

Ein völlig neuer, mutiger Toyota

TOYOTA Der neue C-HR ersetzt kein bestehendes Modell, sondern soll die Palette als sogenanntes Crossover-Coupé ergänzen.

Für einmal waren sich sämtliche an einer Fahrzeugpräsentation Anwesenden einig; was Toyota ihnen vorgesetzt hat, wird als sehr mutig taxiert, das hatte man dem japanischen Riesen nicht zutraut. Später kommt der Gedanke auf, Toyota habe sich vom Nissan Juke inspirieren lassen; ebenfalls ein gewagt designtes Produkt und äusserst erfolgreich. Der C-HR – «Sii Eitsch Ar», für Coupé High Rider – zielt auf eine ähnlich gelagerte Kundschaft,

Neu auf dem Markt

dient sich aber auch mit einer Hybridversion an, während der Juke wahlweise mit Dieselmotor erhältlich ist. Ein Selbstzünder existiert im C-HR-Programm hingegen nicht und ist auch nicht zu erwarten.

Weil Design Geschmacksache bleibt, sollte man darüber nicht zu viele Worte verlieren; beim hauptsächlich in Europa entwickelten und in der Türkei gebauten fünftürigen C-HR darf man aber eine Ausnahme machen. Der provoziert nämlich an allen Ecken und Kanten und bietet dem Auge auf seiner Grundfläche von 4,36 mal 1,8 Metern viel Abwechslung, mit scharf herausgemesselten Leuchteinheiten und dick ausgestellten Radhäusern. Dank 1,55 Metern Höhe ragt das Coupé rund 10 Zentimeter weiter in den Himmel als kompakte Limousinen und bietet so einen bequemen Ein- und Ausstieg.

Gut gelungen ist das Kaschieren der hinteren Seitentüren mit den hochgelegten Griffen; die Bezeichnung Coupé lässt sich rechtfertigen. Was sich dann auch im gefühlten Ambiente im Fond äus-



Der C-HR provoziert an allen Ecken und Kanten, mit scharf herausgemesselten Leuchteinheiten und dick ausgestellten Radhäusern.

Bilder zvg

sert: Das Verstauen selbst langer Beine gelingt zwar ordentlich, aber die breiten C-Säulen in Verbindung mit der hohen Fensterlinie sowie den schwarzen Verkleidungen bis hin zum Dach lassen eine Stimmung wie im Kohlekeller aufkommen.

Dahinter ist Platz für 377 Liter Gepäck. Die Rückenlehnen sind im Verhältnis 33/66 klappbar. Dass die Neukonstruktion mit den meisten modernen Assistenzsystemen aufwarten kann, versteht sich heute von selbst. Der 1,2-Liter-Turbobenziner – der gleiche Motor wie im Auris – bringt im C-

HR 115 PS und 185 Newtonmeter maximales Drehmoment zustande. In Verbindung mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe reicht dies völlig, um anständig vorwärtszukommen. Der Normverbrauch beträgt 5,9 Liter auf 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoss von 135 Gramm pro Kilometer entspricht. In 11,4 Sekunden beschleunigt er die rund 1,3 Tonnen Gewicht auf Tempo 100, und dank Aufladung gibt sich der Vierzylinder auch sehr elastisch.

Die gleiche Maschine in der Allradversion fährt sich nicht so munter, weil sie serienmässig an

ein stufenloses Automatikgetriebe (CVT) gekoppelt wird und zudem 70 Kilogramm mehr Gewicht schleppen muss. Ausserdem nervt die Schaltbox mit dem bekannten Gummibandeneffekt. Die Daten für den 1.2 T Allrad/Multidrive S: 0 auf 100 km/h in 11,9 Sekunden, 141 Gramm CO₂/km, Verkaufspreis in der Version Comfort ab 32 500 Franken, 3800 Franken mehr als der handgeschaltete Fronttriebler.

Über dem 1.2 Turbo rangiert der 1,8-Liter-Sauger-Hybrid mit 122 PS Systemleistung (wie im Prius), inklusive CVT-Automa-

tikgetriebe. Der Normverbrauch dieser Variante liegt bei 3,9 Litern auf 100 Kilometer (87 g/km), der Verkaufspreis startet bei 31 900 Franken. Ein Package, welches sich am Berg als nicht sonderlich überzeugend darstellt hat; zumindest hätte man erwarten dürfen, dass im sportiv positionierten C-HR die 136-PS-Variante aus dem Prius Wagon zum Zuge kommt.

Passend auf Otto Normalverbraucher abgestimmt ist das souverän federnde Fahrwerk in Verbindung mit bequemen Vordersitzen. Auch an der logischen Bedienung gibt es nichts auszusetzen, obwohl sich die Innenarchitektur ähnlich spannend präsentiert wie das Äussere.

