



Nissan Juke Hybrid 143

NL 33.040 euro
BE 31.750 euro

**Toyota Yaris Cross
1.5 Hybrid**

NL 28.595 euro
BE 28.000 euro

**Volkswagen Taigo
1.0 TSI DSG-7**

NL 31.140 euro
BE 25.955 euro

**Peugeot 2008
1.2 PureTech 130**

NL 32.810 euro
BE 28.115 euro

**Ford Puma
1.0 EcoBoost Hybrid**

NL 31.165 euro
BE 26.100 euro

Duizenddingendoekjes

Van een compacte crossover mag je verwachten dat-ie van alle markten thuis is. Handig om je Ikea-inkopen in te laden, veilig om de kids naar school te brengen, vlot genoeg voor de snelweg én enigszins betaalbaar. Maar ze mogen ook best een beetje leuk rijden en smoelen. In deze test kijken we welke auto zijn zaakjes het beste voor elkaar heeft: de Nissan Juke, Toyota Yaris Cross, Volkswagen Taigo, Peugeot 2008 of Ford Puma.

Tekst: Marcel Kühler, Elmar Siepen, Igor Stuijzand Foto's: Daniela Loof



Groot en gemakkelijk afleesbaar touch-screen, het digitale instrumentarium is voorbehouden aan de ST-Line en ST-Line X.

Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid

Melancholisch als we soms zijn, denken we met plezier terug aan de eerste Ford Puma. Wat dat kleine tweedeurs coupeetje tekortkwam aan pure power, maakte hij weer goed met zijn geweldige onderstel. Tegenwoordig staat de naam Puma op de billen van een (jawel!) compacte crossover. Nu hebben de Ford-ontwerpers beslist hun best gedaan om wat frivoliteit in het ontwerp te brengen. Bijvoorbeeld door de wielkuipen uit te kloppen en de daklijn vloeiend te laten aflopen. Dat laatste voel je op de achterbank: de hoofdruimte is beperkt. In de kofferbak vind je iets heel slims: de 'MegaBox'. Dat is een kunststof krat van 81 liter onder de bodemplaat van de bagageruimte. Handig om waardevolle spulletjes uit het zicht te leggen

of desnoods je hond in te douchen. Nog zo'n handige vondst: de hoedenplank zwaait met de achterklep mee omhoog, zodat je je bagage onbelemmerd kunt inladen.

Zuinige sprinter

Ook al heeft de driecilinder EcoBoost-motor maar een literdje slagvolume, hij weet daaruit wel een vermogen van 125 pk te peute-ren. Met hulp van de 48-volt startgenerator (mild hybrid-systeem), zit de daadkrachtige Puma in 9,5 seconden op 100 km/h. Toch is de EcoBoost-motor beslist geen zuiplap. Gemeten over de gehele testperiode, kwamen wij op een gemiddelde van 6,0 l/100 km (1 op 16,7). Alleen de Toyota Yaris Cross is met zijn volledige hybridesysteem nog zuiniger: 5,5 l/100 km (1 op 18,2). De

EcoBoost-motor in de Puma is gekoppeld aan een trefzeker, maar soms wat hakerig schakelende zesbak.

Hoe Ford het doet, is een goed bewaard geheim. Maar ook de Puma is gezegend met een onderstel dat comfort en rijplezier perfect weet te mixen. Met grote nauwkeurigheid laat hij zich speels de bocht in smijten, waarbij hoge snelheden nooit gepaard gaan met onbeheersbaarheid. Het ESP grijpt subtiel in bij lastwissels, en als je in de bocht

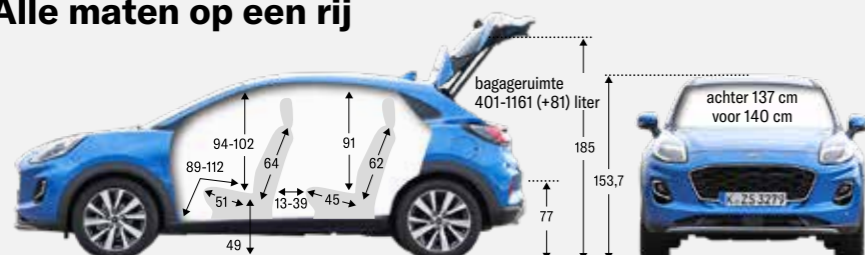


Zelfs op een rechte weg heb je lol met de Puma. Bijvoorbeeld als het verkeerslicht op groen springt.



