



Mazda CX-3 SkyActiv-G 120

Toyota C-HR 1.2 Turbo

Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115

Honda HR-V 1.5 i-VTEC

Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet

# Oosterse wijsheid

Over het opvallende uiterlijk van de Toyota C-HR kun je uren bakkeleien — daar heb je onze hulp niet bij nodig. Op de vraag of de nieuwe compacte suv van Toyota net zo goed presteert als zijn Japanse tegenhangers, geven we wel een verlossend antwoord.

Tekst: Carsten van Zanten, Bart Smakman · Foto's: Daniela Loof



VEEL BAGAGERUIMTE

### HONDA HR-V 1.5 I-VTEC

- 1498 cm<sup>3</sup>, viercilinder, 96 kW/130 pk, 155 Nm
- 5,6 l/100 km (1 : 17,9), 130 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 9,6 s, 192 km/h
- 4294/1772/1605 mm
- 431-1533 l
- 1237 kg
- 27.490 euro
- 22.290 euro



▲ De HR-V heeft een straf geveerd onderstel en een rauw lopende motor.

► De grote stoelen met mollige wangen bieden toch weinig zijdelingse steun.

◀ Het navigatiescherm en de tiptoetsen van de klimaatbeheersing zijn naar de bestuurder gericht.

► Niet meer in de Civic, nog wel in de HR-V: omhoog klappende achterbankzittingen.



◀ Stoelen met goede ondersteuning voor je rug.

► Lage zit, weinig bewegingsvrijheid: de CX-3 zit als een sportwagen.

◀ Logisch draaien en drukken: een kind kan de was doen.

▼ Met het prima koppel van de Mazda-motor is het comfortabel cruisen.



SOEPELE MOTOR

### MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 120

- 1998 cm<sup>3</sup>, viercilinder, 88 kW/120 pk, 204 Nm
- 5,9 l/100 km (1 : 16,9), 137 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 10,2 s, 192 km/h
- 4275/1765/1535 mm
- 350-1260 l
- 1155 kg
- 23.690 euro
- 17.990 euro

De Toyota C-HR is met een beetje goede wil te beschouwen als de compacte tegenhanger van coupé-achtige suv's als de BMW X4 en de Mercedes GLC Coupé. Ga maar na: de Toyota heeft een soortgelijke gespierde uitstraling en coupé-achtige daklijn als de Duitse bullenbakken. Bovendien zit het woord 'coupé' in de naam, want C-HR staat voor Coupé High Rider. Maar waar de BMW en de Mercedes voornamelijk bedoeld zijn voor stijlbewuste en bovenal bovenmodale autokopers, moet de C-HR terrein veroveren in een overvol segment waar de klanten nuchter en prijsbewust zijn.

Met het oog op de prijs laten we de compacte Toyota aantreden met de basismotor. We doen hetzelfde bij de vier Japanse tegenhangers die we voor deze test optrommelen. Hoewel de Toyota tevens leverbaar is met een hybride aandrijflijn, testen wij de betaalbare 116 pk sterke 1,2-liter viercilinder met turbo. De Nissan Qashqai beschikt over een

vergelijkbare motor met 115 pk. De turbomotor in de Suzuki S-Cross heeft een cilinder minder, maar schopt het evengoed tot 112 pk. De Honda HR-V (130 pk) en de Mazda CX-3 (120 pk) hebben standaard grotere motoren van 1,5 respectievelijk 2,0 liter onder de kap, maar moeten het stellen zonder turbo.

### IN-/EXTERIEUR

**De C-HR is groot genoeg voor mensen, maar niet voor bagage.**

Het dynamische lijnenspel maakt van de C-HR een imposante verschijning. Het is echter niet de grootste auto in de test, die eer gaat naar de Nissan Qashqai (de Toyota is de één na langste en breedste). Wat betreft hoogte moet de C-HR ook de HR-V en de S-Cross voor laten gaan. Ondanks de beperkte hoogte van 1,57 meter en de aflopende daklijn valt de binnenruimte van de gedrongen Toyota alleszins mee. De hoog

geplaatste voorstoelen mogen dan niet bevorderlijk zijn voor de hoofdruimte van bestuurder en bijrijder, toch heb je op alle zitplaatsen meer bewegingsvrijheid dan in de krappere Mazda en Honda. Aan het riante ruimte-aanbod van de grote Nissan en de logisch ingedeelde Suzuki kan de Toyota dan weer niet tippen.

