ Um gesonderte Ablagen für Kleinkram im Kofferraum ist es schlecht bestellt, nur Taschenhaken sind links und rechts vorhanden.

# 2,9 INNENRAUM

## 2,6 Bedienung

Das Interieur und Bedienkonzept des Japaners ist konventioneller gehalten, als es das progressive Design des Wagens zunächst vermuten lässt. Lediglich einige Tasten 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.



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

Weniger gefallen kann der Wählhebel für den Tempomaten, Lenkradtasten wären hier besser erreichbar. 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

### 3,0 Multimedia/Konnektivität

Einen CD-Player gibt es im C-HR nur im Grundmodell, alle höheren Ausstattungslinien haben an dieser 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 Fahrzeuglautsprecher anhören. Viele Funktionen lassen sich per Sprachsteuerung anwählen.

### 2,5 Raumangebot vorn

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

### 3,5 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.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Mit Ablagen wurde im Innenraum geizigt, mit Ausnahme zweier Becherhalter und Türfächer findet man vorn neben dem Handschuhfach und dem Raum unter der Armauflage keinen weiteren Stauraum. Unverständlicherweise ist die Taste für das Öffnen des Handschuhfachs kaum erfühlbar und liegt darüber hinaus im Dunkeln, man tastet hier einige Zeit, bis sich die Klappe öffnet. Hinten kann man die

und die Instrumente unter allen Lichtverhältnissen deutlich ablesbar.

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

Gegen Aufpreis ist ein auf der TOMTOM-Plattform basierendes Navigationssystem an Bord, das auch Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert. Besseren Klang durch ein optionales JBL-Soundsystem gibt es nur in höheren Ausstattungslinien. Apple Carplay und Android Auto werden von Toyota boykottiert, die Japaner integrieren in ihren Modellen die Open Source-Lösung Applink für Android und iOS.

⊕ 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.

Lehentaschen nutzen 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 deren Lehnenneigung einstellbar.



## 3,0 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der C-HR verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Das Fahrwerk bietet einen vernünftigen Komfort. Der Toyota ist recht ausgewogen, kann aber mit seiner einfach konstruierten Hinterachse und den großen und breiten Rädern vor allem kurze Stöße nicht perfekt wegfedern. Gerade innerorts ist das Crossover-Modell recht steifbeinig, ohne aber insgesamt die Insassen über Gebühr zu strapazieren. Auf Landstraße und Autobahn geht der Komfort in Ordnung, gelegentliches Stuckern kann sich der Japaner aber nicht verkneifen.

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

### 3,2 Sitze

Die Sitzflächenneigung ist im Toyota nicht einstellbar, der Beifahrersitz bietet nicht einmal eine Sitzhöhenverstellung. Optional verfügt der Fahrersitz wie im Testwagen über eine elektrische Zweibein-Lendenwirbelstütze. Die Kontur der Vordersitze ist grundsätzlich gelungen, sie sind aber recht breit geschnitten und bieten so schmalere Personen wenig Seitenhalt.

Die Innengeräusche sind gedämpft, belegen die Messfahrten bei 130 km/h zur Geräuschpegelmessung im Innenraum den subjektiven Eindruck eines lauten Autos: 69,2 dB(A) sind ein recht hoher Wert.

### 3,4 Innengeräusch

Der kleine Turbomotor dröhnt stets leicht, bis auf den oberen Drehzahlbereich belästigt er die Insassen aber nicht über Gebühr. Da zusätzlich die Wind- und Abrollgeräusche nicht gut ge-

klimatestet sind, ist die Klimatisierung in der Intensität einstellbar. Ab der Ausstattungslinie Style sind die hinteren Scheiben dunkel getönt - für den Flow ist diese Option nicht erhältlich.

### 2,8 Klimatisierung

⊕ Der C-HR Flow hat eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig. Sowohl Vordersitze als auch Lenkrad sind optional beheizbar, der Automatikmodus der Zweizonen-

Motor/Antrieb

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen

Die 116 PS des 1,2 Liter kleinen Vierzylinder-Turbos sind laut Hersteller für 190 km/h gut und beschleunigen das kleine Coupé-SUV in 10,9 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo - für den Alltag ausreichende Werte.

