



Martijn Verhoef
14 maart 2024

Alleen maar spannender

Bij Toyota kun je de modellen goed opdelen in twee categorieën: echte wereldauto's als de Corolla (Cross) en RAV4, die over de gehele aardbol aangeboden worden. En aan de andere kant de auto's die voor specifieke markten bedoeld zijn, zo hebben we als Europa de Yaris (Cross) helemaal voor onszelf. En natuurlijk de C-HR, waarmee we in 2016 kennismaakten. Direct bij de introductie dichten we de auto al veel succes toe en het is voor Toyota fijn dat deze Europese cross-over de verwachtingen waarmaakte. En misschien wel overtrof, want alleen in Nederland rijden er al 22.000 van rond. Hoewel je misschien zou denken dat de C-HR te smaakgevoelig is voor de nuchtere Hollanders, vlogen de auto's de showroom uit. Voor de Japanners reden genoeg om nog een tandje bij te zetten, want de nieuwe C-HR is nog gedurfder. Bovendien kun je nu voor het eerst een plug-in hybride C-HR kiezen en dat is precies de versie die we voor deze autotest aan de tand voelden.



Conceptauto voor de weg

Toyota noemt de C-HR een conceptauto voor op de openbare weg en heel eerlijk, dat is ook direct onze gedachte bij de eerste kennismaking. Uitgeklopte zijschermen, scherpe lijnen en de kenmerkende aflopende daklijn die bijna doet denken aan een cross-over coupé. Ingrediënten voor een heel uitbundig en futuristisch design. Dat wordt flink versterkt door de Bi-Tone+ tweekleurige carrosserie, bij onze testauto een combinatie van Sulphur Metallic en zwarte lak. Voor die kleurencombinatie moet je overigens wel minimaal de Première Edition uitkiezen en dat betekent een flinke toename van de aanschafprijs. Kies je een goedkopere uitvoering, dan kun je wel andere bi-tone kleurencombinaties kiezen, al zijn die een stuk minder sprankelend. Als je de hele koets in dezelfde kleur wilt hebben, kan dat overigens gewoon. Maar dan komt de auto direct al wat gewoner over, want de kleur heeft een grote invloed op de uitstraling.

Hoe dan ook hebben de ontwerpers van Toyota zich uitgesloofd, terwijl het erfgoed van de eerste C-HR nog duidelijk invloed heeft. Belangrijk verschil met de eerste generatie is de grotere raampartij van de achterportieren, waarbij de achterste handgrepen niet

Toyota C-HR Plug-In Hybrid Premiere Edition

meer verzonken zijn in de C-stijl. Ze zitten nu op de plaats waar je ze verwacht, maar verstoppen zich zodra je de deuren vergrendelt. Wat gebleven is, is de behoorlijk achterspoiler die het dak over de achterraut lijkt te trekken. Een ruit die bij de nieuwe generatie geen wisser meer heeft, al mis je die door de scherpe hoek waarin het glas geplaatst is niet.



Niet zo extravagant

Waar het exterieur extravagant en futuristisch is, komt het interieur juist behoorlijk nuchter over. Geen vreemde vormen of bijzondere materialen, maar vooral zwart- en grijsinten die de boventoon voeren. De sfeerverlichting en Sulphur stiksels van de PremiÃ“re Edition breken die trend nog een beetje, maar het dashboard zou ook gewoon in een Corolla kunnen zitten. Neemt niet weg dat het geheel ontzettend goed in elkaar steekt en precies biedt wat je hedendaags in een middenklasse cross-over wenst.

We noemen een groot multimediascherm en een digitale cockpit. De klimaatbediening

gaat nog lekker met fysieke knoppen, net als het instellen van rijmodi en de specifieke PHEV-functionaliteiten. Het stuur is tevens bezaaid met knoppen, al vinden we dat net iets teveel van het goede. Toch ga je ze veel nodig hebben, bijvoorbeeld om na elke start een aantal Europees verplichte hulpsystemen uit te schakelen. Dat doe je tussen de digitale tellers met de pijltjestoetsen op het stuurwiel, terwijl zustermerk Lexus dit veel handiger oplost met snelkoppelingen in het multimediasysteem.

Waar we de vorige C-HR met zijn donkere interieur en hoge achterportieren een tikje benauwd vonden overkomen, heeft Toyota de nieuwe versie wat ruimtelijker gemaakt. Dat merk je zeker op de achterbank, waar iets grotere raampartijen toch een boel meer licht binnenbrengen. En het panoramadak versterkt dat gevoel, al is dat optioneel alleen op de duurdere versies verkrijgbaar. Het is nog steeds geen ruimtewonder, maar met vier volwassenen kun je heel aardig plaatsnemen in de C-HR. Bij de kofferruimte merk je de effecten van een groter batterijpakket bij de PHEV, zo lever je bijna 50 liter ruimte in. Met 310 liter is de ruimte niet zo indrukwekkend en je moet de oplaadkabel dan nog opbergen.

Wat naar een hoger plan is getild, is het comfort aan boord. De stoelen zitten prima en zijn zeer uitgebreid te verstellen. Vooral voor de bestuurder, die standaard beschikt over een elektrisch verstelbare lendensteun. De testauto biedt een volledig elektrisch verstelbare bestuurdersstoel met geheugenfunctie, terwijl je als bijrijder de boel handmatig moet blijven verstellen. De auto is daarnaast een stuk stiller dan voorheen, want je wordt minder gestoord door motorgeluiden en windgeruis in de nieuwe C-HR.



