Bjorn Blokzijl
20 januari 2017

De redding is nabij

Als er Ã©Ã©n merk is dat wel wat verjonging van het gamma kan gebruiken, is het Toyota wel. Hoewel de line-up vol staat met degelijke, betrouwbare en vooral betaalbare modellen, is het geheel weinig sprankelend. Zelfs de sportieve GT86 zou wel wat meer jeu kunnen gebruiken. Op de Tokio Motorshow van 2015 toonde het merk uit het niets de C-HR Concept, waarbij niet werd verwacht dat deze auto met hetzelfde lijnenspel in productie zou gaan. En toch is dit waarheid geworden. Met zijn bijzondere lijnen, hoeken en gedrongen voorkomen is het verre van een typische Toyota. Of de merkwaarden hiermee verloren gegaan zijn, zoeken we uit.

Uniek concept

Hoewel de basisvormen hetzelfde zijn als de conceptcar, is geen paneel hetzelfde. Toch knap hoe de ontwerpers er een auto met zoveel gelijkenis van hebben gemaakt. Het is alsof er normale spiegels en kentekenplaten op de conceptcar zijn geschroefd en dat hij zo de showroom is ingereden. Hoewel zijn neus nog wel iets gelijkend is aan die van de RAV-4, is hij verder geheel uniek en is het nauwelijks te geloven dat hij van hetzelfde merk is als auto's als de Yaris en Auris. Aan alle kanten valt hij behoorlijk uit de toon van de rest van het gamma, zij het in positieve zin.

Je zal aan de ene kant niet zeggen dat het een Toyota betreft, maar je verwisselt hem ook niet snel met een andere auto. De scherpe hoeken beginnen al op de neus. Hierdoor krijgt hij een aggresieve look, welke zich doorzet op de flanken. De dik uitgeklopte wielkasten, de oplopende lijn van zowel de raampartij als de kunststof panelen onderaan de deuren en de strak gesneden driehoekige vorm rond de achterportieren zorgen voor een unieke lijnvoering en een sportieve en krachtige uitstraling.

Gelukkig is de achterkant niet vergeten door de ontwerpers. Net als op de neus hebben de lichtunits een unieke vorm gekregen en wordt door de hoog opgetrokken bumper benadrukt dat het om een compacte crossover gaat.

Vorm voor functie

Anders dan bij concurrenten als de Qashqai en Renegade is niet gekozen voor een praktische rechte achterruit. Met een beetje fantasie zijn er in de vorm van de kont van de C-HR wel wat invloeden van de X6 en GLE CoupÃ© te herkennen. Toch is de uitvoering van Toyota in onze ogen wat meer in balans, mede door toepassing van een grote spoiler die de daklijn optisch verlengt. De bijzondere vormgeving rond de C-stijl mag dan zorgen voor een onderscheidend uiterlijk, de dode hoek lijdt hier behoorlijk onder. Hele vrachtwagens verdwijnen hierdoor en de buitenspiegels kunnen dit verlies in zicht niet compenseren.

Hoewel 17 inch grote wielen in dit segment zeker geen gemeengoed zijn, is de CH-R er

al van voorzien - met wieldoppen - vanaf de basisuitvoering. Bestel je de Dynamic, dan worden de stalen wielen uitgevoerd in lichtmetaal en vanaf de Executive heb je exemplaren van hetzelfde materiaal, maar dan een maat groter. De duurdere en completere versies hebben allen een ander design qua wielen, maar groter dan 18 duimen kun je af-fabriek niet krijgen. Toch zou het ontwerp - met de grote wielkasten - wel groter kÃºnnen hebben naar onze mening. Wij reden met de Executive. Deze uitvoering is gespoten in Ã©Ã©n kleur, in ons geval in Ash Grey metallic.

Wil je een uitvoering met een zwart dak, dan bestel je de Bi-Tone Plus. Niet alleen het dak is dan donker van kleur, ook de achterruiten zijn voorzien van privacy glass. Daarvan is ook de ons gereden Executive van voorzien. Dit maakt de auto nÃ©t even wat mooier.

Echt Japans

Waar het uiterlijk van de auto bijna ongemoeid lijkt te zijn nadat de conceptcar werd getoond twee jaar geleden, is er van het interieur van die auto weinig meer te

ontdekken in de productieversie. Toch betekent dit niet dat het ontwerp saai is. Flitsende panelen van geperforeerd aluminium, een keuzehendel voor de versnellingspook met een touchscreen en een Ã©Ã©nspaaks stuurwiel ontbreken - zoals wel aanwezig op 'het origineel' - maar het design van het interieur van de gereden C-HR mag er zeker zijn.

