



Toyota C-HR er en helt ny bilmodel, der viser mærkets nye designlinje. Den er ikke tænkt som en nichebil, men skal være blandt de mest solgte Toyota-modeller om få år



**TOYOTA C-HR**  
**1.8 Hybrid C-HIC**

369.250 kr. (heraf reg.afgift 181.572 kr.)

**Fabriksdata**

122 hk · 4 cyl. · 170 km/t. · 11,0 sek.

**Miljø**

**A\*\*** CO<sub>2</sub>: 87 g/km

EU-forbrug: 25,6 km/l (benzin/hybrid)

**Sikkerhed**

Ikke testet

Forbrug  
Udstyr  
Garanti



Udsyn  
Indstigning

Motors test  
Målt forbrug: 23 km/l  
Beregnet økonomi: 4,10 kr./km

# HYBRID MED KANT

Toyota C-HR har skarpe linjer og teknik, der får bilen til at køre langt på literen. Den iøjnefaldende bil er tilmed sjov at køre og rar at opholde sig i - så længe man sidder på forsæderne

Af Søren W. Rasmussen. Foto: Karsten M. Lemche

**M**arkedet for hybridbiler er i kraftig vækst i både Europa og i Danmark. Den særlige biltype benytter oftest en benzinmotor, der er koblet sammen med en elmotor, hvorved bilen kommer til at køre længere på de dyre dråber.

Hidtil har hybridbilerne ikke ligefrem været nogen fornøjelse at se på, men i denne måneds stortest kan vi præsentere en hybridbil, der både kører langt

på literen, og som ser godt ud. Toyota C-HR er det lidt kryptiske navn, som dækker over betegnelsen Coupé High Rider. Vi har altså at gøre med en noget højbenet bil med en næsten coupéagtig linjeføring, og det er ikke noget, vi ser hver dag.

Nærmeste konkurrenter er umiddelbart biler som Nissan Qashqai eller Peugeot 3008, men de fås ikke som hybridbiler, og med det udgangspunkt

er der ikke mange konkurrenter tilbage. Man skal faktisk kigge i retning af Sydkorea for at finde noget, der ligner, i form af de ligeledes helt nye hybridsøskende Hyundai Ioniq og Kia Niro.

Toyota C-HR fås dog også i en mere traditionel udgave med en 1.2-liters turbomotor, men det er hybridudgaven, vi har set nærmere på. Billigste hybridversion af C-HR koster 326.000 kr., og vores testbil

er en lidt bedre-udstyret udgave med samme drivlinje til knap 370.000 kr. 1.2-litersmodellen koster nogenlunde det samme som hybridudgaven, hvis man vælger den med automatgear, men fås også uden og kan derfor være en idé for dem, der gerne vil have designet, men ikke hybridteknikken.

Toyota C-HR er i høj grad en bil for øjnene. Den har nærmest dramatiske linjer, man al-







Førerpladsen er meget lækkert udformet og byder på designelementer, man ellers ikke forbinder med Toyota. Her er rart at være



Den store skærm er standard og giver bl.a. oplysninger om energiflowet mellem el- og benzinmotor



Alle menuer er på dansk, og man kan let skifte mellem de forskellige emner med et tryk med en finger



Det rombeformede design går igen flere steder i kabinen og gør C-HR moderne at se på



Nøglefri adgang til bilen og start af motoren er standard i denne udstyrsvariant. Det fungerer godt



Instrumenthuset består af et stort speedometer (th.) og et instrument, der viser, om man kører grønt



Navigationsanlæg er ikke standard, men skal tilkøbes for 8.895 kr. Det er med dansk tekst og tale

drig bliver helt færdig med at følge. Masser af flotte detaljer gemmer sig i designet, og det er svært at afgøre, om den er flottest forfra eller bagfra. En ting er sikker: C-HR får de øvrige biler på parkeringspladsen til at

se ud, som om de kommer fra en gammel verden.

**Design frem for plads**

Det smarte design har dog ikke kun positive sider. Det er tydeligt, at designerne har fået stør-

re spillerum end det hold, der skulle sørge for, at bilen også er praktisk i hverdagen. Mest tydeligt ser man det ved de bageste sidedøre, hvor ruderne svinger kækt opad, så de danner de føromtalt dramatiske linjer.

Men indefra giver det et ualmindeligt dårligt udsyn, uanset hvor i bilen man sidder. Særligt børn vil nok føle sig noget indklemmet, da de kan have svært ved at se ud af sideruderne.