Als passagier mag je dan weinig hinder ondervinden van de schuin aflopende achterkant van de C-HR, de bagageruimte heeft er wel merkbaar onder te lijden. Met de rugleuning in stelling past er slechts 377 liter achterin, dat is zo'n 50 liter minder dan in de Honda, de Nissan en de Suzuki. Alleen de Mazda is met een bagageruimte van 350 liter nog krapper. Met de rugleuning platgelegd, groeit het laadruim van de C-HR niet groter dan tot 1160 liter. Alle concurrenten zijn 90 (CX-3) tot 415 liter (Qashqai) groter. Misschien maar goed ook, want het laadvermogen van de opvallende Toyota houdt met

435 kilo niet over. Bij het in- en uitladen van de test-suv's vallen enkele dingen op. Zo ontstaat in de Toyota een onhandig hoge rand als je de bankleuning neerklaapt, wat punten kost op het gebied van flexibiliteit. De Honda HR-V krijgt op dit onderdeel bonuspunten voor de Magic Seats, waarvan je de zitting omhoog kunt klappen. Zo kun je achter de bestuurder en bijrijder stapels bierkratten vervoeren. Met zo'n muur aan kratten in de binnenspiegel is het zicht naar achteren grotendeels weg. Maar door de extreme vorm en de kleine achterraut zie je toch al niet goed wat er achter je gebeurt. Gelukkig is de Dynamic-uitvoering (meerprijs: 2325 euro) standaard voorzien van een achteruitrijcamera. Bovendien wordt daarmee de uitgebreide veiligheidsuitrusting (adaptieve cruisecontrol, spoorassistent, noodremsysteem) nog eens verrijkt met verkeersbordherkenning en mistlampen. De moderne Toyota kan tegen meerprijs helpen inparkeren, een optie die alleen

Nissan ook aanbiedt voor de Qashqai. Op het gebied van materiaalgebruik en afwerking steekt de C-HR met kop en schouders boven de rest uit.

### COMFORT

**De Qashqai is comfortabel, maar de C-HR heeft de beste stoelen.**

Van dit vijftal is de Nissan Qashqai de meest comfortabele reisauto. Hij heeft een puik onderstel dat oneffenheden soepel gladstrijkt. Bovendien zit je op een goede stoel met stevige kussens en is het aangenaam stil aan boord. De Suzuki en de Toyota bieden een haast vergelijkbaar veercomfort, maar met vier inzittenden zullen in beide auto's er altijd twee klagen. Zo zitten in de C-HR de bestuurder en bijrijder op voortreffelijke stoelen die veel steun bieden, terwijl de passagiers achterin zo diep wegzakken dan hun bovenbenen boven de zitting zweven. De achterbank van de S-Cross is dankzij de verstelbare

De Mazda CX-3 is een kleine suv met een grote motor.

rugleuning juist de comfortabelste in de test. De voorstoelen van de Suzuki zijn daarentegen gewoonjes. Het interieur van de Suzuki is praktisch ingedeeld, met logisch te bedienen knoppen en handige opbergvakken.

In de Honda HR-V klinken de geluiden van de rauw lopende motor door in de cabine. Ook is het veercomfort niet zo aangenaam als in de Nissan, de Suzuki en de Toyota. Dat een onderstel nog straffer geveerd kan zijn, demonstreert de Mazda. Maar in de CX-3 wordt het ten dele goedgemaakt door de aangename voorstoelen en de rust aan boord.

### MOTOR/TRANSMISSIE

**De 1.0 van de S-Cross en de 2.0 van de CX-3 zijn allebei goed.**

De ongeblazen viercilinder van de Mazda CX-3 heeft een naar verhouding reusachtige cilinderinhoud van twee liter – de Suzuki S-Cross moet het doen met de helft (998 cm<sup>3</sup>). De

2.0 SkyActiv-motor loopt als een zonnetje en het verbruik ligt in lijn met de rest. Vooral de elasticiteit, waar je tijdens een tussensprint van profiteert, is voortreffelijk. Zo accelereert de CX-3 aanzienlijk sneller van 60 naar 100 km/h (in de vijfde versnelling) en van 80 naar 120 km/h (in de zesde versnelling) dan zijn concurrenten. Aangezien de Suzuki S-Cross slechts over een vijfbak beschikt, klaart hij de tussensprinttest in de vierde en vijfde versnelling. En dat doet hij opvallend vlot. Het ontbreken van een zesde versnelling zien we niet terug aan het brandstofverbruik: tijdens de test verbruikt de Suzuki maar 6,7 liter per 100 kilometer (1 op 14,9).