Elke Puma heeft een Drive Mode Selector. Schakel 'Sport' in en de motor reageert nog feller.

Alle maten op een rij



Langte: 420,7 cm | Breedte: 180,5 cm | Wielbasis: 258,8 cm | Spoorbreedte voor: 156,2 cm | Spoorbreedte achter: 152,1 cm



Multimedia

Elke Puma heeft standaard navigatie en SYNC 3 met spraakbediening en integratie van Apple CarPlay en Android Auto. Om je smartphone draadloos op te laden, zit je vast aan het Comfort Pack 2 (775 euro), inclusief automatische airco. De ST-Line en ST-Line X hebben dat pakket standaard.

ineens van het gas gaat, zet de achterkant een klein stapje opzij. Niet alleen op het onderdeel rijveiligheid scoort de Ford heel veel punten, hij heeft ook nog eens heel veel rijplezier te bieden.

Ook al is de Puma wat stugger geveerd dan de concurrentie, op een slecht wegdek blijven de wielbewegingen keurig in bedwang. Met name de springerige test-auto's uit Japan zouden nog wat van de Puma kunnen leren. Zelfs als hij tot het maximaal toegestane gewicht van 510 kilo

Hoe Ford het doet, is een goed bewaard geheim.

is volgepakt met mens en materiaal, brengt niets hem uit het spoor. Helemaal vrij van rammeltjes is de Puma niet, maar een veel belangrijker minpunt is de onprettige zithouding van de passagiers op de achterbank. De zitting ligt te plat en de rugleuning heeft te weinig vorm. Met name op langere afstanden gaat dat zich wreken.

Je kunt de Ford Puma rustig een van de beste compacte crossovers van het moment noemen. Sterker nog: hij wint deze vergelijkende test. Glansrijk kunnen we die zege niet noemen, want de Puma neemt op de Volkswagen Taigo een voorsprong van precies één hele punt. Maar dat is net genoeg. **A**



Een beetje rommelig design, maar de afwerking van het dashboard is dik in orde. Aan ruimte geen gebrek.

Nissan Juke Hybrid 143

Toen de huidige Nissan Juke in 2019 op de markt kwam, was hij alleen leverbaar met een 1,0-liter driebcilinder turbomotor. Op zich hoeft zo'n kleine motor geen enkel bezwaar te zijn, lees het testverslag van de Ford Puma er maar op na. In de zomer heeft Nissan het aanbod aangevuld met een tweede motorvariant, om precies te zijn een hybride. Een 1,6-liter viercilinder en een elektromotor brengen hun krachten via een ingewikkelde transmissie over op de voorwielen. De automaat heeft vier versnellingen gereserveerd voor de benzinemotor en twee voor de elektromotor.

Vanuit stilstand en op lage snelheid gedraagt de Juke Hybrid zich als een EV. Dan hoeft alleen de 49 pk sterke elektromotor te werken. Trap je het gaspedaal dieper in, dan springt de 94 pk sterke benzinemotor bij.

Je merkt dat de Juke het bij het stijgen van de snelheid steeds lastiger krijgt. Als je doortrekt tot 150 km/h ben je 8,3 tellen langer onderweg dan met de Ford Puma. De Nissan maakt zijn niet al te indrukwekkende prestaties weer goed met een keurig verbruik: 6,2 l/100 km (1 op 16,1). Toch is hij bij lange na niet zo zuinig als collega-hybride Toyota Yaris Cross. Rijd je vooral veel in de stad, dan kun je ons verbruiksresultaat overigens gemakkelijk verbeteren.

Schijn bedriegt

Als je de Nissan Juke zo in zijn N-Design kloffie ziet staan, verwacht je dat hij heel

wat sportief talent in huis heeft. Maar schijn bedriegt. De Nissan liet het op de sprint al afweten, maar ook bij hoge bochtsnelheden gooit hij gauw de handdoek in de ring. Je hebt iets meer stuurgevoel dan in de Toyota, maar in sneller genomen bochten verliezen de Goodyear-banden onder de test-Juke al vroeg hun grip. Zoek je een auto met rijplezier in zijn takenpakket? Dan kun je deze Nissan wel overslaan.

Dan moet de Juke wel het toppunt van rijcomfort zijn ... toch? Nee, helaas. Met zijn grote 19-inch wielen (standaard op de N-Design) reageert zijn onderstel op elke uitstulping in het wegdek. Zelfs op het



Elke Juke heeft stoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. In de hoofdsteunen geïntegreerde Bose-speakers zijn optioneel.