C-HR er ikke bygget helt så højt som mange andre biler i denne klasse, og det giver en lidt mindre døråbning, hvilket kan genere, når man skal stige ind og ud af bilen.

Designet har også nappet lidt af bagagerummets brugsværdi på grund af den stærkt skrånende bagklap. Ikke at det ligefrem er uanvendeligt, men det er knap så stort, som man kunne vente i denne bilklasse.

Bag rattet mødes man af et interiør, der i den grad også signalerer nytænkning. Formerne er overalt gjort bløde og runde, og man kan næsten ikke lade



Alle hybridudgaver har automatgear som standard. Det er af CVT-typen og fastholder omdrejningstallet under acceleration

**MOTOR OG TRANSMISSION ★★★★★**

**1.8 Hybrid e-CVT**

Cylinder – ventiler – ccm	4 – 16 – 1.798
Hk	122 (el + benzin)
Nm v. omdr.	142 v. 3.600
Knastdrev	kæde
Gearkasse	trinløst CVT-gear
Dæk	225/50 R18
<b>Vægte</b>	
Kørekklar vægt, kg	1.525
Totalvægt, kg	1.860
Påhængsvægt (m./u. bremses), kg	725/725
Serviceinterval	30.000 km/2 år
Olieskift	15.000 km/1 år
Garanti (bil-lak-rust)	3 år/100.000 km-2 år-12 år
Garanti (hybridkomponenter)	5 år/100.000 km
Producentland	Tyrkiet

## KØREEGENSKABER ★★★★★

Prøv lige at lade øjnene følge bilens mange linjer: Sjældent har vi set et så avanceret design fra en masseproducent. Efter få dage var vi vilde med designet, men vi forudser, at den alligevel vil dele vandene ...



SÅ LANGT KØRTE VI PR. LITER	MOTORS TEST				FABRIKSTAL
	Bykørsel <b>50</b>	Landevej <b>80</b>	Motorvej <b>110</b>	Gennemsnit	EU-norm
Toyota C-HR 1.8 Hybrid	30	22	16	23	25,6

Vi har testet Toyota C-HR på sædvanlig vis for at måle brændstofforbruget i praksis under forskellige kørselsforhold. Som det ses, kørte vi i snit 23 km pr. liter, hvilket er flot og kun ca. 10 procent under fabrikstallet på 25,6 km pr. liter. Der er dog stor forskel på forbruget i by og på motorvej

være med at lade hånden glide hen over de mange lækre materialer og sjove former.

Og her har designet på ingen måde spændt ben for brugsværdien. Vi finder gode fralægningspladser og et let og overskueligt instrumentbord med en stor skærm, der er placeret lige i synsfeltet til højre for rattet. Her både sidder man godt og har godt styr på både bilen og de arbejdsopgaver, man som fører af bilen løbende skal løse.

### Hybridteknik fra Prius

En stor hjælp får man hele tiden fra hybridteknikken, der er hentet direkte fra Toyota Prius. Som i alle hybridbiler er automatgear en integreret del af konceptet, og det gør det både let og bekvemt at køre bilen. Sæt gearvælgeren i D, og så er

det blot at træde på speederen og nyde køreoplevelsen.

Det første, man mærker, er en ret lydløs igangsætning. Som i en elbil. Her er det elmotoren alene, der tager fat, men man skal ikke op i ret høj fart, før 1.8-litersbenzinmotoren springer i gang for at hjælpe til. Det gør den næsten umærkeligt, og det i sig selv er en detalje, der får hybridteknikken til at slå den konventionelle benzinbil på komforten med flere længder. Samme fordel kan man opleve, når man kører hen mod et rødt lys og slipper speederen ved f.eks. 50 km/t. Straks slukkes benzinmotoren, og man glider næsten lydløst frem mod stoplyset. Det er godt!

Knap så godt opleves selve kørslen. Her bemærker man straks det trinløse automatgears

opførsel, hvor man ikke har en direkte sammenhæng mellem bilens fart og motorens omdrejningstal. Skal man accelerere, stiger motorens omdrejningstal mærkbart og forbliver på et højt niveau, mens hastigheden gradvist øges. Det skal man lige vænne sig til, men i forhold til tidligere generationer af lignende systemer er denne udgave bestemt til at leve med.