Alleen de Honda HR-V is nog een fractie zuiniger (6,6 l/100 km). Zijn schakelindicator moedigt je aan om al bij 50 km/h de zesde versnelling in te leggen. Maar om het maximale koppel van 155 newtonmeter aan te spreken, moet het toerental omhoog naar

4600 tpm en dat betekent dat je moet terugschakelen. Dat is eerder een lust dan een last, want de slagen zijn kort en duidelijk. De enige storende factor is de net niet lekker passende afstemming van de hogere versnellingen. Zo valt de Honda-motor bij de sprong van de vier naar de vijf in een koppelgat.

De 1,2-liter turbomotor in de Qashqai maakt een goede eerste indruk. Hij lanceert de Nissan in minder dan negen seconden van 0 naar 100 km/h, terwijl de sprinttijden van de andere testauto's rond de 10 seconden schommelen. Op de tussensprint laat de kleine viercilinder het echter afweten: tijdens een inhaalactie heeft hij tellen langer nodig dan zijn concurrenten. De lange overbrengingsverhoudingen hebben zelfs geen positieve gevolgen voor het verbruik: 7,6 liter benzine is nodig om 100 kilometer af te leggen (1 op 13,2).

De Toyota C-HR eindigt in dit hoofdstuk als een na laatste. Dat ligt niet aan de 1,2-liter turbomotor an sich. Hij loopt soepel en heeft bij elk toerental kracht voorhanden. De handgeschakelde zesbak functioneert ook prima en schakelt zeker zo prettig als die van de Honda HR-V. De oorzaak van de middelmatige sprinttijden is het hoge gewicht. De Toyota is de enige auto in de test die meer dan 1,4 ton weegt. Het duurt 10,5 seconden om al die kilo's te versnellen van 0 naar 100 km/h. Ook op de tussensprint moet het viercilindertje zijn schouders eronder zetten. Het verbruik is hoger dan gemiddeld: 7,3 l/100 km (1 op 13,7). Afgaande op het sportieve uiterlijk van de C-HR zou je een motor met meer spierballen verwachten.

### RIJEIGENSCHAPPEN

**De zware C-HR is traag, maar remt als de beste.**

De vele kilo's beïnvloeden ook de dynamische kwaliteiten van de C-HR. De suv met aflopende daklijn klokt op het testcircuit de slechtste tijd, ondanks het lage zwaartepunt, het sportief afgestemde onderstel, de precieze en communicatieve besturing en de krachtig aangrijpende en goed doseerbare remmen. De C-HR zit bij het uitaccelereren van bochten dringend verlegen om kracht. Tot overmaat van ramp moet hij aanzien hoe de even krachtige en slechts 50 kilo lichtere Nissan overhelt in snelle bochten en hem toch voorblijft. Op de slalomtest wordt het betere bochtenwerk van de Toyota wel beloofd.

De Suzuki S-Cross is de lichtste auto in de test en zet de snelste tijd neer op het circuit. Hij beweegt wendbaar en gecontroleerd door de bochten en dankzij de goede tractie pakt hij na ook na een krappe bocht snel de draad weer op. Dat doen de elastische Mazda

## De Suzuki S-Cross is de lichtste auto in de test en zet de snelste tijd neer op het circuit.



### SUZUKI S-CROSS 1.0 BOOSTERJET

- 998 cm<sup>3</sup>, driecilinder turbo, 82 kW/112 pk, 170 Nm
- 5,0 l/100 km (1 : 20,0), 113 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 10,3 s, 180 km/h
- 4300/1785/1580 mm
- 430-1269 l
- 1090 kg
- 21.799 euro
- 19.299 euro



RUIM EN COMFORTABEL

### NISSAN QASHQAI 1.2 DIG-T 115

- 1197 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbo, 85 kW/115 pk, 190 Nm
- 5,6 l/100 km (1 : 17,9), 129 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 8,7 s, 185 km/h
- 4377/1806/1590 mm
- 430-1585 l
- 1275 kg
- 26.390 euro
- 22.240 euro



▲ De grote en comfortabele Qashqai helt over in snelle bochten.

► Er is zo veel ruimte, dat het forse dashboard niet in de weg zit.

◀ Stevige stoelen met matige zijdelingse steun.

◀ Veel licht achterin dankzij het panoramadak (750 euro).



►▲▲ De stevige stoelen bieden maar weinig steun.

►▲ Een eenvoudig en overzichtelijk dashboard.

► De lichte Suzuki S-Cross is opvallend wendbaar.



