

TOYOTA C-HR

Toyotas neue Interpretation des Crossover

Mit dem C-HR, der auf dem Genfer Salon 2016 seine Weltpremiere feiert, schärft Toyota sein Profil im Crossover-Markt. Das außergewöhnliche Design des C-HR hebt ihn gleichermaßen von den übrigen Toyota Modellen ab wie auch von den Wettbewerbern im Segment. Es geht unmittelbar auf die Entscheidung von Akio Toyoda zurück, den Designern größere stilistische Freiheiten einzuräumen und die Kreativität der Ingenieure zu fördern, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein herausragendes Fahrerlebnis vermittelt.

Der einzigartige Charakter des C-HR veranschaulicht zugleich die Flexibilität, welche die neue TNGA Plattform (Toyota New Global Architecture) den Entwicklern in den drei Kernbereichen Design, Antrieb und Fahrdynamik einräumt. Erst dadurch wurde es möglich, im wachsenden Crossover Segment eine neue und wegweisende Alternative auf die Räder zu stellen.

Dabei bleibt das Design des Toyota C-HR bemerkenswert nah an den Concept Studien I & II, die bereits auf dem Pariser Salon 2014 bzw. bei der IAA 2015 große Aufmerksamkeit seitens des Publikums auf sich zogen. Seine an ein Coupé erinnernde Linienführung legt Zeugnis ab von der Entschlossenheit der Designer, ein Styling zu entwickeln, das sich von anderen Toyota Modellen abhebt und eine neue Richtung im kompakten Crossover-Segment einschlägt.

Darüber hinaus bringt der Toyota C-HR mit seinem Hybridantrieb eine Innovation ins Segment: Dank des neuesten Hybridsystems mit 1,8 Liter Verbrennungsmotor passt das Fahrerlebnis im C-HR perfekt zum modernen Stadtleben, und das mit einer Effizienz, die bislang in diesem Fahrzeugsegment fehlte.

Gemäß Chefkonstrukteur Hiroyuki Kobas Vision von „Drehfreude, Linearität und Konsistenz“ ist der Maßstab für die Fahrdynamik des C-HR das agile Handling moderner Kompaktwagen. Der neue Crossover sollte spürbar mehr Fahrspaß vermitteln als aus diesem Segment bislang gewohnt. Und das nicht nur mit Wendigkeit im intensiven Stadtverkehr, sondern auch – unabhängig vom Fahrbahnzustand – auf der Landstraße. Mit einer exzellenten Straßenlage und einem direkten Einlenkverhalten wird Kurvenrübern im C-HR zum Genuss. Hierfür bildete die neue TNGA-Plattform mit ihrer tiefen Schwerpunktage die ideale Ausgangsbasis.

Leidenschaft für das Besondere

Um im hart umkämpften Crossover-Segment erfolgreich zu sein, ist der C-HR klar auf die Bedürfnisse seiner Zielgruppe zugeschnitten.

Der typische Kunde ist ein junger Fahrer, der sich in erster Linie an emotionalen Erwägungen orientiert. Er möchte sich von der Masse abheben, neue Erfahrungen als erster erleben und neue Produkte testen. Das Styling spielt für ihn eine größere Rolle als reiner Alltagsnutzen, und das Auto sieht er als Erweiterung seiner Persönlichkeit an. Qualität spielt für ihn eine entscheidende Rolle bei jeder Kaufentscheidung. Er liebt einen engagierten Fahrstil, und da er in der Stadt lebt und sich immer wieder in den Verkehr stürzt, muss sein Auto mithalten können.

Ein Coupé-artiges Design

Als Reaktion auf die Vorlieben und Anforderungen dieser Zielgruppe bringt das markante Design des Toyota C-HR eine neu gefundene Dynamik in das Crossover-Segment. Durch die weit herumgezogenen Ecken weist die Karosserie des C-HR eine rautenförmige Grundstruktur auf, bei der die Radhäuser an allen vier Ecken prägnant hervorstehen und entscheidend zum robusten Erscheinungsbild des Crossover beitragen. Innerhalb dieser markanten Architektur trifft eine kraftvolle untere Karosserie-Partie mit erhöhter Bodenfreiheit auf ein schlankes oberes Kabinenprofil im Stil eines schnittigen Coupés.