### Skal ikke lades op

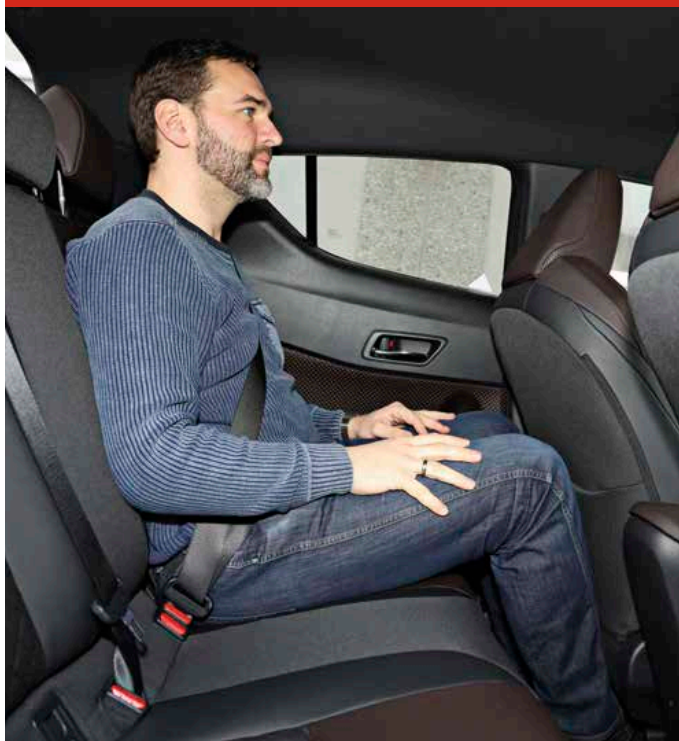
Man skelner generelt mellem to typer af hybridbiler: dem, der skal lades op, og dem, der ikke skal lades op. Toyota C-HR hører til de sidste, og her får elmotoren i bilen alene sin strøm fra den energi, der samles op og gemmes i et batteri i bilen, hver gang man bremses eller kører ned ad bakke. Når man så igen

skal op i fart eller op ad bakke, hjælper den lille elmotor til, og det gør, at man ikke skal benytte benzinmotoren i samme grad som i en almindelig bil.

I praksis betyder det, at C-HR kan køre en del længere på literen end normale biler. Størst fordel får man i bykørsel, mindst på motorvej, hvor hybridteknikken ikke rigtig kan hjælpe til. Under vores standardiserede målecyklus blev denne forskel meget åbenlys. Ved bykørsel kørte vi hele 30 km pr. liter benzin, mens vi på motorvej med 110 km/t. kun nåede 16 km på hver liter. Landevejsetapen viste 22 km pr. liter, og i snit kørte vi således 23 km pr. liter.

Det er meget flot, men man skal tage forskellene i betragtning, når man skal vælge bil. For kører man ofte langt på motor-

## PLADS OG PRAKTISK BRUG ★★★★★



Bagsædepladsen er ikke bilens stærke side, og kun ved yderpladserne finder voksne plads. Udsynet er meget ringe og gør bilen mindre god for børnefamilier. Vi savner desuden friskluftdyser til bagsædets passagerer

## Udvendige mål

Længde	436 cm
Bredde	180 cm
Højde	157 cm
Akselafstand	264 cm

## Kabinemål

Højde over forsæde	97 cm
Højde over bagsæde	92 cm
Speeder til forsæderyg, maks. (A)	109 cm
Knæplads ved bagsæde, min. (B)	63 cm
Komfortmål (A) + (B)	172 cm
Kabinebredde ved bagsæde	134 cm

## Bagagerum

Volumen, min.	377 liter
Bredde min.-maks.	96-124 cm
Længde min.-maks.	77-153 cm
Højde under hattehylde	55 cm
Læsehøjde	78 cm



Bagagerummet er med sine 377 liter ikke voldsomt stort. Men det er pænt beklædt, og bagklappen åbner for en generøs adgang. Under gulvet findes plads til småting og et lappekitt. Et egentligt reservehjul fås ikke til denne model

## UDSTYR OG KOMFORT

★★★★★

## Sikkerhedsudstyr

Airbags, antal	7
AEB (aut. nødbremse)	✓
BLIS (blindvinkelalarm)	1)
ESC (antiudskridning)	✓
LDW (linjevogter)	✓
RTA (advarsel for tværtrafik)	1)
Fartbegrænser	✓
Fjernlysassistent	✓
Skiltegenkendelse	✓
Udendørstermometer	✓

