Publicatiedatum: 14 maart 2026
www.autozine.nl

Toyota C-HR+

Veel plussen en een enkele min

Autotest | De Toyota C-HR is al twee generaties en tien jaar op de markt. Dus is het tijd om door te ontwikkelen! Daarbij hoort niet alleen een nieuw uiterlijk, maar ook nieuwe techniek. De logische stap na hybride-aandrijving is volledig elektrische aandrijving. De volgende generatie van de C-HR heet daarom "C-HR+". Wat biedt de "plus" boven de gewone C-HR?

De Toyota C-HR dankt zijn succes aan het onderscheidende uiterlijk. De "plus" gaat daarin verder. En om meerwaarde te kunnen bieden boven de conventionele C-HR is de "plus" groter. De lengte is met 16 cm toegenomen en de wielbasis met 11 cm. De "plus" is daarom niet zo'n gedrongen en gespierde verschijning als de gewone C-HR. Bovendien volgt de "plus" de stijl die Toyota heeft ingezet met de grotere elektrische auto: de bZ4X. Het lijnenspel is zeker geslaagd, maar het gevolg is dat de C-HR+ zich minder nadrukkelijk onderscheidt van andere modellen.

"In snelle bochten is de auto stabiel en vergevingsgezind, waardoor de bestuurder zichzelf niet zomaar zal overschatten"

De testauto is uitgevoerd in de kleur "Metal Oxide" (rood). Dat staat de C-HR+ goed, maar het is niet zo hip als de kleuren waarin de standaard C-HR leverbaar is. Volgens Toyota is daar een goede reden voor: de C-HR is bedoeld voor koppels, terwijl de C-HR+ is bedoeld als gezinsauto.

Ruimte

Daarom komt de toegenomen lengte vooral de ruimte op de achterbank ten goede. De beenruimte achterin de standaard C-HR is net voldoende. De ruimte achterin de C-HR+ scoort een dikke voldoende, ook voor volwassenen. Echter, wanneer wordt gekozen voor het optionele glazen panoramadak is de hoofdruimte achterin matig. Met de voorstoelen in de laagste stand kunnen de achterpassagiers hun voeten niet meer onder de stoel kwijt (iets wat voor veel elektrische auto's geldt). De bagageruimte is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Helaas is er geen bergruimte onder de motorkap.

Het dashboard is nadrukkelijk om de bestuurder en bijrijder heen gebouwd. Daarom is er weinig beweegruimte rondom de voorstoelen. Dat heeft ook te maken met de bijzondere opzet: het beeldscherm waarvan de snelheid en andere essentiële gegevens voor de bestuurder zijn af te lezen, staat niet achter het stuurwiel maar bovenop de stuurkolom. Het staat daarom ook verder weg, zodat het minder inspanning kost om de blik te wisselen van de weg naar de klokken. Deze opzet benadert het gemak van een head-up display. De enige andere fabrikant die voor deze opzet kiest (Peugeot), monteert een klein stuurwiel en dwingt de bestuurder in een actieve zitpositie. Toyota kiest hier niet voor en daarom zullen bestuurders die kort van stuk zijn tegen de stuurrand aankijken. Zij zijn welhaast gedwongen om de stoel hoog en rechtop te zetten. Wie juist lang is, kan het als hinderlijk ondervinden dat de deurhendel en/of middentunnel tegen de knieën drukken (opnieuw: afhankelijk van de zithouding).

Uitrusting

Centraal op het dashboard staat een royaal bemeten beeldscherm waarmee het gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem wordt bediend. Dit is door Toyota in eigen huis ontwikkeld, zodat het niet afhankelijk is van derden en de privacy gegarandeerd is. Toyota's infotainment-systeem blinkt niet uit in schoonheid of bedieningsgemak, maar de functionaliteit laat niets te wensen over. Daarbij behoort ook de mogelijkheid om automatisch laadstops te plannen op lange ritten. Het systeem heeft actuele informatie over de bezetting van

laadstations, zodat de C-HR+ rijder niet voor onaangename verrassingen komt te staan.

De verplichte, maar grotendeels ongewenste, veiligheidssystemen waren ooit lastig uit te schakelen bij Toyota. Voortaan is een tikje op een symbool op de bovenrand van het beeldscherm voldoende om comfortabel te kunnen rijden zonder bemoeienis van een goedbedoelde "assistent".