Auch bei den Elastizitätsmessungen zeigt der Benziner genügend Durchzugskraft, sportliche Gefühle kommen allerdings nie auf.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrennungsmotor überträgt keine störenden Vibrationen in den Innenraum - das hinterlässt einen kultivierten Eindruck. Geschmälert wird dieser nur durch das leichte Dröhnen, das den Lauf des Motors begleitet. Das Ansprechverhalten lässt vor allem beim Anfahren zu

wünschen übrig, man muss mit der merklichen Anfahrtschwäche umgehen lernen. Hat der Turbolader aber einmal Druck aufgebaut, zieht das kleine Aggregat unaufgeregt und gleichmäßig durch das Drehzahlband.

## 2,3 Schaltung/Getriebe

Das Sechsgang-Getriebe gefällt mit gut geführten Gassen und fällt im Alltag nicht weiter auf - was als Kompliment zu verstehen ist. Die Kupplung verlangt im Zusammenspiel mit der Anfahrtschwäche des Motors einige Eingewöhnung - zu Beginn erntet man so manchen Schaltschlag beim Anfahren und auch beim Schalten in niedrigen Drehzahlen.

Die "iMT"-Taste links vom Lenkrad aktiviert eine automatische Zwischengasfunktion, die beim Runterschalten die

Drehzahl anpasst und so den Schaltkomfort erhöht - allerdings auch den Verbrauch.

⊖ Der Rückwärtsgang hat einen Sperrring und ist so vor versehentlichem Einlegen geschützt. Allerdings ist er nicht synchronisiert, das heißt es kracht im Getriebe, falls man ihn bei noch rollendem Fahrzeug einlegt. Es ist kein Start-Stopp-System vorhanden.

## 2,4 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: Beim simuliert schreckhaften Ausweichmanöver bremst zunächst das ESP das Auto deutlich, aber feinfühlig ein, sodass die weitere Fahrt durch den Parcours des Ausweichtests keinerlei Probleme bereitet. 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. Falls es doch nötig wird, regelt das ESP sicher.

### 2,7 Lenkung

Die Lenkung bietet angemessene Haltekräfte, was das Kurvenfahren grundsätzlich angenehm macht. Allerdings ist das Lenkgefühl stets überlagert von einer gewissen Teigigkeit, die die Rückmeldung beeinträchtigt. Zielgenau

Lenken auf kurvigen Landstraßen ist mit dem C-HR aber nach ein paar Kilometern problemlos möglich, die anvisierte Linie trifft man meist.

### 2,4 Bremse

⊕ Bei den Messungen erzielt der C-HR ein gutes Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 34,9 Meter. Auch das

Bremsgefühl im Pedal ist gelungen, man erzielt fast immer die gewünschte Dosierung der Bremskraft.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,2 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 ganz vermieden werden. Auch an Bord ist ein manuell einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Tempomat und ein Abstandsregelautomat, der den Abstand zum Vordermann hält. Dieser nutzt das Radar hinter dem Toyota-Logo, 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.

Optional für den C-HR Flow ist noch ein 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.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest Stand März 2017 kann der C-HR brillieren: 95 Prozent der Punkte erreicht er beim Insassenschutz.

Die Ausstattung mit 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 1,90 m große Personen aus - hinten immerhin noch bis etwa 1,70 m Körpergröße. Das nach hinten abfallende Dach kann aber bei größeren Personen eine zusätzlich Stützfunktion übernehmen.
























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

### 3,3 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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

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 Kinderrückhaltesystem mit Standfuß, 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 - denn es gibt ihn außer an der Fahrertür nicht: Die Schließkräfte der Fenster sind enorm, hier sollte niemand die Finger dazwischen bekommen. Auch die

## 2,5 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der C-HR 76 Prozent. Lediglich die Mitte der Motorhaubenkante und die A-Säulen sind noch zu unnachgiebig.