Alle maten op een rij



Zoek je een auto met rijplezier in zijn takenpakket? Dan kun je de Nissan Juke wel overslaan.

mooiste asfalt van Nederland komt de auto geen moment tot rust. En als de wielophanging zich moet verzetten tegen diepliggende putdeksels of uitstekende treinrails, dan kunnen de inzittenden zich opmaken voor een paar rake klappen.

Het speels vormgegeven dashboard van de Juke eist weinig ruimte op, zodat je voorin niets te klagen hebt over de beschikbare beenruimte. En boven je hoofd reikt de hemel tot aan de hemel. Achterin gelden echter andere normen. Hier is de Juke erg smal en door de aflopende daklijn komt de

plafondbekleding ineens heel dichtbij. Vanzelfsprekend moest de accu van het hybride-systeem ergens worden ingebouwd. Nissan heeft kostbare bagageruimte opgeofferd: je kunt hooguit 387 tot 1237 liter meenemen. Alleen in de Toyota Yaris Cross is het met het laadvolume nog kariger gesteld.

Gaat de Juke dan in het kostenhoofdstuk met de hoogste eer strijken? Het scheelt bar weinig, uitsluitend de Ford Puma heeft in dit testgezelschap een nog lagere prijs. Om de Ford te kunnen evenaren, komt de Nissan nét een puntje tekort.

Multimedia

De Juke Hybrid 143 heeft standaard digitale radio, smartphone-integratie met Apple CarPlay en Android Auto, een 8-inch kleurenscherm en een achteruitrijcamera. Voor Het Nissan-Connect infotainmentsysteem met navigatie moet je ten minste de N-Design hebben.



Druk je het e-Pedal knopje in, dan hoef je zelden het rempedaal te gebruiken.





Niet het meest overzichtelijke of functionele of dashboard, maar daar staat een uitstekende interieurafwerking tegenover.

Peugeot 2008 1.2 PureTech EAT8

Een markante verschijning. Dat is de Peugeot 2008 na drieënhalft jaar nog steeds. Vooral in de kleur van onze testauto, Orange Fusion – de enige lakkleur zonder meerprijs! Maar ook de led-slag-tanden in de voorbumper, de scherpe lijnen in de flanken en de zwarte lichtbalk achterop zijn niet gevoelig voor veroudering. Hetzelfde geldt voor het interieur. Al moet je een liefhebber zijn van de i-Cockpit, met de instrumenten boven het kleine stuur. Voor menigeen geldt dat een fijne zithouding niet automatisch een goede afleesbaarheid van de digitale informatie betekent. Maar de afwerking is uitstekend en Peugeot past de mooiste materialen toe. Op plekken waar je in de Volkswagen Taigo tegen goedkoop plastic zit aan te kijken, heeft de 2008

bijvoorbeeld panelen met hoogglans piano-lak-effect. Maar dat neemt niet weg dat vormgeving boven functionaliteit komt.

Overigens beschikt de 2008 over een grote kofferbak, waar 405 tot wel 1467 liter in past. Heb je regelmatig de volledige laadruimte nodig, dan vervoert de Peugeot in dit testgezelschap de grootste vracht. Wat nog eens kan worden uitgebreid met een maximum trekgewicht van 1200 kilo. Ook daarmee zet hij (samen met de Volkswagen) de concurrentie op zijn plaats.

Spreekwoordelijk Frans

Terwijl beide Japanse testauto's bij vol gas luidruchtig van zich laten horen, bewaart de 1,2-liter driecilinder van de Peugeot onder alle omstandigheden zijn rust. Nog meer

comfort krijg je van het onderstel. Zeg maar spreekwoordelijk Frans comfort, want de 2008 is soepel geveerd. Op een B-weg worden de oneffenheden keurig gladgestreken, aan boord merk je weinig van het geweld dat de wielophanging wordt aangedaan. Althans, zolang de auto niet tot zijn maximum toelaatbare gewicht is ingepakt. Want dan voel je hoe de vering aan het einde van zijn capaciteiten zit, en deelt het onderstel af en toe een dreun uit. Goed voor het rijcomfort: er dringen veel minder wind- en

De stoelen van de 2008 geven ook je schouders een goede ondersteuning.



De bediening van het centrale touchscreen roept weinig vragen op.

