

# Suv's met charme

Suv's doen het goed in de wereldwijde verkooplijsten. Vooral de Duitse merken hebben er succes mee, maar zij introduceren doorgaans nogal onopvallende modellen. De Peugeot 3008, de Toyota C-HR en (in iets mindere mate) de Seat Ateca brengen leven in de brouwerij.

Tekst: Martin Urbanke, Jaap Peters · Foto's: Zbiginiew Mazar



Peugeot 3008 1.2 PureTech 130

Seat Ateca 1.0 TSI Ecomotive



Toyota C-HR 1.8 VVT-i Hybrid





STIJLVOL EN SNEL

### PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH 130

- 1199 cm<sup>3</sup>, driecilinder met turbo, 96 kW / 130 pk, 230 Nm
- 5,1 l/100 km (1 : 19,6), 117 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 9,9 s, 188 km/h
- 4447 / 1906 / 1624 mm
- 520-1482 l
- 1250 kg
- 30.360 euro
- 23.908 euro



▲ De markante styling maakt van de 3008 een stijlvolle *routière*.

◀ Instrumentencluster met verschillende kleurinstellingen.

▶ Ongewoon dashboard met smaakvolle middenconsole.

◀ Veel ruimte, maar de achterbank heeft een korte zitting.



Seat was vele jaren het zorgenkindje van de Volkswagen Group. Jaar op jaar stapelde het de verliezen op elkaar. Dat is vorig jaar veranderd en daar is de Ateca voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor. De auto combineert praktische eigenschappen met betaalbare prijzen en een keurig design. Van de drie testauto's is de Seat Ateca wel de braafste. De Peugeot 3008 veranderde vorig jaar van een lelijk eendje in een aantrekkelijke zwaan en brengt eindelijk weer wat flair in de modellen van de Fransen. Bij Toyota maken ze het helemaal bont. Vorig jaar werd de Urban Cruiser vervangen door de flamboyante C-HR. Het is geen suv in de strikte zin van het woord, want de daklijn loopt schuin af en bij het design ligt de nadruk op dynamiek. De geteste *Sie-eetsj-ar* (van Toyota moeten we het op z'n Engels uitspreken) is voorzien van een hybride aandrijflijn, terwijl Peugeot en Seat kiezen voor een compacte driecilinder benzinemotor met turbo.

### IN-/EXTERIEUR

**De C-HR begint slecht, de anderen houden elkaar in evenwicht.**

Of je van het ontwerp van de C-HR houdt, moet je zelf bepalen. Wat wij vinden, lees je in Wikken & Wegen. Feit is dat de ruimte tegenvalt. Ook overzichtelijkheid is niet zijn sterkste punt. Wie ruim wil zitten en een goed zicht rondom wil, kan beter de Ateca nemen. De Seat is maar 3 millimeter langer dan de Toyota, maar je hebt aanzienlijk meer ruimte. De aflopende daklijn is in de C-HR de grote boosdoener, maar ook de beperkte interieurbreedte beperkt de bewegingsvrijheid. Er zijn nog meer nadelen aan het design: achterin instappen is geen pretje en de bagageruimte is met 377 tot 1160 liter beperkt. De Seat heeft hoekige vormen en dat vergroot de bruikbaarheid. Mede dankzij de steile achterklep kun je achterin 510 tot 1604 liter kwijt.

Zelfs de Peugeot, die 8 centimeter langer is, moet de Spanjaard laten voorgaan. Hij is beslist ruim, maar de Seat is nog ruimer. In de

kofferruimte kun je 520 tot 1482 liter kwijt. De Peugeot speelt wel een paar sterke troeven uit: als je de bank neerklappt, is de laadvloer helemaal vlak en de bijrijdersstoel is neerklapbaar, zodat je lange voorwerpen toch gemakkelijk kunt vervoeren. De Seat en de Peugeot houden elkaar aardig in balans: de Seat is 100 kilo lichter dan de andere twee en daardoor kan hij meer kilo's aan boord verstouwen. Het geremde aanhangergewicht van de Peugeot ligt dan weer 100 kilo hoger. De Toyota komt niet verder dan een magere 725 kilo. Meer kan de hybride techniek niet aan. Wie met de caravan wil rondtrekken, kan beter de 1.2T met 116 pk nemen, die kan 1,2 ton trekken. De hybride aandrijflijn heeft overigens geen negatieve invloed op de ruimte.