Vooral het centrale, grote scherm valt snel op. Doordat de bovenste strip op dit scherm doorloopt in de rechterzijde van het dashboard, ontstaat er een samenhang in het interieur. Ook de a-symetrische vorm van de pianolakstrip - waarin de bediening van de climate-control en de luchtroosters zijn gevangen - geeft het interieur de nodige schwung. Het materiaalgebruik is prima in orde en zoals het een Japanse auto betaamt, blijven rammels, kraakjes en piepjes achterwege. Vooral de prachtige afwerking bovenop het dashboard maakt indruk; bruin leer dat in laagjes op het dashboard lijkt gelegd te zijn, voorzien van fraaie stiksels. Daarnaast zit het interieur vol met driehoekige vormen, zoals op de portierbekleding - wederom bruin gekleurd - en op de stoelen. Op deze stoelen zit je daarbij goed en ook achterin is verrassenderwijs ruim voldoende plek voor zowel de benen als het hoofd; als bestuurder van 1.80 meter kun je nog prettig achter 'jezelf' zitten.

Geheel achterin vind je een bagageruimte van minimaal 377 liter. Daarmee doet hij het beter dan de eerder genoemde Jeep Renegade, maar de Qashqai heeft meer ruimte achter de achterbank. Het multimediasysteem ziet er goed uit, maar de werking is wat minder. Helaas is het systeem een stuk langzamer dan dat we gewend zijn. Bij het invoeren van commando's moet het systeem te lang nadenken voordat je wederom een letter of functie kan intoetsen.

Braaf, of toch niet?

De C-HR ziet er krachtig uit, maar de motorkeuze is vrij braaf. Je kunt kiezen uit de 1.2T en een 1.8 Hybrid. We kennen eerstgenoemde uit de eerder gereden Auris en de 1.8 Hybrid heeft dezelfde aandrijflijn als de nieuwe Prius. Wij reden met de 1.2T, in combinatie met een zesbak en aandrijving op enkel de voorwielen. Deze variant is ook te bestellen met CVT, al dan niet in combinatie met vierwielaandrijving. Met 116 pk is het geen krachtpatser, maar in het Nederlandse verkeer is het ruim voldoende. De standaardsprint wordt in 10,9 seconden voltrokken en bij 190 km / u is de koek uiteindelijk op.

Met een fijn schakelende zesbak is de gang er goed in te houden en het motorgeluid blijft op de achtergrond. Volgens de fabrieksopgave is een verbruik van 5.9 liter per 100 km te halen, maar in de praktijk kwamen we niet verder dan 7.2 l / 100 km. Waar de motorisering niet uitnodigt tot een sportief rijgedrag, doen het onderstel en de prettige, directe besturing dit wel. Na de eerder genoemde sportcoupÃ© in het gamma is de C-HR de Toyota met het beste rijgedrag; Overhellen in bochten blijft - ondanks dat hij

wat hoger op de pootjes staat - achterwege, bochten kun je sneller ronden als dat je verwacht en de rechtuitstabiliteit is perfect. Toch blijft de auto comfort bieden en worden ook korte oneffenheden adequaat weggewerkt. Standaard is de C-HR uitgevoerd met veiligheidverhogende systemen als het Pre-Collission-System, adaptieve cruise control, lane-departure-warning en groot-licht-assistentie. Vanaf de Dynamic komt daar verkeersbordherkenning bij. Hoewel dergelijke zaken ook bij de concurrent te verkrijgen zijn, is het meestal niet opgenomen in de standaarduitrusting.

Trendverbeteraar

In autoland is een duidelijke trend merkbaar. Waar eerst de grote SUV's in trek waren, gaat de consument nu voor de wat compactere crossovers. Niet alleen het B-segement - onder andere de Captur - doet hierin goede zaken, ook in het segment hoger zijn auto's als deze niet meer weg te denken. Zo op het oog lijkt de C-HR een concurrent voor eerder genoemde Captur of de Nissan Juke. Maar niks is minder waar. Kijk je naar de daadwerkelijke afmetingen, binnenruimte en de prijs van de Toyota, dan blijken auto's als de Qashqai en S-Cross de opponenten. Ten opzichte van de rest van

dit segment onderscheidt de C-HR zich door zijn extravagante uiterlijk, erg prettige rijeigenschappen en verrassend grote binnenruimte.

Ook zit hij goed in zijn spullen, voor een schappelijke prijs. Vanaf 24.485 euro staat de C-HR in de prijslijst, maar wil je de mooie wielen en comfortverhogende luxe, dan koop je de Exclusive. Deze kost minimaal 29.295 euro, maar dan heb je ook weinig te wensen over. Helaas ontbreekt een krachtiger aandrijflijn en ook een dieselmotor is niet verkrijgbaar. Toch compenseert hij dit gemis ruim voldoende en heeft Toyota goud in handen; De Japanners hebben moeilijke jaren achter de rug, maar met een auto die de trend niet alleen volgt, maar deze op een aantal belangrijke punten zelfs verbetert, kan het niet anders dan een succes worden.

Plus

+ Onderscheidend ontwerp
+ Prettige rijeigenschappen
+ Verrassend veel binnenruimte

Min

- Traag multimediasysteem
- Beperkte motorkeuze
- Donker interieur