Alle maten op een rij



Lengte: 430,0 cm | Breedte: 177,0 cm | Wielbasis: 260,5 cm | Spoorbreedte voor: 154,0 cm | Spoorbreedte achter: 154,0 cm

Multimedia

Alle 2008's hebben een 7-inch touchscreen, digitale radio-ontvangst en smartphone-integratie met Apple CarPlay en Android Auto. Ingebouwd navigatie kost 500 euro extra. Bij het Connect 3D Nav-systeem zit een abonnement van 36 maanden op tal van online-services.

afroeg geluiden het interieur binnen dan in bijvoorbeeld de Ford Puma.

De testauto wordt aangedreven door de bekende 1.2 PureTech-driecilinder, die gekoppeld is aan een optionele EAT8-automaat. De 131 pk sterke driecilinder levert al bij lage toerentallen veel trekkracht, maar met een gemiddeld testverbruik van 7,2 l/100 km (1 op 13,9) is de Peugeot ook de dorstigste auto in dit gezelschap. Op een bochtige weg wordt des te duidelijker dat

de 2008 vooral wil scoren op het onderdeel comfort. In bochten voel je de auto duidelijk overhellen en de besturing is veel minder direct en communicatief dan bijvoorbeeld die van de Ford Puma. Het ESP grijpt vroeg in, zodat ook de laatste restanten rijplezier je worden ontnomen. Op de remmentest zet de Peugeot gemiddelde resultaten neer, maar het pedaalgevoel is weinig transparant.

Ondanks de optionele achttraps EAT8-automaat (2550 euro) schaarde de Peugeot 2008 zich tot de meest betaalbare auto's in deze test. Alleen de Ford Puma is nog iets goedkoper. Door zijn hogere verbruik betaal je meer voor benzine, en Peugeot hanteert een prehistorisch garantiebeleid, met slechts twee jaar fabrieksgarantie. Zet dat eens af tegen 10 jaar garantie op de Toyota ... Zodoende valt de 2008 in dit laatste hoofdstuk terug naar een (met de Volkswagen) gedeelde laatste plaats. **A**



Voor het instrumentarium kun je kiezen uit verschillende lay-outs. Het navigatiesysteem maakt een verouderde indruk.

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid

Blijkbaar zat een grote menigte te wachten op de Toyota Yaris Cross, want in een jaar tijd is het een vertrouwde verschijning op de weg geworden. Net als bij de andere Toyota-modellen, wordt bij de hybrideversie nadrukkelijk op een laag verbruik gehamerd. De Yaris Cross 1.5 Hybrid beschikt over een 92 pk sterke driebandmotor én een 80 pk sterke elektromotor. Normaliter wordt het werk eerlijk verdeeld over de benzine- en elektromotor. Gezamenlijk leveren ze een vermogen van 116 pk en een koppel van 141 Nm.

Met de Yaris Cross 1.5 Hybrid kun je korte afstanden volledig elektrisch rijden. Onderweg merk je nauwelijks iets van de taakver-

deling, de aflossing van benzine naar stroom (of andersom) verloopt soepel. Met een testverbruik van 5,5 l/100 km (1 op 18,2) is de Yaris Cross het spaarzaamst in deze test.

In zijn hybridemodellen hanteert Toyota stevast een continu variabele transmissie. Geen 'jarretelaandrijving' à la de Variomatic uit het Dafje van je oma, maar een planetair tandwielstelsel dat een oneindig aantal overbrengingsverhoudingen kent. De transmissie zoekt naar het toerental waarbij het gevraagde koppel voorhanden is. Trap je het gaspedaal diep in, dan klimt de benzine-

motor hoog in de toeren. En klinkt hij soms als een zanikende kleuter.

Op de sprint ziet de Yaris Cross zijn concurrenten aan de horizon verdwijnen. In 11,6 tellen zit hij op de honderd en op die snelheid blijf je liever meestromen met het verkeer dan dat je de linker rijstrook opzoekt. Weg van de snelweg spoort de Toyota evenmin aan tot een gedreven rijstijl. Om van richting te veranderen, zijn grote stuurbewegingen nodig en de feedback die je krijgt, komt niet verder dan het hoogst noodzakelijke. Als je eenmaal de bocht bent

Stuur een bocht in en je voelt de Yaris Cross meteen over zijn lengteas rollen.