ZUINIGE DRIECILINDER





### TOYOTA C-HR 1.2 TURBO

- 1197 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbo, 85 kW/116 pk, 185 Nm
- 5,9 l/100 km (1 : 16,9), 135 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 10,5 s, 190 km/h
- 4360/1795/1565 mm
- 377-1160 l
- 1320 kg
- 25.295 euro
- 22.580 euro



MIX VAN COMFORT EN DYNAMIEK

◀◀ Een hoogwaardige werkplek waar je even aan moet wennen.

▶▶ De comfortabele stoelen bieden steun aan rug en bovenlichaam.

▶▶▶ Wisselen van rijprogramma doe je in een submenu.

◀ Het onderstel van de C-HR levert een prettige mix van dynamiek van comfort.

CX-3 en de op hoge toerentallen aangewezen Honda HR-V hem niet na. Beide suv's hebben meer de neiging te ondersturen en reageren feller op lastwisselreacties.

De Honda behaalt dit hoofdstuk de minste punten en de remmen zijn de boosdoeners. Bij 100 km/h heeft hij maar liefst 37,2 meter nodig om tot stilstand te komen. Met warme remmen wordt de afstand een meter korter. De Suzuki presteert middelmatig op de remmentest, de Mazda en de Nissan vrij goed. De echte uitschieter is de Toyota: ongeacht de temperatuur van de remschijven staat hij in minder dan 34 meter stil.

### MILIEU/KOSTEN

De S-Cross is goedkoop, de HR-V duur. De Suzuki S-Cross is de voordeligste auto in de test. Hij heeft een lage basisprijs van

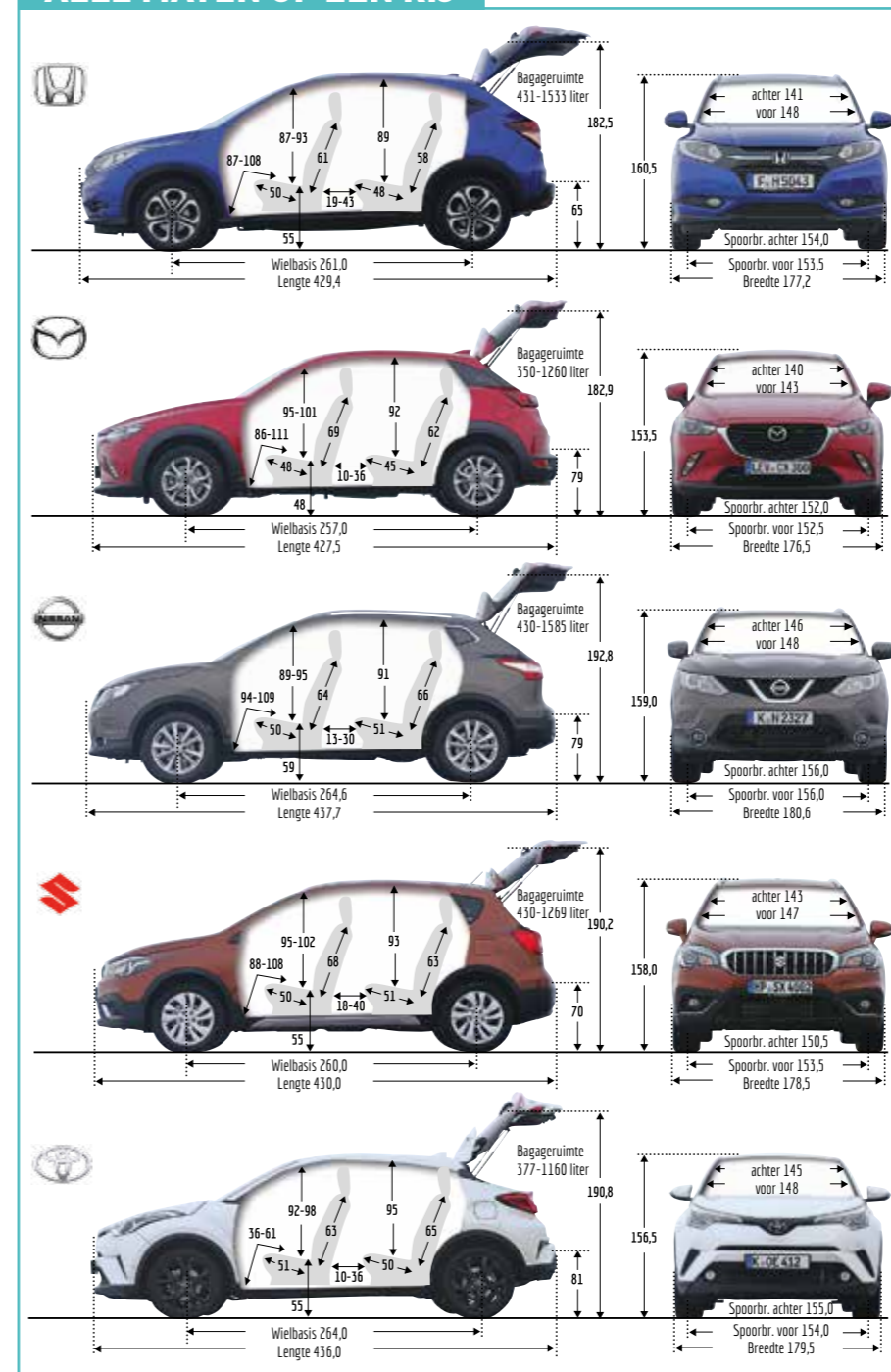
21.799 euro en de geteste Exclusive-uitvoering met 17-inch lichtmetaal, led-verlichting en een achteruitrijcamera wisselt voor nog geen 25.000 euro van eigenaar. Bij alle auto's in de test wordt een paar duizend euro – variërend van 2050 tot 6500 euro – in rekening gebracht voor een luxere uitvoering die ten minste lichtmetalen wielen omvat. Bij de Mazda CX-3 krijg je voor 2050 euro bovendien het noodremsysteem, automatische airconditioning, cruisecontrol en het 7-inch touchscreen. Zo komt de totaalprijs van de testauto uit op ruim 28.000 euro – vergelijkbaar met die van de Nissan Qashqai. Bij de geteste Nissan is het interessant om voor 2250 euro te upgraden naar de N-Connecta-uitvoering met Nissan Safety Shield (een pakket veiligheidssystemen), de 360-graden camera en het navigatiesysteem. Een glazen