Plug-in bewijst meerwaarde

Voor het eerst kun je de C-HR als plug-in hybride krijgen, naast de hybrides zonder stekker met een 1.8 of 2.0 liter benzinemotor. Die laatste motorversie ligt ook in het vooronder van de PHEV, al wordt in die configuratie een extra krachtige elektromotor bijgeplaatst. De tweeliter meet 152 pk en de elektromotor brengt 164 paardenkrachten in. Je kunt de twee vermogens nooit bij elkaar optellen, maar een gecombineerd vermogen van 223 pk is toch niet mis. De auto sprint er vanuit stilstand in 7,4 seconden mee naar 100km/h, maar vooral op tussensprintjes weet de aandrijflijn te overtuigen. Bijna net zo alert als een volledig elektrische auto weet de C-HR door het verkeer te bewegen. Je merkt amper dat er geschakeld wordt tussen elektro- en brandstofmotor. Dat komt natuurlijk ook door de CVT-transmissie, die geen schakelmomenten kent en op lineaire wijze de gang erin houdt. En de PHEV heeft meer voordelen, want je kunt ook veel krachtiger op de motor afremmen dan bij hybrides zonder stekker. Je krijgt bijna het one pedal drive gevoel als je de transmissie in de B-stand plaatst.

Toyota C-HR Plug-In Hybrid Premiere Edition

Het is bovendien fijn dat de auto rekening houdt met zijn omgeving en op basis van navigatiegegevens en medeweggebruikers bij gas los uitrolt waar het kan en steviger afremt waar dat nodig is. Slimme software, die het rijden met de PHEV nog aangenamer maakt. Bovendien zorgt die software ervoor dat je de batterijlading zo efficiënt mogelijk gebruikt, als je de navigatie instelt. Dus elektrisch waar dat het beste uitkomt, bijvoorbeeld in een zero-emissie zone in steden. En op de snelweg, waar je op koerssnelheid zuinig kunt rijden op benzine, slaat de brandstofmotor juist aan.



Prima te plaatsen

Met een volle batterij moet je zo'n 66 kilometer kunnen halen volgens Toyota en daarnaast heb je een net zo grote brandstoftank van 43 liter als de andere C-HR's. Je totale rijbereik ligt dus wat hoger, want zelfs alleen op de brandstofmotor is de auto niet significant veel minder zuinig dan de 2.0 Hybrid.

We kennen de C-HR als een behoorlijk communicatieve auto en dat is bij de PHEV niet anders. Het onderstel is uiteraard aangepast aan de iets zwaardere plug-in en dat merk je aan de demping. Bij langzaam rijden over onzuiverheden in het wegdek doet dat een

Toyota C-HR Plug-In Hybrid Premiere Edition

tikke stoterig aan, maar over de gehele linie vinden we het onderstel goed gebalanceerd. Je merkt direct wat er onder je gebeurt, terwijl dat zeker niet als storend wordt ervaren.

Bij de besturing ervaren we dat in mindere mate, want zeker rond de middenstand gaat het sturen ongevoelig. Het is dan ook de vraag of de gemiddelde C-HR-rijder flink de bochten omhoekt, al wordt de auto echt dynamischer naarmate je meer van de besturing vraagt. Al met al kun je de C-HR qua meeslependheid in rijkarakter prima plaatsen tussen de scherpere Corolla en juist afstandelijkere Corolla Cross.



Flink wat te kiezen

Hoewel de 1.8 Hybrid in de prognoses voor ongeveer de helft van de verkochte C-HR's moet zorgen, verwacht Toyota Nederland ook veel van deze PHEV. Niet in de laatste plaats omdat de auto (tijdelijk) precies even duur is als de 2.0 Hybrid en ten opzichte van die auto krijg je meer vermogen en de voordelen van stekkerrijden. De Plug-In is bovendien standaard luxer uitgevoerd als de 1.8, dus als je gelijkwaardige Dynamic uitvoeringen naast elkaar zet is de meerprijs van de PHEV nog maar 2.000 euro. Zaken

Toyota C-HR Plug-In Hybrid Premiere Edition

als stoel- en stuurwielverwarming, privacy glass en automatische airconditioning in twee zones zijn altijd aanwezig. Voor 2.500 euro extra krijg je de First Edition met onder andere adaptieve koplampen en een elektrisch bedienbare achterklep. Ook navigatie en parkeersensoren met 360 graden camera zijn dan inbegrepen. Je zou denken dan nog weinig wensen over te hebben, toch is de geteste Premiere Edition nog eens 7.500 euro duurder. Een JBL-audiosysteem, kunstlederen stoelen en de kenmerkende tweekleurige carrosserie vallen je daarmee ten deel, naast nog veel meer extra's als het panoramadak en een digitale buitenspiegel. We hebben het inmiddels ook over een prijskaartje van 52.495 euro.

Toyota had zich er gemakkelijk vanaf kunnen maken door de C-HR rustig te laten evolueren, maar in plaats daarvan zetten de Japanners nog scherper in met de nieuwste versie. De unieke karaktereigenschappen zijn uiteraard smaakgevoelig en resultaten in het verleden bieden geen garantie in de toekomst. Maar door de toevoeging van de PHEV heb je in ieder geval flink wat te kiezen, naast het toch al niet beperkte aanbod van Toyota in het C-segment. De C-HR PHEV heeft net als alle andere Toyota's tot wel tien jaar garantie, dus over de betrouwbaarheid hoef je in ieder geval geen kopzorgen te hebben.

Plus

- + Nog gedurfder ontwerp
- + Standaard al rijk uitgerust
- + Zuinige aandrijflijn vol souplesse

Min

- Veel knoppen op het stuur
- Prijs van uitvoeringen loopt snel op