De C-HR slaat sterk terug met een riant veiligheidsuitrusting. Hij is voorzien van botswaarschuwing, een autonoom noodremstelsysteem, voetgangersdetectie, een spoorassistent en vermoeidheidsherkenning. Zelfs verkeersbordherkenning en een achteruitrij-



◀ Seat op safe: alles is duidelijk, maar het geheel is niet zo spannend.

▶ Aan de vormgeving van de led-verlichting herken je de Seat makkelijk in het donker.

▶ De achterpassagiers zijn het beste af in de Ateca.

▼ Ondanks de relatief kleine wielen is de Seat het meest dynamisch.



### SEAT ATECA 1.0 ECOTSI

- 999 cm<sup>3</sup>, driecilinder met turbo, 85 kW / 115 pk, 200 Nm
- 5,2 l/100 km (1 : 19,2), 119 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 10,6 s, 183 km/h
- 4363 / 1841 / 1611 mm
- 510-1604 l
- 1205 kg
- 27.700 euro
- 20.990 euro



BRAAF, MAAR INDRUKWEKKEND

camera zijn aanwezig. En het mooie is dat je daar geen cent voor hoeft bij te betalen. Hij harkt dan ook de meeste punten binnen. De Peugeot 3008 heeft op zijn beurt Isofix-bevestigingspunten op de bijrijdersstoel en een SOS-knop waarmee je de hulpdiensten kunt bereiken. Ook de Seat is leverbaar met alle denkbare systemen, maar daarvoor moet je meestal bijbetalen.

### COMFORT

**De Toyota is comfortabel maar krap, en het geluidsniveau is te hoog.**

Het is te merken dat de Duitsers de baas zijn bij Seat. Met pragmatische deugden als een aangename stoelvulling, een goede zitpositie, een comfortabele vering en een groot aantal opbergmogelijkheden weet de Ateca dit hoofdstuk te winnen. Opnieuw blijft de Peugeot 3008 zijn Spaanse concurrent dicht op de hielen. Volgens onze meetapparatuur is hij zelfs stiller, maar rond de A-stijlen hoor je naar onze smaak te veel windgeruis. Over

## Het is te merken dat de Duitsers de baas zijn bij de pragmatische Ateca.

de Toyota C-HR hebben we een tweeledig gevoel. De voorstoelen bieden voldoende zijdelingse steun, maar het gedeelte voor je benen had langer gemogen. Bovendien staan ze iets te vlak. De achterbank biedt ook op lange afstanden veel comfort, maar je hebt wel het gevoel in een holletje te zitten. Door de kleine raampjes komt nauwelijks licht naar binnen. Bovendien kun je er niet met drie personen op plaatsnemen en gaat het er zelfs voor twee mensen krapjes aan toe. Wegrijden gebeurt dankzij de elektromotor in alle rust, maar zodra je snel wilt optrekken en de verbrandingsmotor in het spel komt,

komen er hoge toerentallen om de hoek kijken. Zelfs met een voorzichtige rechtervoet schiet het toerental omhoog en dat gaat gepaard met een luid gebrul. Bovendien moet de motor gevoelsmatig hard werken.

### MOTOR/TRANSMISSIE

**Dankzij de hybride aandrijving is de C-HR zuinig, maar snel is hij niet.**

De nadelen van de hybride aandrijflijn hebben we besproken, maar er zijn ook grote voordelen. Zo is het verbruik bijzonder laag. Hoe we ook rijden (snel op het circuit, rustig in de stad), de C-HR is elke keer zuiniger





### TOYOTA C-HR 1.8 VWT-I HYBRID

- 1799 cm<sup>3</sup>, viercilinder + elektromotor, 90 kW / 122 pk, 142 Nm
- 3,8 l/100 km (1 : 26,3), 86 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 11,5 s, 170 km/h
- 4360 / 1795 / 1565 mm
- 377-1160 l
- 1305 kg
- 30.320 euro
- 27.850 euro



▲ Er is veel te zien bij de C-HR: grote dakspoiler, vooruitstekende lichtunits.