Multimedia

De omvang van de multimedia is afhankelijk van de uitvoering. In de Active krijg je een DAB+ tuner, een 8-inch touchscreen, smartphone-integratie met Apple CarPlay en Android Auto. De Dynamic heeft een groter scherm, navigatie en online-services en de Executive komt met een draadloze telefoonlader.



Even zoeken: een paar belangrijke knopjes zitten links achter het stuurverstoep.

ingestuurd, voel je hoe de koets gaat overhellen, voordat het ESP de teugels aantrekt.

Over de streep

De Toyota Yaris Cross is vanbinnen niet het toonbeeld van ruimte. Vooral achterin is het

Alle maten op een rij



Onder normale omstandigheden wordt het werk eerlijk verdeeld over de benzine- en elektromotor.

schipperen met de been- en hoofdruimte, bovendien is het beroerd gesteld met het instapgemak. Wil je regelmatig een paar passagiers meenemen, dan ben je beter bedeed in de Ford Puma of Volkswagen Taigo. Dat geldt ook voor de bagageruimte: er past hooguit 397 tot 1097 liter in. Het hybridesysteem eist ook trekgewicht op, want meer dan 750 kilo mag er niet gesleept worden.

Vanaf de bestuurdersstoel heb je slecht zicht naar achteren. Maar dat is niet het enige punt van kritiek: na verloop van tijd merk je dat je bovenbenen onvoldoende

ondersteund worden zonder de zitting. Het onderstel slokt veel oneffenheden in het wegdek op, maar op scherpere richels zijn de schokdempers onderbemeten. Op de remmentest staat de Yaris Cross twee meter eerder stil dan de Nissan Juke.

Ten slotte het kostenplaatje. In de geteste Executive-uitvoering is de Toyota Yaris Cross zeer compleet uitgerust, maar allerm minst een koopje. Dankzij het lage verbruik verdien je dat langzaam weer terug. En anders helpt de tien jaar fabrieksgarantie (onder strenge voorwaarden) je misschien over de streep. **A**



Niet meteen enthousiast worden van de vrolijke kleurstelling op de foto's! In Nederland biedt Volkswagen alleen grijs tinten aan.

Volkswagen Taigo 1.0 TSI DSG-7

In wezen is de Volkswagen Taigo weinig anders dan een T-Cross, maar dan in een hippe vorm gegoten. De vloeiend aflopende daklijn brengt weinig nadelen met zich mee. Sterker nog: het gaat er aan boord allemaal zeer ruim aan toe. Ook achterin heb je voldoende beenruimte en zit je niet klem met je hoofd. Alleen de Peugeot biedt je benen nog iets meer bewegingsvrijheid. Met een inhoud van 440 liter is de kofferbak van de Taigo evenmin onderbetmeten. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat er een laadruim van 1222 liter. Ook positief: er mag 1200 kilo aan de trekhaak.

Het interieur van de Taigo hinkt op twee gedachten. De afwerking van het geheel is keurig, de kleurrijke panelen in het dashboard, de middenconsole en de deurpanelen

van de testauto zijn helaas niet verkrijgbaar in Nederland. Bij ons moet alles grijs zijn ... Ga je verder kijken, dan stuit je al snel tegen harde, goedkoop ogende plastics. Na een poosje ga je je linker elleboog voelen, want het deurpanelen is onbekleed. De zorgvuldig opgebouwde reputatie die Volkswagen met auto's als de Golf IV en ook de Polo had op het gebied van (premium) materiaalgebruik, is door de cententellers van het merk vakkundig afgebroken ...

Gelukkig is er niet beknibbeld op de rijeigenschappen van de Taigo. Er is geen zware belading noodzakelijk om het onderstel te laten schitteren met een aangenaam veercomfort en een uitstekende verwerking van korte oneffenheden. De fijne sport-/comfortstoelen van de testauto (standaard

vanaf de Style-uitvoering) doen daar nog een scheepje bovenop.

Een belangrijk pluspunt van de Taigo is zijn veilige wegligging. Wil je de grenzen van zijn onderstel overschrijden, dan moet je daar doelbewust op aansturen. Onder normale omstandigheden heeft de Taigo minder snel de neiging om over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht te schuiven dan de concurrentie. En laat je midden in een snelle bocht het gaspedaal

Vanaf de Style-uitvoering krijg je de bijzonder lekker zittende sport-/comfortstoelen.