Facettierte Formen nach Art von geschliffenen Edelsteinen kontrastieren aus jedem Blickwinkel mit fließenden Oberflächen und fügen sich mit elegant integrierten Details zu einem harmonischen Ganzen, das Präzision und Sinnlichkeit gleichermaßen zum Ausdruck bringt.

Die Frontpartie des C-HR ist geprägt von der jüngsten Entwicklungsstufe des unter den Stichworten „Under Priority“ und „Keen Look“ bekannt gewordenen aktuellen Toyota Markendesigns. Der hierfür typische, schmale obere Kühlergrill geht vom mittleren Toyota Emblem fließend in die eleganten, weit herumgezogenen Scheinwerfer über.

Die Scheinwerfer selbst sind wahlweise komplett in LED-Technik ausgeführt und zeichnen sich durch Lichtleiter sowie sequenzielle Blinker aus, die dem C-HR seine eigenständige visuelle Signatur verleihen. Darunter bildet der Stoßfänger mit seinen markant dreidimensional ausgeprägten Formen eine Einheit mit den ausgestellten Radhäusern, in die auch der trapezförmige untere Kühlergrill integriert ist und den breiten, stabilen Auftritt des C-HR abrundet.

Eine schwarze Schwellerverkleidung führt das Auge dynamisch vom Vorder- zum Hinterrad, unterstützt von einer schwungvoll aufwärts Richtung Heck der flachen Karosserie gezogenen Charakterlinie. Verdeckt in die C-Säule integrierte Türgriffe der hinteren Türen und eine kraftvoll in den Heckspoiler übergehende Dachlinie prägen im hinteren Bereich das Coupé-artige Styling des neuen C-HR.

Die flach angestellte Heckscheibe trifft auf Höhe der Schulterlinie auf die steil abfallende hintere Fläche der Heckklappe, eine Linienführung, die zugleich für ein praxisgerechtes Gepäckraum-Volumen bürgt. Auch hier setzen markant ausgestellte Radhäuser kraftvolle Akzente. Die von der Karosserie abgesetzten Rückleuchten sind wahlweise ebenfalls in LED-Technik erhältlich und verleihen der Heckansicht des C-HR eine ebenso ausdrucksstarke Lichtsignatur wie der Front.

Das Design des C-HR bildet das Ergebnis einer weltweiten Kooperation aller Toyota Design-Zentren auf drei Kontinenten unter der Leitung des Chefdesigner dieses Projekts, Kazuhiko Isawa. Das ursprüngliche Karosseriedesign stammt von Caltly, dem Toyota Designstudio in Kalifornien.

Begeisternde und sparsame Antriebe

Mit der Antriebspalette des C-HR zielt Toyota auf die Bedürfnisse der Kunden. Am klarsten kommt das bei der Hybridversion zum Ausdruck, deren spezifische Charakteristik ein Höchstmaß an Laufkultur garantiert. Mit der neuesten Generation des Hybridantriebs liegen die CO₂-Emissionen des C-HR bei unter 90 g/km und sind somit die niedrigsten im Segment.

Der neue Hybridantrieb leistet 122 PS und fällt zugleich effizienter und leichter aus als das bisherige System. Dank zahlreicher Modifikationen arbeitet der Verbrennungsmotor mit einem bislang unerreichten thermischen Wirkungsgrad von 40 Prozent. Andere Komponenten des Hybridantriebs

bauen leichter und kompakter als bisher. Ihr weiterentwickeltes Packaging trägt darüber hinaus zum niedrigen Schwerpunkt des Fahrzeugs bei.