◀ Zo zie je hoe het hybride systeem werkt.

► Speels ontwerp, maar de C-HR is knapper dan zijn rivalen.

◀ Steil aftlopende daklijn en nauwelijks daglicht door de kleine zijruiten.



dan de Seat en de Peugeot. Die hebben moderne driecilinder turbomotoren, die weliswaar minder zuinig, maar wel sneller zijn. De Toyota beschikt over een relatief grote 1,8-liter benzine motor, die ook nog eens een boost-functie krijgt dankzij de elektromotor. Toch zorgt dat niet voor betere prestaties. Hoewel de 163 Nm van de elektromotor met een vanaf stilstand beschikbaar is, wordt de C-HR niet tot snelle sprints verleid. Zelfs met zijn stilte op contante snelheden kan hij zich niet van de concurrenten onderscheiden. Daarvoor is de rust waarmee de Peugeot- en de Seat-motor hun werk doen te indrukwekkend.

Als de 3008 stilstaat, hoor je zelfs niet of de motor nu draait of uitgeschakeld is. Alleen bij het wegrijden heeft de Peugeot nog weinig kracht, maar dat verandert al gauw. De driecilinder is snel en blijft tot verrassend hoge toerentallen bij de les. Bij de Seat Ateca, die de kleinste motor heeft, is het precies andersom. Hij is vlot paraat,

maar vanaf 4800 tpm is de fut eruit. Alleen met de Toyota kun je volledig emissievrij rijden. De capaciteit van zijn nikkel-metaalhybride accu is berekend op 1,5 elektrische kilometers bij een snelheid van 50 km/h. Daarna springt de benzinemotor automatisch bij. Als je op de snelweg het gas loslaat, wordt de accu weer gevuld.

### RIJEIGENSCHAPPEN

**De Seat Ateca is de sportiefste van het trio.** De Japanse ingenieurs van Toyota hebben bij de ontwikkeling van het TGNA-onderstel van de C-HR rekening gehouden met de Europese wensen. Daardoor weert de C-HR zich krantig in dit hoofdstuk. De besturing voelt rond de middenstand wat kunstmatig aan en is iets te licht, maar in bochten kun je toch zeer precies sturen. Het onderstel, met dubbele draagarmen aan de achteras, helt nauwelijks over en de uitstekende remmen grijpen krachtig aan. Zelfs het niet-uitschakelbare ESP, dat bij Toyota VSC+ wordt ge-

noemd, grijpt niet onnodig in. Dat hebben we bij andere Toyota-modellen wel anders gezien. Dat de C-HR toch de langzaamste tijden noteert op de testbaan, ligt aan de matige grip van de banden en aan de weinig sportieve motor-bakcombinatie.

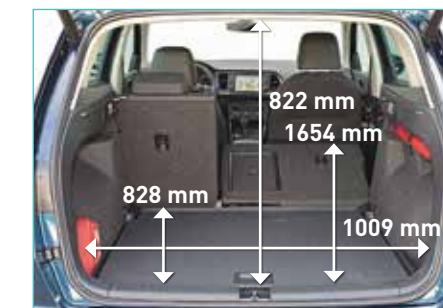
De geteste Peugeot heeft optionele 19-inch wielen. Daardoor kun je er sportief mee rijden, tot het ESP zich ermee bemoeit. Het hulpsysteem grijpt wel erg rigoureuus in. Dankzij het extreem kleine stuur is ook de stuuruitslag klein. Daardoor heb je het gevoel dat hij dynamischer is dan hij daadwerkelijk is. Maar al met al noteren we nauwelijks minpunten. Toch is er maar een auto die dit hoofdstuk iets te vertellen heeft en dat is de Seat Ateca. Hij staat op het MQB-platform van de Volkswagen Group en dat biedt een perfect compromis tussen comfort en dynamiek. De actieve veiligheid – een ESP dat precies de juiste dingen doet en griprijke banden – is bovendien het beste voor elkaar. De besturing biedt de duidelijkste terugkop-



▲ De hoge tildrempel en de opstaande rand bij de neergeklapte achterbank zijn storend (C-HR).



