Max Veldhuis
4 april 2020

Naar de sportschool

De Toyota C-HR belichaamt eigenlijk alles wat Toyota tot voor kort niet was. De crossover heeft een extraverte vormgeving en is verrassend genoeg behoorlijk vaak verkocht. Inmiddels loopt hij alweer een tijdje mee en vond men de tijd rijp voor een facelift en een krachttraining.

Toyota onthulde de C-HR als concept op de Autosalon van Parijs in 2014. Meteen maakte het ontwerp van de crossover de tongen los. De Japanners waren tot die tijd namelijk vooral bezig geweest met het bouwen van zeer degelijke, maar eveneens weinig inspirerende auto's. Topman Akio Toyoda, zelf een geoefend coureur, heeft met het credo 'no more boring cars' een belangrijke koerswijziging doorgevoerd bij het merk. Uiteindelijk rolde de eerste C-HR in 2016 van de band. Het productiemodel had nog steeds voor een groot deel de gewaagde styling van de concept car. In onze rijtest waren wij voor het overgrote deel positief gestemd: de auto reed zeker voor een crossover bijzonder goed en bood verrassend veel binnenruimte.

Er waren echter ook wat verbeterpunten te bespeuren. We vonden dat de C-HR eigenlijk wel een krachtigere motor verdiende en ook over de multimedia in de auto waren we niet tevreden. Toyota heeft onder meer deze twee punten aangepakt bij de facelift. We gaan op pad met de 184 pk sterke 2.0 High Power Hybrid om te kijken of de verbeteringen hun vruchten hebben afgeworpen.

Love it or hate it

Het uiterlijk van de C-HR is een typisch gevalletje love it or hate it; een middenweg is eigenlijk niet mogelijk. Gezien de relatief frequente verschijning van de auto in het straatbeeld, vermoeden we dat het eerste kamp in de meerderheid is. Bij de facelift van de C-HR heeft Toyota dan ook voor het grootste deel de oorspronkelijke styling aangehouden. De voor- en achterlichtunits zijn opnieuw vormgegeven en beschikken voortaan standaard over LED-technologie. Daarnaast zijn de bumpers agressiever gestyled en is er tussen de twee achterlichtunits een kleine spoilerlip gemonteerd die ze optisch met elkaar verbindt. Het zijn kleine aanpassingen, maar ze maken wel dat de C-HR net even een tandje strakker oogt dan voorheen. Met name de achterzijde oogt

door de subtiele wijzigingen een stuk samenhangender en moderner.

Onze testauto is uitgevoerd als Bi-Tone, wat de samenstelling al enigszins verraadt voordat je Ã¼berhaupt een blik op de auto hebt geworpen. Het zwarte dak steekt mooi af tegen de uitgesproken kleur Hydro Blue, die de C-HR perfect past. Door de two-tone samenstelling wordt de daklijn van de auto extra geaccentueerd en komt het ontwerp beter tot zijn recht. De 18 inch lichtmetalen velgen zijn eveneens in een tweekleurige samenstelling uitgevoerd om het geheel te completeren. Uiteraard is de C-HR in vele andere smaakjes te verkrijgen, een onopvallendere samenstelling behoort eveneens tot de mogelijkheden. Maar dat is nu net wat deze crossover eigenlijk nÃ-et wil zijn.

De smartphone is welkom

In het interieur van de C-HR zet het speelse ontwerp van het exterieur zich voort. Het ontwerp van de binnenkant is in de basis hetzelfde gebleven, maar er zijn wat nieuwe mogelijkheden bij gekomen om het verder op smaak te brengen. De Bi-Tone is voorzien van een felle blauwe lijn over de bovenkant van het dashboard, wat misschien