Alternativ ist der Toyota C-HR auch mit dem neuen 1,2-Liter Benziner mit Turbolader und 115 PS / 85 kW erhältlich, den Toyota erstmals im Auris präsentierte. Er ist wahlweise an ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder an ein stufenloses CVT-Automatikgetriebe gekoppelt, das Toyota eigens für den europäischen Markt entwickelt hat. Die CVT-Automatik kommt sowohl bei Versionen mit Frontantrieb als auch bei Allradversionen zum Einsatz.

Auf bestimmten Märkten wird ein 2,0 Liter Antrieb mit CVT-Getriebe angeboten.

Fahrdynamik, die man einem Crossover nicht zutraut

Der Chefsingenieur Hiroyuki Koba brachte sich als leidenschaftlicher Autofahrer mit vollem Einsatz in das Design und die Entwicklung des Fahrzeugs ein. Von Anfang an legte er tausende Kilometer auf europäischen Straßen zurück, um sowohl die Erfordernisse des europäischen Straßennetzes als auch das Fahrverhalten der Europäer zu eruieren.

„Mir ist zum Beispiel aufgefallen, dass Europäer aufmerksamer und daher auch flüssiger fahren“, berichtet Hiroyuki Koba. „Während Fahrer in anderen Teilen der Welt bei Hindernissen eher zum Anhalten tendieren, umfahren Europäer oft das Hindernis mit einem kleinen Schlenker, ohne auch nur groß verlangsamen zu müssen. Das hat uns dazu veranlasst, mit unserem Team in Europa alle Aspekte des Fahrzeugs unter die Lupe zu nehmen, um die Zielgenauigkeit zu erhöhen. Wir wollten hier das Niveau eines guten Kompaktwagens erreichen.“

Mit ihrem tiefen Schwerpunkt und der Mehrlenker-Hinterachse bietet die neue TNGA-Plattform ideale Voraussetzungen, um das Fahrwerk voll und ganz auf ansatzlose, natürliche Reaktionen auf den Input des Fahrers zu trimmen. Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba hat sich in jede entscheidende Einschätzung und Entscheidung mit Bezug auf die Dynamik eingebracht, um seine Vision von „Drehfreude, Linearität und Konsistenz“ in vollem Umfang umzusetzen.

Insbesondere hat Toyota die Lenkung absolut linear ausgelegt, was im Verbund mit einer erhöhten Wankstabilität in Kurven dem Toyota C-HR eine für einen Crossover bemerkenswerte Zielgenauigkeit verleiht. Diese Begrenzung der Wankneigung, von der hohe Autos generell sonst stärker betroffen sind, hat auch einen unmittelbaren Einfluss auf den Komfort. Selbst auf Straßen in schlechtem Zustand bleibt das Auto bemerkenswert gelassen und zielgenau, was dem Fahrer Sicherheit vermittelt und dem Fahrspaß zu Gute kommt.

Serienmäßig mit modernster Sicherheitsausstattung

Im Einklang mit Toyotas Strategie, modernste Sicherheitsausstattung auch den unteren Segmenten zu erschließen, umfasst die Ausstattung des C-HR Technologien, die bislang weitgehend höheren Segmenten vorbehalten blieben. So umfasst das serienmäßige Sicherheitspaket Toyota Safety Sense ein Pre-Collision-System mit Fußgänger-Erkennung, den Spurhalteassistenten, den Fernlichtassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Fertigung

Der Toyota C-HR wird bei Toyota Motor Manufacturing Turkey (TMMT) in Sakarya in der Türkei produziert. Er ist das erste Fahrzeug mit Hybridantrieb, das in der Türkei gebaut wird. Seine Fertigung und der Vertrieb fallen also in den Verantwortungsbereich von Toyota Motor Europe im Großraum Europa.

TMMT avanciert damit zur dritten Fertigungsstätte für Hybridfahrzeuge in Europa neben Toyota Motor Manufacturing France (Yaris Hybrid) und Toyota Motor Manufacturing UK in Burnaston, Großbritannien (Auris Hybrid und Auris Touring Sport Hybrid). Den eigentlichen Hybridantrieb steuert das Werk von Toyota Motor Manufacturing UK im walisischen Deeside bei.