▲ Grote kofferruimte met vlakke laadvloer en neerklapbare bijrijdersstoel in de 3008.



▲ De Ateca heeft vlakke lijnen, waardoor je liefst 1604 liter bagage kunt meenemen.

pel en het onderstel doet geen rare dingen als je abrupt van richting verandert.

### MILIEU/KOSTEN

**De Peugeot blijft telkens nét een beetje achter.**

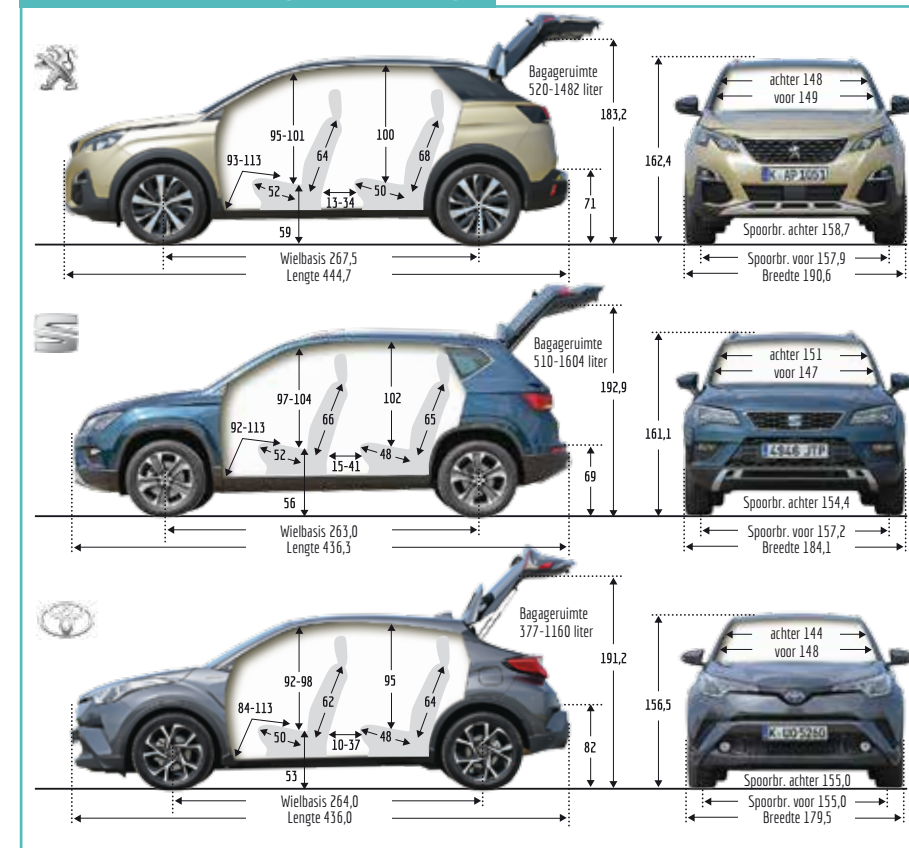
Wat prijzen betreft, zijn de verschillen tussen de drie testauto's niet al te groot. De Seat Ateca is het goedkoopst, maar de 17-inch lichtmetalen wielen waarmee de testauto is uitgerust worden pas standaard gemonteerd op de duurdere Active-versie. Daarmee komt de prijs voor de Ateca op 30.050 euro. Hulde voor Toyota. De basisprijs van de C-HR is het hoogst, maar daarvoor krijg je werkelijk een

riante uitrusting. 17-inch lichtmetaal, DAB+ radio, en smart entry zijn standaard, naast alle veiligheidsvoorzieningen die we eerder al noemden. Uiteindelijk is de Toyota een te verwaarlozen 270 euro duurder dan de Ateca. In het geval van de geteste C-HR komt daar nog 1256 euro bij voor 18-inch-wielen.