Ondanks de aflopende daklijn, heeft de Taigo niet ingeboet op interieur- en bagageruimte.



papier niet indrukwekkend, maar zodra de Taigo eenmaal uit de startblokken is, weet hij de Nissan en Toyota met hun hybride-aandrijflijnen gemakkelijk achter zich te houden. Je betaalt daar aan de benzinepomp echter ook de rekening voor, want met een gemiddelde van 6,5 l/100 km (1 op 15,4) mag de Taigo zich alleen zuiniger dan de Peugeot 2008 noemen.

Op het laatste testonderdeel, het dossier 'Kosten', moet de Volkswagen Taigo zijn meerdere erkennen in al zijn concurrenten. In de geteste Style-uitvoering is hij duur in aanschaf, terwijl de indicatieve afschrijvingskosten verhoudingsgewijs aan de hoge kant zijn. Volkswagen biedt inmiddels vier jaar volledige garantie, waarmee het Duitse merk in Europa vooroploopt. Naast de tien jaar garantie die Toyota biedt, stelt het echter weinig voor. **A**

Alle maten op een rij



Lengte: 526,6 cm | Breedte: 175,7 cm | Wielbasis: 255,4 cm | Spoorbreedte voor: 152,3 cm | Spoorbreedte achter: 150,8 cm






Multimedia

Elke Taigo heeft een 6,5-inch touchscreen en smartphone-integratie. Bij de geteste Style-versie is dat laatste draadloos en is een multimedia-systeem met streamingmogelijkheid en 8-inch scherm gemonteerd. Draadloos je telefoon opladen kan alleen in de Business-versies.

plotseling los, dan reageert de achterkant stoïcins op de lastwissel. Bovendien worden de resultaten van de Taigo op de remmenproef door geen andere auto in deze test geëvenaard.

Rekening






De Taigo is een prettig rijdende auto. Daaraan levert de combinatie van de motor en DSG-transmissie ook een belangrijke bijdrage. Een vermogen van 110 pk is op