wel het meest in het oog springende stijlelement is. Het blauw komt eveneens terug op het dashboard zelf, de middenarmsteun, in de sfeerverlichting en de stiksels op de stoelen. Die zijn overigens gestikt in een mooi ruitvormig patroon. Ze zitten bovendien goed en bieden voldoende ondersteuning. Hier houdt het niet op, want ook voor de deuren en een deel van de hemelÂ is gebruik gemaakt van een ruitvorm. Voor het interieur geldt -net als voor het exterieur- dat het je smaak moet zijn. Desgewenst is het mogelijk om voor een meer subtiele samenstelling te opteren. Los van het ontwerp is de afwerking goed te noemen en zit het geheel robuust in elkaar. Wel is het door de raamlijn van de achterste zijruiten, het privacy glass en de zwarte dakhemel erg donker in de C-HR. Met name achterin is dit goed te merken. Met de facelift is er gelukkig ook een lichtere hemel beschikbaar om dit effect iets te verminderen. Ook het zicht schuin naar achteren is door deze vormgeving niet optimaal te noemen. De dodehoekassistent is in dit opzicht een zeer welkome feature.

De verbeteringen die Toyota heeft doorgevoerd in het interieur van de C-HR, moeten vooral gevonden worden in de techniek. Helaas hebben de Japanners niet van de gelegenheid gebruik gemaakt om het digitale instrumentarium van de Corolla over te nemen; de C-HR moet het nog immer doen met gedateerd ogende analoge exemplaren. Wel is het multimediasysteem een stuk sneller dan voorheen en biedt het veel meer mogelijkheden op het gebied van connectiviteit. Voor Toyota is het de eerste keer dat het merk in de eigen interface de mogelijkheid biedt om je smartphone met Apple CarPlay of Android Auto te verbinden. Daarnaast kan met de MyT-app verbinding gemaakt worden met de auto, waardoor je bijvoorbeeld op afstand adressen klaar kunt zetten in de navigatie of de locatie van je auto kunt bepalen. De muziekliefhebber kan verder zijn/haar hart ophalen met het formidabel klinkende 800 Watt sterke JBL-audiosysteem.

Het ontbrekende element

Wat betreft de rij-eigenschappen van de C-HR waren we de vorige keer eigenlijk al behoorlijk positief. De crossover ligt zeker voor het type auto goed op de weg en met het GA-C platform heeft Toyota een mooie balans tussen comfort en dynamiek te pakken. Het sturen verloopt vrij licht, maar de C-HR is in de bochten goed te plaatsen. Met zo'n goed onderstel misten we alleen nog wel wat vermogen. Gelukkig heeft Toyota dit opgelost door C-HR te voorzien van de 2.0 High Power Hybrid, de 184 pk sterke hybride aandrijflijn die we al kennen uit de Corolla. Dit was precies wat de C-HR nodig had. Nog steeds vergt het rijden met de CVT enige mate van gewenning, maar wanneer je het gas op de juiste manier doseert, merk je dat er veel meer rust in de auto is gekomen. Niet langer heb je het idee dat de motor er heel hard aan hoeft te trekken om de vaart erin te krijgen. Op het gebied van topsnelheid boek je geen winst -hij is nog steeds begrensd op 180 km/h- maar in de tussensprints is de C-HR merkbaar een stuk gretiger geworden.

Ondanks het toegenomen vermogen is de C-HR dankzij de hybride technologie nog

steeds behoorlijk zuinig. Wij noteerden een testverbruik van 1:16,5 (ongeveer 6,1 liter op 100 km). Hierbij moet gezegd worden dat het waarschijnlijk mogelijk is om nÃ³g zuiniger te rijden met de elektromotoren als je niet teveel snelwegkilometers mee pakt. Dan gaat hij namelijk wat meer drinken, waardoor het gemiddeld verbruik ook hoger uit komt. Als je in de stad met beleid accelereert, kun je op een hoog percentage aan elektrische kilometers komen. Of je dat ook kunt zien? Jazeker, vanaf nu is het met de 'EV Monitor' in de boordcomputer mogelijk om dit percentage in de gaten te houden. Al gauw zul je merken dat het bij iedere rit weer een sport is om het getal zo hoog mogelijk te krijgen. Een leuke feature die ook nog eens goed is voor de portemonnee. Toyota is inmiddels aanbeland bij de vierde generatie van haar hybride aandrijflijn en laat zien dit concept perfect onder de knie te hebben.