## 3,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Die im EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz von 192 g/km ist für die gebotene Leistung zu viel - dafür gibt es nur 19 von 60 möglichen Punkten. Der resultierende Testverbrauch von sieben Litern Superbenzin auf 100 Kilometern ist kein Ruhmesblatt; vor allem im ADAC Autobahnzyklus mit seinem höherem Vollgasanteil steigt der Verbrauch an. Während in der Stadt und außerorts der Verbrauch bei 6,9 beziehungsweise 6,2 Litern liegt, braucht er auf der Autobahn schon 8,3 Liter auf 100 Kilometer. Hier zeigt sich wieder, dass die kleinvolumigen Downsizing-Motoren nur unter niedrigen Lasten Vorteile beim Verbrauch bringen.

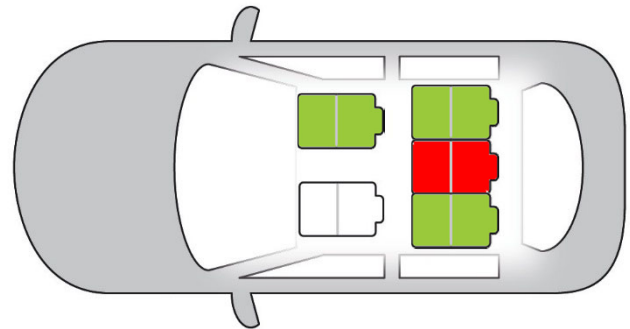
### 3,4 Schadstoffe

Ebenfalls nicht besonders gut sind die Emissionen des C-HR: Der Benziner stößt zu viele Partikel aus, wieder vor allem im Autobahnzyklus des EcoTest. Mehr als 26 von 50 Zählern bekommt er so in diesem Kapitel nicht zusammen. Die insgesamt erzielten 45 Punkte reichen für zwei Sterne im EcoTest.

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)

### Verbrauch

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

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

Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

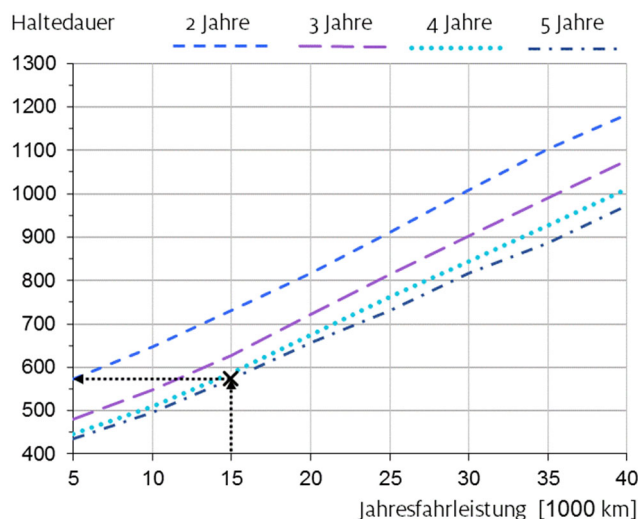
⊕ Das SUV kann mit einer guten Wirtschaftlichkeit punkten. Der Grundpreis liegt bei vertretbaren 24.390 Euro, die Serienausstattung kann sich da aber mehr als sehen lassen, insbesondere bei den umfangreichen Assistenzsystemen.

Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, für die Zeit danach kann man eine Anschlussgarantie erwerben.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer kostet 104 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 T	1.8 Hybrid
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1798
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	185/1500	142/3600
0-100 km/h [s]	10,9	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9   S	3,8   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	135	86
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/21	17/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	104	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	538	544
Preis [Euro]	21.990	27.390

#### 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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	185 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	135 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.360/1.795/1.565 mm
Leergewicht/Zuladung	1.320/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	377/1.160 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Türkei, Sakarya

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,3/13,8/19,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,2/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 192 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/705/1.080 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>120 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>264 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	572 Euro		
Steuer pro Jahr	104 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/21		
Basispreis C-HR 1.2 T Flow	24.390 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.760 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.606 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten (beides zusammen)	590 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	990 Euro*

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (aktiv)	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	990 Euro*

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	790 Euro*
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	990 Euro*
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro
Metalliclackierung	ab 590 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**1,8**

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

Stand: September 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.