TECHNIEK					
	Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid	Nissan Juke Hybrid 143	Peugeot 2008 PureTech 130	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid	Volkswagen Taigo 1.0 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo; 48V-startmotorgenerator (mild hybrid)	4 / 4; elektromotor + 48V-startmotorgenerator	3 / 4; turbo	3 / 4; synchroommotor met permanente magneet	3 / 4; turbo
Cilinderinhoud	999 cm³	1598 cm³	1199 cm³	1490 cm³	999 cm³
Max. vermogen (benzinemotor)	92 kW / 125 pk bij 6000 tpm	69 kW / 94 pk bij 5600 tpm	96 kW / 131 pk bij 5500 tpm	68 kW / 92 pk bij 5500 tpm	81 kW / 110 pk bij 5500 tpm
Max. koppel (benzinemotor)	170 Nm bij 1400 - 4500 tpm	148 Nm bij 3600	230 Nm bij 1750 tpm	120 Nm bij 3800 tpm	200 Nm bij 2000 - 3000 tpm
Max. vermogen (elektromotor)	-	36 kW / 49 pk	-	59 kW / 80 pk	-
Max. koppel (elektromotor)	-	205 Nm	-	141 Nm	-
Systeemvermogen	-	105 kW / 143 pk	-	85 kW / 116 pk	-
Systeemkoppel	-	205 Nm	-	geen opgave	-
Transmissie / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-traps automaat / voorwielen	8-traps automaat / voorwielen	traploze e-CVT automaat	7-traps transmissie, dubbele koppeling / 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; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,1 m	12,0 / 11,4 m	11,4 / 11,4 m	11,2 / 11,3 m	10,3 / 10,5 m
Remmen	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	215/55 R 17	205/60 R 17	215/65 R 16	205/65 R 16	205/60 R 16
Bandenmaat testauto	215/50 R 18 V	225/45 R 19 W	215/55 R 18 V	215/50 R 18 V	215/45 R 18 V
Bandenmerk	Continental Eco Contact 6Q	Goodyear Eagle F1 Asymetric 5	Michelin Primacy 4 S1	Goodyear Efficient Grip Perform. 2	Pirelli P7 Cinturato
Gewicht					
Kentekengewicht / testgewicht	1226 / 1250 kg	1227 / 1252 kg	1230 / 1271 kg	1190 / 1261 kg	1161 / 1244 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1760 / 510 kg	1735 / 483 kg	1740 / 469 kg	1690 / 429 kg	1700 / 456 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1100 / 640 kg	750 / 500 kg	1200 / 640 kg	750 / 550 kg	1200 / 620 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	50 / 75 kg	75 / 75 kg	70 / 61 kg	50 / 75 kg	75 / 55 kg
PRESTATIES					
0-50 km/h	3,1 s	3,3 s	4,0 s	3,5 s	3,4 s
0-100 km/h	9,5 s	11,0 s	10,1 s	11,6 s	10,0 s
0-150 km/h	21,3 s	29,6 s	22,5 s	28,0 s	23,1 s
Topsnelheid	191 km/h	166 km/h	196 km/h	170 km/h	191 km/h
Handling	2 : 00,4 min.	2 : 09,3 min.	2 : 04,3 min.	2 : 11,2 min.	2 : 00,2 min.
Slalom	63,7 km/h	62,7 km/h	62,1 km/h	60,1 km/h	64,4 km/h
Remweg					
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,4 / 36,0 / 80,6 m	9,2 / 35,4 / 82,2 m	8,7 / 35,6 / 81,3 m	9,5 / 36,8 / 81,3 m	9,4 / 35,8 / 78,8 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,6 m	34,8 m	35,0 m	36,9 m	35,0 m
Geluidsniveau					
Stationair geluid	48 dB(A)	40 dB(A)	47 dB(A)	51 dB(A)	40 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	60 dB(A)	62 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	67 / 72 dB(A)	67 / 72 dB(A)	69 / 71 dB(A)	69 / 73 dB(A)	68 / 70 dB(A)
Verbruik					
WLTP-verbruik	5,3 l/100 km (1 : 18,9)	5,1 l/100 km (1 : 19,6)	5,9 l/100 km (1 : 16,9)	4,9 l/100 km (1 : 20,4)	5,8 l/100 km (1 : 17,2)
Testverbruik	6,0 l/100 km (1 : 16,7)	6,2 l/100 km (1 : 16,2)	7,2 l/100 km (1 : 13,9)	5,5 l/100 km (1 : 18,2)	6,5 l/100 km (1 : 15,4)
CO ₂ -uitstoot (WLTP / test)	121 / 142 g/km	116 / 147 g/km	132 / 171 g/km	113 / 130 g/km	133 / 154 g/km
Tankinhoud / actieradius	42 l / 700 km	46 l / 742 km	44 l / 611 km	36 l / 655 km	40 l / 615 km
PRIJZEN (NL)					
Basisprijs	31.165	33.040	32.810	28.595	31.140
Opties op testauto					
Transmissie	-	-	2550 ³	-	2000 ⁶
Remmen	-	-	-	-	-
Onderstel	1	-	-	-	-
Besturing	-	-	-	-	-
Wielen	1	2	350 ⁴	5	330 ⁷
Stoelen	1	-	-	5	8
Uitvoering	4110 ¹	2800 ²	-	8700 ⁵	3750 ⁸
Totaalprijs testauto					
Totaalprijs	35.275	35.840	35.710	37.295	37.220
Website	www.ford.nl	www.nissan.nl	www.peugeot.nl	www.toyota.nl	www.volkswagen.nl
Private lease*	605	554	589	545	572
Onderhoud / garantie / restwaarde					
Onderhoudskosten	760	740	780	700	780
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 2 / 12 jaar / onbeperkt	3 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	2 / 2 / 12 jaar / onbeperkt	10 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	4 / 3 / 12 jaar / onbeperkt
Na 4 jaar in euro / procenten	13.444 / 38,1	15.464 / 43,9	16.499 / 46,2	16.830 / 45,1	15.529 / 41,7
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd.**					
WA / WA + / All risk	16 / 23 / 37	18 / 26 / 42	17 / 23 / 39	16 / 22 / 44	16 / 22 / 42
Emissienorm / energielabel	Euro 6d / B	Euro 6d / A	Euro 6d / C	Euro 6d / A	Euro 6d / C
Belasting per kwartaal	159	159	159	159	159

* Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.
 ** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.

1) meerprijs ST-Line X t.o.v. Titanium, o.a. met sportonderstel, sportstoelen en 18-inch wielen; **2)** meerprijs N-Design t.o.v. N-Connecta, o.a. met 19-inch wielen en New NissanConnect-infotainmentsysteem; **3)** achttrap EAT8-automaat; **4)** 18-inch wielen; **5)** meerprijs Executive t.o.v. Comfort, o.a. met sportstoelen en 18-inch wielen; **6)** zeventraps DSG-transmissie; **7)** 18-inch wielen (vanaf Style); **8)** meerprijs Style t.o.v. Life, o.a. met sport-/comfortstoelen.