Positief verrast

Met al dat extra vermogen zou je misschien verwachten dat de 2.0 Hybrid een stuk duurder is dan de reeds bestaande 1.8, maar dit verschil valt reuze mee. De instapprijs is wel 3.195 euro goedkoper, maar dit komt omdat de 1.8 in tegenstelling tot de 2.0

wÃ©l leverbaar is in het standaard uitrustingsniveau 'Active'. Bestel je de 1.8 als 'Dynamic', het instapniveau van de 2.0, dan bedraagt het verschil tussen de twee motoren opeens nog maar 995 euro. We weten dat Nederlanders over het algemeen graag de hand op de knip houden als het gaat om de aanschaf van een auto, maar deze 995 euro is de 2.0 absoluut waard. Hierbij gaat het niet alleen om de snelheid, maar vooral om de extra souplesse en rust die deze aandrijflijn biedt ten opzichte van de 1.8. Uiteindelijk wordt de C-HR er vooral een meer comfortabele auto door.

De C-HR is als 'Active' overigens al behoorlijk rijk uitgerust. Toyota Safety Sense, met daarin adaptieve cruise control, automatisch grootlicht, het Pre-collision System en Lane Departure Alert, is bijvoorbeeld standaard aanwezig. Andere zaken die we aan boord aantreffen zonder bij te hoeven betalen zijn klimaatcontrole, verkeersbordenherkenning, Apple CarPlay, een achteruitrijcamera en digitale radio. De 'Dynamic' voegt daar onder meer 18 inch lichtmetalen wielen, keyless go, sfeerverlichting, het navigatiesysteem en een zelfdimmende binnenspiegel aan toe. Wij zijn onderweg met de Bi-Tone, die als Ã©Ã©n na duurste uitvoering voor 38.290 euro in de prijslijst staat. Voor deze meerprijs zijn zaken als een dodehoekassistent, stoelverwarming, Full-LED koplampen, de JBL-audio en een intelligente parkeerhulp inbegrepen. Helemaal compleet dus, waarbij de two-tone samenstelling de auto flink wat extra cachet mee geeft. De C-HR is voor wat hij biedt niet duur te noemen ten opzichte van zijn concurrentie.

Rijp voor de toekomst

De Toyota C-HR blijft een polariserende auto: je vindt het mooi, of je vindt het niks. Smaken verschillen, maar de facelift heeft de auto echt een hoop goeds gedaan. Niet alleen ziet de C-HR er van buiten nÃ¨t even wat strakker uit door de subtiele wijzigingen, met name onderhuids is hij dankzij de toevoeging van de 2.0 High Power Hybrid fors verbeterd. Het onderstel was al in orde, maar nu kan de motor dat ook eindelijk wat kracht bij zetten.Â

Het extravagante design van de C-HR kent nog steeds zijn nadelen. Zo is door de grote C-stijlen het zicht met name schuin naar achteren nog steeds niet optimaal te noemen. Door de hybride technologie is de C-HR ondanks zijn hogere vermogen nog steeds behoorlijk zuinig te noemen, maar wanneer je veel snelwegkilometers rijdt, zul je het verbruik rap op zien lopen. Gelukkig kun je dit compenseren in de stad en op provinciale wegen, waar volledig elektrisch rijden dikwijls wel mogelijk is. Met de EV-monitor kun je vervolgens zien hoeveel procent van de tijd elektrisch wordt gereden. Een leuke toevoeging die maakt dat je er iedere rit weer een hoger percentage

uit wil halen.

Al met al heeft Toyota de C-HR met deze facelift weer rijp gemaakt voor de toekomst, de verouderd ogende analoge tellers daargelaten. Onze tip: bestel direct de 2.0 High Power Hybrid als je budget het toelaat en laat de andere twee motorvarianten links liggen. De C-HR heeft eindelijk de krachtbron die hij vanaf het begin af aan al verdiende.

Plus

+ Onderscheidend ontwerp
+ Eindelijk voldoende vermogen
+ Geringe meerprijs 2.0 t.o.v. 1.8

Min

- Verouderd ogende analoge tellers
- Zicht naar achteren niet optimaal
- Dorstig op de snelweg