## Komfortudstyr

Aut. klima anlæg (2 zoner)	✓
Bakkamera	✓
Bluetooth	✓
Elruder, for/bag	✓/✓
Fartpilot (adaptiv)	✓
LED-lygter	1)
Letmetalfølge (18")	✓
Læderindtræk	+
Læder rat	✓
Metallak	✓
Navigationsanlæg, kr.	8.895
Nøglefri åbning + start	✓
P-sensor, for/bag	✓/✓
Radio/DAB+, kr.	✓/+
Regnsensor/lysassistent	✓/✓
Soltag, glas	+
Sædevarme, for	✓
Tripcomputer	✓
Tågeforlygter	✓

1) Del af LED-pakke til 23.000 kr.

vej, er det nok ikke denne bil, man skal vælge, mens folk med mange småture vil høste den helt store gevinst ved at køre Toyota C-HR Hybrid.

## Kører formidabelt

Vi tog C-HR med en tur til FDM Jyllandsringen for at afprøve bilens dynamiske egenskaber. Toyota hævder, at køreegenskaberne er på et sjældent set højt niveau, idet platformen for bilen er ny, og tyngdepunktet er sænket markant. Det bekræftede vores test.

Den lille økobiler forvandler sig til en lille racerbil, når den får mulighed for at vise alt, hvad den kan. Den er sjov at køre, styretøjet virker veloplagt og præcist, og krængningen er meget moderat, selvom man sidder højere end i normale biler. På motorvej kører bilen pænt ligeud, og selv en tur hen over Storebæltsbroen i frisk vind kastede ikke negative bemærkninger af sig.

Alle udgaver er udstyret med dels en adaptiv fartpilot, dels en automatisk nødbremse, der bremses for både biler og fodgængere. Fartpiloten virker ved alle hastigheder og sikrer, at man hele tiden holder en passende afstand til forankørende. Ved kørsel virker den helt ned til 0 km/t. og følger igen med op i fart, når trafikken atter kører. Den er ikke helt så fintfølelse som dem, vi møder i biler som Mercedes-Benz eller Volvo, men alt i alt er den en stor hjælp for føreren.

Nødbremsen har vi testet mod en forhindring, der ser ud som en bil, og her kunne C-HR bremse helt op ved hastigheder på op til 65 km/t., og føreren advares forinden med både advarselslyde og -lys.

## Flot garanti

Generelt er Toyota kendt for at levere en fin garanti på sine biler. Men i denne hybridversion er garantiforholdene ud-

videt yderligere, og fabrikken giver således op til fem års eller 100.000 km's garanti på alle hybridkomponenterne. Selve batteriet er desuden omfattet af en ordning, så man er sikret mod nedbrud på batteriet i op til 10 år, hvis man hvert år lader Toyota foretage et såkaldt Hybrid Helbredstjek.

Det betyder, at vedligeholdelsesomkostningerne på en Toyota C-HR ikke er højere end for andre biler, og en service- og reparationsaftale, der dækker alle planlagte og uplanlagte reparationer og serviceeftersyn i en periode på fem år og 100.000 km, kan købes for 6.528 kr. pr. år. Trods den gode garanti vil vi anbefale dette, da det spænder et sikkerhedsnet ud under den i forvejen rimelige driftsøkonomi.

På den måde kan man sikre, at ejerskabet af en af markedets mest avancerede og mest iøjnefaldende biler aldrig bliver kedeligt. ■





TOYOTA C-HR OG KONKURRENTERNE

Motors valg



Vores udgave var udstyret med en LED-pakke til 23.000 kr. Den indbefatter LED-lygter hele vejen rundt samt mere sikkerhedsudstyr

**TOYOTA C-HR**  
**1.8 Hybrid C-HIC**

369.250 kr.

**Fabriksdata**

122 hk · 4 cyl. · 170 km/t. · 11,0 sek.

**Miljø**

**A++** CO<sub>2</sub>: 87 g/km · EU-forbrug: 25,6 km/l (benzin/hybrid)

**Sikkerhed**

Ikke testet

**Motors vurdering**

Toyota C-HR er en meget brændstoføkonomisk hybridbil med høj sikkerhed, gode køreegenskaber og et flot design. Brugsværdien skæmmes lidt af dårligt udsyn, en lidt besværlig indstigning og begrænset bagsædeplads.