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 geijkte 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.

IN- / EXTERIEUR					
Ruimte voorin	100 *	66	67	70	67
Ruimte achterin	100	59	56	60	57
Overzichtelijkheid	70	47	46	47	43
Bediening/functionies	100	86	85	80	82
Kofferruimte	100	44	34	39	33
Flexibiliteit	100	30	26	28	32
Laadverm./trekgew.	50/30	32	27	30	23
Veiligheidsuitrusting	150	77	69	62	81
Kwaliteit/afwerking	100/100	139	141	146	136
Onderdeelscore	1000	580	551	562	554
Onderdeelwinnaar	1	5	3	4	2
COMFORT					
Zitcomfort voorin	150	116	115	118	115
Zitcomfort achterin	100	59	61	64	64
Ergonomie	150	81	77	77	68
Interieurgeluid	50	26	27	28	22
Geluidsbeleving	100	58	60	64	56
Klimaatbeheersing	50	31	33	32	36
Veercomfort leeg	200	132	130	136	128
Veercomfort beladen	200	134	125	130	126
Onderdeelscore	1000	637	628	649	615
Onderdeelwinnaar	3	4	2	5	1
MOTOR / TRANSMISSIE					
Acceleratie	150	101	90	97	86
Topsnelheid	130	52	38	55	40
Overbr. verh./schakelgedrag	100	79	77	84	77
Vermogensontplooiing	50	32	28	33	27
Draaieigenschappen	100	69	66	65	62
Verbruik	300	210	207	192	218
Actieradius	170	96	100	87	92
Onderdeelscore	1000	639	606	613	602
Onderdeelwinnaar	1	4	3	5	2
RIJEIGENSCHAPPEN					
Handling	150	69	38	55	31
Slalom	100	59	54	51	41
Besturing	100	83	74	78	80
Rechtuitstabiliteit	50	36	37	34	38
Remdosering	30	19	16	18	19
Remweg koud	150	90	96	94	82
Remweg warm	150	94	102	100	81
Tractie	100	40	39	37	39
Rijveiligheid	150	131	130	129	130
Draaicirkel	20	12	9	11	12
Onderdeelscore	1000	633	595	607	553
Onderdeelwinnaar	2	4	3	5	1
MILIEU / KOSTEN					
Emissiewaarden	25	13	13	11	14
Prijs testauto	600	513	512	512	507
Multimedia	50	36	31	28	22
Afschrijving**	75	42	45	47	45
Onderhoud	20	12	12	12	13
Verzekering	50	45	44	45	44
Belasting	100	80	80	80	80
Brandstof	50	38	37	34	39
Garantie	30	17	21	16	30
Onderdeelscore	1000	796	795	785	794
Onderdeelwinnaar	1	2	4	3	4
UITSLAG					
Totaalscore	5000	3285	3175	3216	3118
Testwinnaar	1	4	3	5	2

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

Conclusie

Het segment der compacte, betaalbare crossovers leeft – en hoe! Er is haast geen automerk dat géén compacte SUV meer bouwt, en iedereen geeft zijn eigen invulling aan het thema. Dat levert een heel divers aanbod op, zowel qua design als op het gebied van de toegepaste techniek. Nissan en Toyota zetten nadrukkelijk in op geëlektrificeerde aandrijflijnen, met complexe hybridetechniek. Dat levert in het geval van de Toyota in elk geval een heel laag verbruiks-cijfer op, maar verder weet de Yaris Cross alleen te overtuigen met zijn zeer complete veiligheidsuitrusting. De Nissan Juke is wat dat betreft het tegenovergestelde: geen overtuigende score op het onderdeel veiligheid.

Stap in de Peugeot 2008 en verbaas je over het futuristische design van het ruime interieur. Het is comfort wat de klok slaat in de compacte Fransman, maar onder de streep blijft de 2008 hangen in de middenmoot. Het gevecht om de koppositie wordt beslecht door de Ford Puma en de Volkswagen Taigo. De sportieve Puma ademt *joie de vivre*, de Taigo heeft een meer zakelijk en veelzijdig karakter. De Puma nodigt uit tot gooi- en smijtwerk, de Taigo tot comfortabel cruisen. De enerverende strijd eindigt in het voordeel van de Ford, met één puntje verschil.