De Peugeot oogt het chicst, maar daarvoor betaal je ook het meest. Voor minder dan 30.360 euro krijg je geen Peugeot 3008 mee naar huis, en de door ons geteste versie met 19-inch lichtmetalen wielen kost zelfs 33.360 euro. De garantievoorzieningen zijn bij Peugeot karig: de Fransen gaan niet verder dan 2 jaar algehele fabrieksgarantie. ➤

In de C-HR heb je het idee in een holletje te zitten.

### ALLE MATEN OP EEN RIJ



### WIKKEN & WEGEN

De beroemde Beatles-plaat *Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band* werd 50 jaar geleden uitgebracht. The Beatles keken destijds niet op een geestverruimend middel meer of minder. De ontwerpers van de Toyota C-HR hebben vast veel naar die plaat geluisterd. Er zijn zoveel uitstulpingen, lijnen, vouwen, inkepingen, spoilers en randen te zien dat ik me voel als een hippie in hoger sferen als ik naar de auto kijk. Het is nogal veel voor de zintuigen. In combinatie met de vrijwel afwezige praktische oplossingen, zou ik deze auto laten staan als ik op zoek was naar een compacte suv. De Seat Ateca is een heel goede auto, maar niet onderscheidend genoeg. Hij is wat te Volkswagen-achtig en dus wat risicoloos, voor mij valt hij daarom af. Ik vind de Peugeot het mooist. Ook dit merk was jarenlang de weg kwijt op ontwerpgebied, maar lijkt een renaissance te beleven. Wat is het een stijlvolle auto, met een fenomenaal vormgegeven interieur bovendien. Strak en modern met een vleugje chic, het is precies wat ik wil.



Jaap Peters



Op de Seat Ateca krijg je 4 jaar garantie, op de Toyota C-HR een jaar minder. Een belangrijk onderdeel waar de Toyota zijn concurrenten het nakijken geeft, is de afschrijving. Na 4 jaar heeft de auto 52,5 procent van zijn aanschafwaarde behouden. Dat is meer dan de Peugeot (48,3%) en de Seat (49%). Hij is wel wat zwaarder dan zijn Europese concurrenten, zodat de Belastingdienst elke drie maanden 24 euro meer afschrijft. Tot slot speelt de C-HR zijn lage emissiewaarden uit in dit hoofdstuk. De hybride Toyota kan emissievrij en geruisloos door de stad rijden. Dat doen de andere twee hem niet na.

## De driebcilinder van de 3008 is snel en blijft tot verrassend hoge toerentallen bij de les.

### VZR CONCLUSIE



Het ontwerp van de auto speelt bij veel kopers een belangrijke rol. De Toyota C-HR valt blinkbaar in de smaak, want de dealers kunnen de vraag nauwelijks bijbenen. Puur op basis van de testgegevens is de populariteit verrassender. Natuurlijk blinkt hij op een aantal onderdelen uit. Aan de zuinigheid van de hybride aandrijflijn kunnen de andere twee niet tippen en lokaal mag je zelfs in emissievrije gebieden rijden waar auto's met alleen een verbrandingsmotor niet zijn toegestaan. De remprestaties zijn uitstekend en ook met de kwaliteit is werkelijk niets mis. Nadeel is dat de C-HR krap en weinig dynamisch is. De Peugeot 3008 en de Seat Ateca doen heel weinig voor elkaar onder. De 3008 gooit zijn variabiliteit, veiligheid en temperament in de strijd, maar het is niet genoeg om van de Ateca te winnen. Onder de streep is dit de beste auto. Hij is ruim en comfortabel, terwijl je de bescheiden motor met 115 pk tot verrassend vlotte prestaties in dienst is.