Elektrische auto

Nog een punt waarop Toyota goed naar de klant heeft geluisterd: deze elektrische auto biedt de keuze uit verschillende batterijen (altijd NMC-techniek). Voor wie thuis kan laden of geen al te lange afstanden aflegt is er een batterij met een capaciteit van 58 kW voor een actieradius van 456 km. Voor wie geregeld lange reizen maakt of publiek laadt en niet iedere dag het laadstation bezet wil houden, is er een batterij met een capaciteit van 77 kWh. Dan bedraagt de actieradius 609 km.

Daarnaast is er de keuze uit voor- of vierwielaandrijving, ofwel uit één of twee elektromotoren. Met een motor op de voor- en een op de achterwielen bedraagt het totale vermogen 343 pk. Daarmee is de C-HR uitgesproken snel en heeft de bestuurder bijna het gevoel dat de auto getemd moet worden.

Met alleen een motor op de voorwielen bedraagt het maximale vermogen nog altijd 224 pk. Ook daarmee zijn de prestaties prima en is de C-HR+ sneller dan een vergelijkbare auto met een benzinemotor, terwijl de elektrische Toyota zich ook nog eens meer ontspannen laat rijden. Voor deze test zijn de meeste kilometers afgelegd met de tweewielaangedreven C-HR+. De route bestond uit een mix van bergweggetjes, snelwegen en stadsverkeer. Na een kleine dag rijden kwam het gemiddeld verbruik uit op 14.9 kWh / 100 (daadwerkelijk bereik: 507 km). Dat is keurig op deze route en voor een auto die deze prestaties levert.

Toch moet het nog zuiniger kunnen, want Toyota biedt weinig opties om energie terug te winnen tijdens het afremmen op de motor. De bestuurder kan middels hendels achter het stuur in vier stappen bepalen hoeveel energie wordt teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal. Echter, ook in de maximale stand wint de C-HR+ niet half zoveel energie terug als sommige andere elektrische auto's. Volgens Toyota is hiervoor gekozen omdat het plotseling remmen op de motor de balans in het koetswerk verandert en dit zou de wegligging beïnvloeden. Volgens Autozine moet de fabrikant geen keuze voor de koper maken, maar opties aanbieden. Dit betreft immers software, dus het is eenvoudig om de gebruiker te laten kiezen hoe de auto zich gedraagt.

Weggedrag

De C-HR+ staat op een ingekorte versie van het platform van de Toyota bZ4X ("e-TNGA"). De wielophanging is compleet herzien om de C-HR+ een levendiger karakter te geven. Dat is gelukt, want wanneer vlot wordt gereden is de C-HR+ capabel en vertrouwenwekkend. In snelle bochten is de auto stabiel en vergevingsgezind, waardoor de bestuurder zichzelf niet zomaar zal overschatten.

De testauto staat op 18 inch (20 inch is optioneel) velgen en dat zorgt voor een goede balans tussen dynamiek en comfort. Het zorgt ook voor de nodige rust in de auto. Wanneer de bestuurder niet is gediend van sportviteit, cijfert de C-HR+ zichzelf weg en is dit een comfortabele reisauto.

Conclusie

Wat biedt de Toyota C-HR+ boven een gewone C-HR? Meer ruimte, een modernere uitrusting, betere prestaties, meer comfort, lagere kilometerkosten en een lagere uitstoot. In feite zijn de verschillen zo groot, dat het twee verschillende auto's betreft. Dat blijkt ook uit de maatvoering en de vormgeving. De C-HR is een korte, gedrongen en gespierde verschijning die gekocht wordt om het uiterlijk. De C-HR+ daarentegen is bedoeld als gezinsauto en is daarom ruimer opgezet en uitgevoerd in meer behouden kleuren.

De C-HR+ is niet als betere versie van de C-HR ervaren, omdat beide modellen een eigen doelgroep bedienen. De C-HR+ is wel ervaren als logische stap voor wie wil doorgroeien na de C-HR. Als de C-HR+ wordt vergeleken met de C-HR, dan is het in alle opzichten een stap vooruit: veel plussen en slechts een enkele min. ■

Specificaties
Toyota C-HR+

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	452 x 187 x 160 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.940 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Batterij	77 kWh
Bagageruimte	416/1207 l
Bandenmaat	235/60R18

Motor en prestaties

Vermogen	224 pk @ 0 rpm
Koppel	269 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.3 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	13.30 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	609 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 43.995,-
Prijs instapmodel	€ 37.995,-