panoramadak kost 750 euro. Voor deze test leende Toyota ons een C-HR in Executive-uitvoering (30.120 euro), waarbij het navigatiesysteem, de stoelverwarming en de automatische parkeerhulp bij de prijs zijn inbegrepen. Het basismodel van 25.295 euro is ook al voorzien van adaptieve cruisecontrol, een spoorassistent en een noodremsysteem. De Honda HR-V is de duurste auto in de test en kost 33.990 euro. Als we zijn prijslijst naast die van de Toyota C-HR leggen, zien we niet in waarom de Honda pakweg vierduizend euro duurder is.

De kosten voor onderhoud en verzekering komen bij de vijf compacte suv's in grote lijnen overeen. Het hoge gewicht van de C-HR zorgt ervoor dat je per kwartaal 177 euro aan wegenbelasting moet betalen. De S-Cross en de CX-3 zijn zo licht dat 129 euro voldoet.



### ALLE MATEN OP EEN RIJ



Op de slalomtest wordt het betere bochtenwerk van de Toyota beloond.

### WIKKEN & WEGEN

De Toyota C-HR is weer eens wat anders. Ik denk dat dat de belangrijkste drijfveer is voor zijn populariteit. En populair is-ie: in de eerste maanden van 2017 verkocht de C-HR beter dan andere nieuwelingen in het segment, zoals de Audi A2, de Peugeot 3008 en de Seat Ateca. Misschien komt het doordat ik erop let, maar de markante Toyota duikt al her en der op in het straatbeeld. En wat is hij volgens sommigen toch lélíjk, of juist práchtig. Zo'n tweedeling kom je bij moderne auto's niet vaak meer tegen. Leuk hoor. De autokopers die het durven om zo'n spraakmakende C-HR te kopen, gun ik niet alleen een opvallende, maar ook een goede auto. Gelukkig is de conclusie van onze test dat de C-HR nog beter presteert dan zijn Japanse tegenhangers.

Hoe populair en goed de compacte suv van Toyota ook mag zijn, de meeste Nederlanders bestelden in de eerste maanden van het jaar toch nog 'gewoon' een Nissan Qashqai. En dat terwijl zijn opgefriste opvolger al na de zomer verschijnt. De oer-suv is zo ruim, comfortabel, betaalbaar en fraai, dat hij nog steeds gretig aftrek vindt. Dat vind ik zo knap van Nissan, dat ik wel moet afwachten om te zien wat ze voor de gefacelifte Qashqai in petto hebben.



Bart Smakman