TECHNIEK	Peugeot 3008 1.2 PureTech 130	Seat Ateca 1.0 TSI Ecomotive	Toyota C-HR 1.8 VVT-i Hybrid
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	3 / 4; Turbo	4 / 4; elektromotor
Cilinderinhoud	1199 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	1798 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	96 kW / 130 pk bij 5500 tpm	85 kW / 115 pk bij 5000 - 5500 tpm	90 kW / 98 pk bij 5200 tpm
Maximum koppel	230 Nm bij 1750 tpm	200 Nm bij 2000 - 3500 tpm	142 Nm bij 3600 tpm
Elektromotor	-	-	elektro-synchroommotor; 53 kW / 72 pk; max. koppel: 163 Nm
Gecombineerd vermogen	-	-	90 kW / 122 pk bij 5200 tpm
Batterij	-	-	nikkel-metaalhydride; capaciteit: 1,31 kWh; spanning: 201,6 V
Versnellingsbak / aandrijving	zesbak, handgesch. / voorwielen	zesbak, handgesch. / voorwielen	traploze automaat (planetair stelsel); voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: dubbele draagarmen, schroefveren, schokdempers, stabilisator; VSC- (ESP)
Draaicirkel l / r	10,7 / 10,9 m	11,0 / 10,8 m	11,7 / 11,6 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	215/65 R 17 H	215/60 R 16 H	215/60 R 17 H
Bandemaat testauto	235/50 R 19 V	215/55 R 17 V	225/50 R 18 V
Bandenmerk	Continental SportContact5	Hankook Ventus Prime 3	Michelin Primacy 3
<b>GEWICHT</b>			
Kentekengewicht / testgewicht	1250 / 1442 kg	1205 / 1328 kg	1305 / 1479 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1910 / 468 kg	1830 / 502 kg	1860 / 381 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1400 / 660 kg	1300 / 640 kg	725 / 725 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	80 / 80 kg	75 / 88 kg	75 / 75 kg
<b>PRESTATIES</b>			
0 - 50 km/h	3,7 s	3,6 s	3,9 s
0 - 100 km/h	9,9 s	10,6 s	11,5 s
0 - 150 km/h	22,9 s	24,8 s	27,6 s
Topsnelheid	188 km/h	183 km/h	170 km/h
Handling	1: 53,4 min.	1: 49,9 min.	1: 57,4 min.
Slalom	63,8 km/h	64,2 km/h	62,3 km/h
<b>REMWEG</b>			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,7 / 35,4 / 79,4 m	8,8 / 35,5 / 77,4 m	8,5 / 35,5 / 77,7 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,1 m	34,9 m	34,0 m
<b>GELUIDSNIVEAU</b>			
Stationair geluid	38 dB(A)	39 dB(A)	36 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	58 dB(A)	59 dB(A)	58 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	64 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)	64 / 69 dB(A)
<b>VERBRUIK</b>			
EU-verbruik	5,1 l/100 km (1: 19,6)	5,2 l/100 km (1: 19,2)	3,8 l/100 km (1: 26,3)
Testverbruik	7,2 l/100 km (1: 13,9)	6,7 l/100 km (1: 14,9)	5,5 l/100 km (1: 18,2)
Tankinhoud / actieradius	53 l / 736 km	50 l / 746 km	43 l / 782 km
CO <sub>2</sub> -uitstoot (EU / gemeten)	117 / 171 g/km	119 / 159 g/km	86 / 130 g/km