**KIA NIRO**  
**Comfort DCT**

323.879 kr.

**Fabriksdata**

141 hk · 4 cyl. · 162 km/t. · 11,5 sek.

**Miljø**

**A++** CO<sub>2</sub>: 88 g/km

EU-forbrug: 26,3 km/l (benzin/hybrid)

**Sikkerhed**

EURO NCAP TEST 2016 ★★★★★

**Motors vurdering**

Kia Niro er opbygget med hybridteknik og en syvtrins dobbeltkoblingsgearkasse. Designet er knap så friskt som hos Toyota, men pladsen er bedre, og prisen er smule lavere. Niro sælges med landets bedste nyvognsgaranti.



**HYUNDAI IONIQ**  
**1.6 GDI Hybrid Premium**

343.875 kr.

**Fabriksdata**

148 hk · 4 cyl. · 185 km/t. · 10,8 sek.

**Miljø**

**A++** CO<sub>2</sub>: 79 g/km

EU-forbrug: 29,4 km/l (benzin/hybrid)

**Sikkerhed**

EURO NCAP TEST 2016 ★★★★★

**Motors vurdering**

Hyundai Ioniq er søsterbil til Kia Niro og har derfor samme teknik. Bilen er veludstyret, men er ikke så højt bygget som C-HR og Niro. Bilens sikkerhedsniveau er allerede testet af Euro NCAP, og har fået topkarakter.

Seks andre hybridbiler, du også kan overveje:

BMW 225xe	Toyota Auris	Toyota Yaris
BMW i3 REX	Toyota Prius	VW Golf GTE

ØKONOMI ★★★★★

Så meget koster den at eje	
<b>Km-afhængige udgifter</b>	kr. pr. år
Brændstof	8.977
Dæk	4.114
Vedligeholdelse	6.528
<b>Faste udgifter</b>	
FDM Forsikring	5.122
Ejeravgift	620
Diverse (FDM, vask m.m.)	4.440
<b>Kapitalomkostninger</b>	
Værditab	43.919
Rentebyrde	7.797
<b>Samlet beløb</b>	<b>81.516</b>
Samlet beløb i kr. pr. km	4,08

Forudsætninger: 20.000 km pr. år i fem år. Værditab beregnet i samarbejde med Bilpriser.dk. Forsikring: FDM Forsikring (elitebilst) med selvrisiko på 2.905 kr. Alder 40 år, postnr. 3400. Rentebyrde: 3,00 % netto. Øvrige poster som Motors bilbudget, Motor nr. 1/2017.

**Modelfamilien**

Toyota C-HR

**Benzin**

1.2T C-ENTER	16,9 km/l	293.870 kr.
1.2T C-ULT	16,7 km/l	326.250 kr.
1.2T C-HIC	16,7 km/l	337.250 kr.
1.2T Multidrive S C-ULT	16,9 km/l	351.250 kr.
1.2T Multidrive S C-HIC	16,9 km/l	362.250 kr.

**Hybrid**

1.8 C-ENTER	26,3 km/l	325.870 kr.
1.8 C-ULT	25,6 km/l	358.250 kr.
1.8 C-HIC	25,6 km/l	369.250 kr.

Der er grundlæggende tre udstyrsniveauer: C-ENTER, C-ULT og C-HIC. Benzinudgaverne har den lille firecylindrede 1.2-liters turbomotor og fås enten med manuelt gear eller automatgear (Multidrive). Hybridudgaverne er alle med samme drivlinje, og her er automatgear altid standard. Alle udgaver har masser af sikkerhedsudstyr, bl.a. nødbremse og adaptiv fartpilot. Bedste køb er C-HIC-udgaverne i enten benzinversionen eller hybridudgaven.



**Toyota og AutoIndex**

2016-udgaven af AutoIndex – FDMs undersøgelse af bilejernes opfattelse af egne bilmærker – placerer Toyota på en fjerdeplads blandt de 22 bilmærker, der er med i undersøgelsen. Toyota ligger i toppen hvert år. Værkstederne og forhandlerne ligger på en flot førsteplads, mens selve bilen placerer sig på en femteplads. Meget flotte resultater!

I FDMs tekniske og juridiske afdeling høres yderst sjældent om problemer med Toyota. Fabrikken yder en generel garanti på bilen på tre år eller 100.000 km, og den lever dermed op til FDMs mindstekrav til nyvognsgarantier, som netop er tre år eller 100.000 km.