



Toyota C-HR

Las apariencias engañan

Prueba | Son tremendamente populares: "crossovers". Un "crossover" es la mezcla entre un todoterreno y otro tipo de coche, generalmente es una berlina, pero no necesariamente! Para distinguirse de las demás marcas, Toyota ha cruzado un todoterreno con un coupé. Conozcan el C-HR.

Detrás del C-HR hay una idea sencilla. Si Toyota hubiera querido introducir en el mercado otro crossover más, lo hubiera vendido sin pena ni gloria porque en este segmento de más éxito hoy en día se vende por ser un tipo de vehículo diferente al resto. Por eso Toyota ha echado el resto dotando al C-HR de la base muscular de un todoterreno, unida al diseño de carrocería deportiva de un coupé. ¿De dónde el nombre C-HR? Cuentan los responsables de la marca que las tres siglas responden a "cool, hybrid, revolution", algo que deja a la vista sus intenciones. Lo de cool está claro, ya que su diseño rompedor se aleja de las líneas SUV más convencionales; el término hybrid se lo debe a su motor híbrido que lo sitúa en una liga bastante selecta, ya que apenas hay modelos de su categoría con este tipo de motor; y aquello de revolution suponemos que enlaza precisamente con lo anterior, ya que de alguna manera, la configuración del C-HR es pionera en su segmento. Otros dicen que C-HR significa: Coupé High Rider.

tiene más carácter que todos los demás crossover de la actualidad, destacando a primera vista el esfuerzo en todos los sentidos que ha acometido Toyota para unir en un mismo vehículo las necesidades de espacio que ofrecen los crossover, con el estilo de línea de un coupé con dos puertas sólo y donde el espacio es menor y donde queda poco espacio para los ocupantes.

Espacio

Sin duda alguna, el resultado final es más original y



Pero el C-HR tiene cuatro puertas y es ahí donde Toyota ha jugado con el diseño, haciendo que las ventanillas traseras estén un poco más elevadas que las delanteras, de manera que se mantiene el aspecto exterior de un coupé y a la vez se sigue teniendo suficiente espacio atrás. Bueno, aunque algo menos que en un tradicional crossover de diseño más cuadrado. Los tiradores de apertura de las puertas traseras son unas verdaderas obras de arte, encontrándose dispuestos en la parte superior trasera; ¡Un mal necesario en el diseño lo han convertido en un elemento muy atractivo! Eso sí, hay que tener en cuenta que las elevadas ventanillas traseras reducen el campo de visión de los pasajeros menos altos.

El espacio en las plazas delanteras es bueno, la elevación de dichos asientos facilita una mejor visión del entorno que en un coche común. El tapizado oscuro del techo y la organización espacial del salpicadero logran sensación envolvente de un típico coupé. La apariencia exterior no afecta a la ergonomía y al dinamismo del nuevo Toyota C-HR, porque todo funciona como debe, de esta manera, el C-HR consigue ser un vehículo especial y al mismo tiempo un Toyota muy familiar.

Equipamiento

Tiene equipamiento amplio y profuso. Partiendo desde la versión más básica el nuevo C-HR viene con una serie de elementos que son opcionales en otras marcas, como por ejemplo una cámara de visión

trasera que advierte en caso de peligro.



Un extra que realmente vale la pena incorporar, es el sistema de audio opcional de la marca JBL: Por un precio más que razonable, ofrece un sonido espectacular.

Comportamiento en carretera

El diseño tan especial nos provoca la siguiente pregunta a priori: ¿Se conduce tan bien como se ve? La respuesta es ni si ni no, sino todo lo contrario; Al poco de arrancar notamos la conducción algo decepcionante por ser común y corriente, la dirección es demasiado liviana y a pesar del rígido chasis, el conductor recibe pocas sensaciones.



Pero; Cuando desafiamos al C-HR comprobamos que la estabilidad está muy por encima

de la media, inclinándose poco en curvas cerradas o en una frenada de emergencia. Notamos que el nuevo C-HR de Toyota reacciona de manera rápida y filuda independientemente de la velocidad. Tomando en consideración que un todoterreno tiene por naturaleza su punto de gravedad elevada, y que un coupé enfatiza en la dinámica, Toyota ha logrado una muy difícil armonización de estas dos cualidades esenciales de ambos segmentos en este nuevo modelo.