PRIJZEN IN EURO	Peugeot 3008 1.2 PureTech 130	Seat Ateca 1.0 TSI Ecomotive	Toyota C-HR 1.8 VVT-i Hybrid
Basisprijs	30.360	27.700	30.320
<b>OPTIES OP TESTAUTO</b>			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	3000 <sup>1</sup>	2350 <sup>2</sup>	1256 <sup>3</sup>
Stoelen	-	-	-
Uitvoering	3000 <sup>1</sup>	2350 <sup>2</sup>	-
<b>TOTAALPRIJS TESTAUTO</b>			
Totaalprijs	33.360	30.050	31.576
Website	www.peugeot.nl	www.seat.nl	www.toyota.nl
<b>LEASEPRIJS</b>			
Leaseprijs NL *	432	408	430
<b>AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING</b>			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metalliek lak	800	660	795
Radio met aux of usb	✓	✓	✓
<b>VEILIGHEID</b>			
Achteruitrijcamera	opt.	opt.	✓
Adaptieve cruisecontrol	opt.	opt.	✓
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	-
Automatische noodoproep	✓	-	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	opt.	opt.
Extra airbags	-	✓ <sup>a</sup>	✓ <sup>a</sup>
Full led-verlichting	opt.	opt.	opt.
Head-up display	-	-	-
Meedraaiende koplampen	opt.	-	-
Noodremstelsel	opt.	✓	✓
Spoorassistent	✓	opt.	✓
Verkeersbordherkenning	✓	opt.	✓
Vermoeidheidsherkenning	opt.	✓	✓
<b>ONDERHOUD</b>			
Onderhoudskosten	650	660	672
<b>GARANTIE</b>			
Techniek	2 jaar	4 jaar	3 jaar
Lak	2 jaar	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	3 jaar	onbep.	onbep.
<b>RESTWAARDE</b>			
Na 4 jaar in euro	16.113	14.725	16.577
Na 4 jaar in procenten	48,3	49	52,5
<b>VASTE KOSTEN</b> Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	32	30	33
WA +	50	53	49
All risk	94	93	103
Emissienorm / energielabel	EU 6 / B	EU 6 / B	EU 6 / A
Belasting per kwartaal	153	153	177
Bijtelling	22%	22%	22%

\* Bron: Alfabeta. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw.  
\*\* 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea  
1) 19-inch wielen standaard vanaf Allure-uitvoering; 2) 17-inch wielen standaard vanaf Style-uitvoering; 3) 18-inch lichtmetalen wielen; a) knie-airbag

IN-/EXTERIEUR	Peugeot 3008 1.2 PureTech 130	Seat Ateca 1.0 TSI Ecomotive	Toyota C-HR 1.8 VVT-i Hybrid
Ruimte voorin	100 *	76	77
Ruimte achterin	100	65	66
Overzichtelijkheid	70	48	50
Bediening/functies	100	80	88
Kofferruimte	100	52	53
Flexibiliteit	100	43	33
Laadverm./trekgew.	50/30	32	34
Veiligheidsuitrusting	150	100	98
Kwaliteit/afwerking	100/100	144	149
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>640</b>	<b>648</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>COMFORT</b>			
Zitcomfort voorin	150	118	122
Zitcomfort achterin	100	68	71
Ergonomie	150	127	131
Interieurgeluid	50	37	35
Geluidsbeleving	100	64	67
Klimaatbeheersing	50	31	33
Veercomfort leeg	200	130	135
Veercomfort beladen	200	126	132
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>701</b>	<b>726</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>MOTOR/TRANSMISSIE</b>			
Acceleratie	150	99	93
Tussensprint	100	-	-
Topsnelheid	150	44	40
Overbr. verh./schakelgedrag	100	72	76
Vermogensontplooiing	50	34	34
Draaieigenschappen	100	58	60
Verbruik	325	245	254
Actieradius	25	13	14
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>565</b>	<b>571</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>RIJEGENSCHAPPEN</b>			
Handling	150	62	75
Slalom	100	59	61
Besturing	100	80	82
Rechthoekstabiliteit	50	37	37
Remdosering	30	21	20
Remweg koud	150	96	95
Remweg warm	150	99	101
Tractie	100	37	40
Rijveiligheid	150	130	132
Draaicirkel	20	14	13
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>635</b>	<b>656</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>MILIEU / KOSTEN</b>			
Emissiewaarden	25	22	21
Prijs testauto	600	519	530
AR-normuitrusting	50	48	48
Afschrijving **	75	50	54
Onderhoud	20	13	13
Verzekering	50	49	49
Belasting	100	81	81
Brandstof	50	40	41
Garantie	30	10	24
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>832</b>	<b>862</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>UITSLAG</b>			
<b>TOTAALSCORE</b>	<b>5000</b>	<b>3373</b>	<b>3463</b>
<b>TESTWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

\* Maximaal haalbare score per onderdeel  
\*\* Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met gekijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.