Vorderhand gilt, dass Toyota Schweiz im ersten vollen Verkaufsjahr 2500 Einheiten vom C-HR absetzen will, was ziemlich ambitioniert erscheint, weil es eben nur die drei genannten Varianten gibt; einen handgeschalteten Allradler würden sich zumindest die Bündner und Walliser wünschen. Gemäss Importeur sollen die Hybridverkäufe rund die Hälfte aller C-HR-Auslieferungen ausmachen, also eher ein Auto für die Städte und Agglomerationen. Dort passt dieses coole Auto auch bestens hin. *Jürg Wick*



Im Fond findet man gut Platz, dafür herrscht eine Stimmung wie im Kohlekeller. Die Bedienung des Cockpits gibt keine Rätsel auf.



Supercar-Killer aus Hethel

LOTUS Null auf hundert in 3,7 Sekunden – dieser Wert lässt selbst teure Supercars vor Respekt aufhorchen. Der Lotus Exige Sport 380 schafft diesen Wert nicht wegen eines Riesenmotors: Der Sportwagen aus Hethel wird von einem 3,5-Liter-V8-Kompressormotor mit einer Leistung von rund 390 PS und einem maximalen Drehmoment von 410 Newtonmetern befeuert, da wird der schnittige Briten von vielen Supercars locker übertrumpft. Doch sein Leergewicht von nur 1100 Kilogramm sorgt für ein beachtliches Leistungsgewicht von 357 PS pro Tonne – das ermöglicht dieses explosive Sprintvermögen. Beim Top speed von 286 Stundenkilometern macht sich dann die vergleichbar tiefere Leistung bemerkbar.

Die Gewichtseinsparungen gegenüber dem Exige Sport 350 wurden mit verschiedenen Modifikationen erreicht. So besteht beispielsweise die Heckscheibe aus Polycarbonat, die Sitze sind aus Carbon, und auch die Lithium-Ionen-Batterie und die Räder inklusive Bremsanlage sind jeweils zehn Kilogramm leichter im Vergleich. Selbst an den Heckleuchten konnte Gewicht reduziert werden: Der Exige Sport 380 hat nur deren zwei statt vier, was weitere 300 Gramm einspart.

Markant sind der Carbon-Heckflügel, der neue Diffusor sowie die offene Schaltkulisse des 6-Gang-Getriebes. Optional ist ab Frühjahr auch eine Automatik verfügbar. Das Dynamic Performance Management (DPM) verfügt im Exige Sport 380 über nochmals optimierte Einstellungen der Fahrmodi «Sport» und «Race». Den kombinierten Normverbrauch gibt Lotus mit 10,4 Litern auf 100 Kilometer an, die Automatik soll über einen halben Liter sparsamer sein.

Schweizer Preise sind für den Exige Sport 380 noch nicht bekannt. In Deutschland wird der Supercar-Killer aus Hethel ab 89 900 Euro angeboten. *red*



Sprintstar: Das Leichtgewicht Lotus Exige Sport 380. *zvg*

So günstig war Fahrspass noch nie.

Neuer Renault Megane ab Fr. 15 900.–



RENAULT
Passion for life

0% Leasing
0% Anzahlung

Hutter Auto Riedbach AG, Frauenfelderstr. 9, Winterthur, 052 244 80 00
Hutter Auto Ziel AG, Schaffhauserstr. 131, Winterthur, 052 269 01 01

Auto Mötteli GmbH, Kanalwiese 2, Turbenthal, 052 385 43 43
Steinmann Überlandgarage AG, St. Gallerstr. 4, Elgg, 052 364 38 87

Neuer Megane Life ENERGY TCE 100, 5,4 l/100 km, 120 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie D, Katalogpreis Fr. 19 900.–, abz. Swiss-Prämie Fr. 2 500.–, abz. Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 15 900.–, Abgebildetes Modell (inkl. Optionen): Neuer Megane GT ENERGY TCE 205 EDC, 6,0 l/100 km, 134 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie E, Katalogpreis Fr. 34 400.–, abzüglich Swiss-Prämie Fr. 2 500.–, abzüglich Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 30 400.–, Durchschnittliche CO₂-Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen 139 g/km. 0% Leasing: Nominalzinssatz 0% (0% effektiver Jahreszins), Vertrag von 12–36 Mt., Ratenversicherung inklusive. Beispiel: Neuer Megane Life ENERGY TCE 100, Fr. 19 900.–, abz. Prämien Fr. 4 000.– = Fr. 15 900.–, Anzahlung Fr. 0.–, Restwert Fr. 8 912.–, 10 000 km/Jahr, 36 x Fr. 205.– (inkl. MwSt.). Oblig. Vollkasko nicht inbegriffen. Finanzierung durch RCI Finance SA (unter Vorbehalt einer Bonitätsprüfung). Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Angebote gültig für Privatkunden auf gekennzeichneten Fahrzeugen und solange Vorrat bei Vertragsabschluss und Immatrikulation vom 01.11.2016 bis 31.12.2016.

ANZEIGE