1.2 Turbo

Para las pruebas, hemos conducido primero el motor convencional de cuatro cilindros y 1.2 litros de cilindrada. La potencia de 116 CV / 185 NM es más que suficiente para no quedarse atrás en el tráfico. Cuando sea necesario, le sobra suficiente potencia para acelerar, pero el C-HR 1.2 Turbo no es muy rápido. Sin embargo, en España sólo se comercializa la versión híbrida: un motor térmico de 1.8 litros y 98 CV, asociado a un motor eléctrico de 72 CV que, juntos, dan un potencia total de 122 CV.

El recorrido de nuestra prueba, fue un trayecto difícil con montañas, pueblecitos, ciudad y pocas autopistas, no obstante, el consumo promedio llegó a 4,6 litros a los 100 kms... ¡Prácticamente igual al consumo oficial indicado por la fábrica! El consumo oficial del motor híbrido es 3,9 litros a los 100 kms



El bajo consumo obtenido en nuestra prueba fue realizado con la versión de tracción sencilla y con el cambio automático de variador continuo, como ya viene siendo habitual desde hace años en este tipo de motores de Toyota.

Híbrido

El C-HR es especial porque Toyota viene con su arma secreta: la tracción híbrida. Bajo el capó combina un motor a gasolina de 1.8 litros con un motor eléctrico. Los dos trabajan en conjunto para mejores prestaciones, menos consumo y más confort.

Otro de sus secretos está en la energía gratis aprovechada. Donde un coche normal frena, la energía de frenada es energía perdida. En cambio en un coche híbrido como el nuevo C-HR, la energía cinética de la frenada se convierte en electricidad, para ser usada posteriormente, para asistir al motor de gasolina durante la aceleración o en subidas.



Quizás nos suenen estos datos, ya que Toyota tiene varios modelos con tracción híbrida que usan esta tecnología. Comparando los datos técnicos, el C-HR se parece mucho al Toyota Prius, pero con un empaque diferente. El C-HR tiene diferencias con respecto al Prius en su chasis, en la rigidez del mismo, en el ancho, en el punto de gravedad (2.5 cms más bajo que el Prius), en los neumáticos que monta, en la posición del conductor y, obviamente, en la carrocería que presenta menos aerodinámica.

Las sensaciones, por tanto son completamente diferentes. El Toyota Prius es sinónimo para tranquilidad, confort y bajo consumo y El C-HR enfatiza dinámica y placer.



Conclusión

La esencia de un "crossover" es ser diferente a los demás y eso Toyota lo ha comprendido perfectamente. Mientras que el grueso de las marcas cruzan un todoterreno con una berlina, en Toyota han mezclado un todoterreno con un coupé, una mixtura que causa muchos problemas de ejecución (punto de gravedad elevado, silueta de dos puertas, techo bajo) que en Toyota han resuelto de manera perfecta.

Conducir el C-HR es menos excitante de lo que parece en principio con esta apariencia prominente. El C-HR se conduce como un Toyota común, aunque para un crossover, su comportamiento en carretera está por encima de la media. El motor híbrido del C-HR le da ese toque especial: lo hace más rápido y a la vez más económico. Las apariencias engañan. ■



Especificaciones

Toyota C-HR 1.8 Hybrid Dynamic Plus

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	436 x 180 x 157 cms
Batalla	264 cms
Peso	1.455 kg
Remolque	725 kg
Remolque frenado	725 kg
Contenido del tanque de combustible	43 l
Maletero	/377 l
Dimensiones de los neumáticos	225/50R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1797 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	122 cv @ 5200 rpm
Par motor	142 Nm @ 4000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	No se sabe
Velocidad máxima	170 kms/h
Consumo promedio	3,8 l / 100 kms
Consumo urbano	3,4 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,1 l / 100 kms
Emision CO2	87 grs/km

Precio

Precio	€ 28.500
Modelo mas barato	€ 24.250