

NISSAN JUKE 1.0 DIG-T 117

NL 24.690 EURO
BE 20.990 EURO

OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO

NL 28.699 EURO
BE 23.250 EURO

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST HYBRID

NL 27.405 EURO
BE 23.600 EURO

CATFIGHT

De Ford Puma lokt klanten bij de concurrentie weg met een jasje van sportieve snit en tal van slimme vondsten. Al is dat nog geen eenvoudige opgave: in een overvol speelveld stuit de Puma op weerstand van onder meer de Nissan Juke en Opel Crossland X.

Tekst Marcel Kühler, Igor Stuijzand Foto's Frank Ratering

Meer en meer autokopers zwichten voor de lokroep van een compacte SUV. Je zit hoog en droog, kunt volop variëren met de indeling van het interieur en zo'n opgestoerd modelletje neemt nauwelijks meer ruimte in dan een compacte hatchback. Vervolgens is een avontuurlijke uitstraling genoeg om de belangstellende koper over de streep te krijgen. Kijk maar naar de Ford Puma. Deze compacte SUV staat op het platform van de Fiesta, maar weet zelfs menig nieuwsgierige 'vreemdmerkrijder' naar de Ford-showroom te trekken. Eind juni stond de teller in Nederland al op 750 Puma's. In deze

test ontmoet de kakelverse Ford twee andere attractieve compacte SUV's: de eigenzinnig vormgegeven Nissan Juke en de (ook op de zakelijke markt) populaire Opel Crossland X. Is de Puma na zijn zege in de vergelijkende test van *Auto Review* nummer 7/2020 (tegen de Renault Captur en Volkswagen T-Cross) in staat om deze confrontatie eveneens in zijn voordeel te beslechten?

In-/exterieur

Je zit dan wel krap, maar de Puma heeft een riant veiligheidsuitrusting. We schreven het al eerder: net als de Ford Fiesta, is de nieuwe Puma geen toon-

beeld van binnenruimte. Met name achterin heeft de Opel Crossland X veel meer armslag in de aanbieding. In de geteste Puma slokt het panoramadak kostbare hoofdruimte op, die er op de achterbank toch al niet in ruime mate is. De Nissan Juke is evenmin een geboren ruimtewonder. Voorin zit je net wat rianter dan in de Puma, maar op de achterbank is de Japanse crossover ronduit krap.

In de kofferbak breidt de Opel zijn puntenvoorsprong gestaag verder uit: klap je de achterbank neer, dan past er 1255 liter bagage in. Achter in de Puma gaat 1161 liter, in de Juke slechts 1088 liter. Dankzij de in delen verschuif-

bare achterbank (1199 euro extra) kan het laadruim van de Crossland X flexibel worden ingedeeld. Staat de achterbank in stelling, dan gaat er 520 liter bagage in. De Ford heeft een laadvolume van 401 liter, de Nissan van 422 liter.

De Puma is dus niet de ruimste auto in zijn klasse, maar als je onder de laadvloer kijkt, speelt hij een troefkaart uit: daar vind je de zogenaamde MegaBox. Dit is een grote bak van robuuste kunststof met een inhoud van 68 liter. In de bodem zit een stop, zodat je de MegaBox gemakkelijk schoon kunt spoelen. Handig, en niet alleen om een paar modderlaarzen of je vers opgehangelde baars in te trans-

porteren. De Puma is voorzien van allerlei veiligheids- en hulpsystemen, die tot voor kort voorbehouden bleven aan auto's uit een veel hogere prijs categorie. Standaard heeft de auto al verkeersbordherkenning en pre-collision warning met spoorassistent en dodehoekwaarschuwing. Led-koplampen zijn eveneens bij de prijs inbegrepen. Tegen een bescheiden meerprijs van 1400 euro kan adaptieve cruise-control met automatische remfunctie en voetgangersherkenning worden geleverd, alsmede een achteruitrijcamera. Daarmee vergeleken komen de kopers van de Nissan Juke en Opel Crossland X er maar bekaaid vanaf. 

De Ford Puma gaat door het leven als mild hybrid.

Het dashboard van de Ford Puma lijkt sprekend op dat van de Fiesta. En dat is een goede zaak.



De sportstoelen zijn onderdeel van de ST-Line. Ze zitten lekker.

Op de achterbank van de Puma is de ruimte maar zozo.

Zoals het een Ford betaamt, is de Puma comfortabel en sportief tegelijk.



Comfort

Het is comfort wat de klok slaat in de Ford Puma.

En ook nu weer steken we voor Ford de loftrumpet. Hoe ze het doen is een goed bewaard geheim, maar ook de Puma bewijst dat een relatief stevige onderstel-afstemming het veercomfort allerminst in de weg hoeft te staan. De Opel Crossland X is niet overmatig stug geveerd, maar raakt van scherpe richels en diepe gaten in het wegdek snel van zijn stuk. Bij de Nissan Juke valt de beweeglijke achterwielloophanging in negatieve zin op.

De kuipstoelen van de Ford Puma maken deel uit van het sportieve ST-Line uitrustingspakket. Een aanrader: ze zitten als gegoten. Ze bieden je lichaam volop ondersteuning en na een lange rit stap je nog steeds fris en fruitig uit. Hetzelfde kan gezegd worden van de ergonomische comfortstoelen van de Opel Crossland X (à 599 euro op de Innovation-versie), hoewel deze iets minder zijdelingse steun te bieden hebben. Het grootste manco van de stoelen in de Nissan Juke zijn de vaste hoofdsteunen.

Motor/transmissie

De Ford Puma put voordeel uit een 48V mild-hybridsysteem.

Met zijn 125 pk sterke driebcilinder turbomotor, gaat de Ford Puma praktisch

gelijk op met de Opel Crossland X, die 130 pk op de voorwielen afvuurt. Beide compacte suv's sprinten in (ongeveer) 10 seconden vanuit stilstand naar de honderd. De Nissan Juke komt met zijn vermogen van 117 pk net wat tekort, en doet een volledige tel langer over de standaardsprint.

De Ford Puma beschikt over een 48-volt startgenerator, waarmee de auto als mild hybrid door het leven gaat. Wanneer je op snelheid het gas loslaat, treedt de EcoBoost-motor buiten dienst, terwijl de benzinemotor in het verkeer een elektrisch zetje in de rug krijgt. Daar merk je overigens niets van. Het is niet mogelijk om volledig elektrisch met de Puma te rijden. Mede dankzij het mild-hybridsysteem komt de Ford Puma als zuinigste auto uit de test. Wij noteerden een gemiddelde van 6,7 l/100 km, een halve liter minder dan de Nissan en zelfs 800 cc minder dan de Opel. Andere pluspunten ten opzichte van de Nissan en de Opel, zijn het zeer beschaafde karakter van de EcoBoost-driebcilinder en de bijzonder prettig schakelende versnellingsbak.

Rij eigenschappen

Opel moet gauw iets doen aan het remsysteem van de Crossland X.

Een vliegensvlugge en nagenoeg neutrale besturing, die volop gevoel en directheid biedt: naast heel veel veercomfort



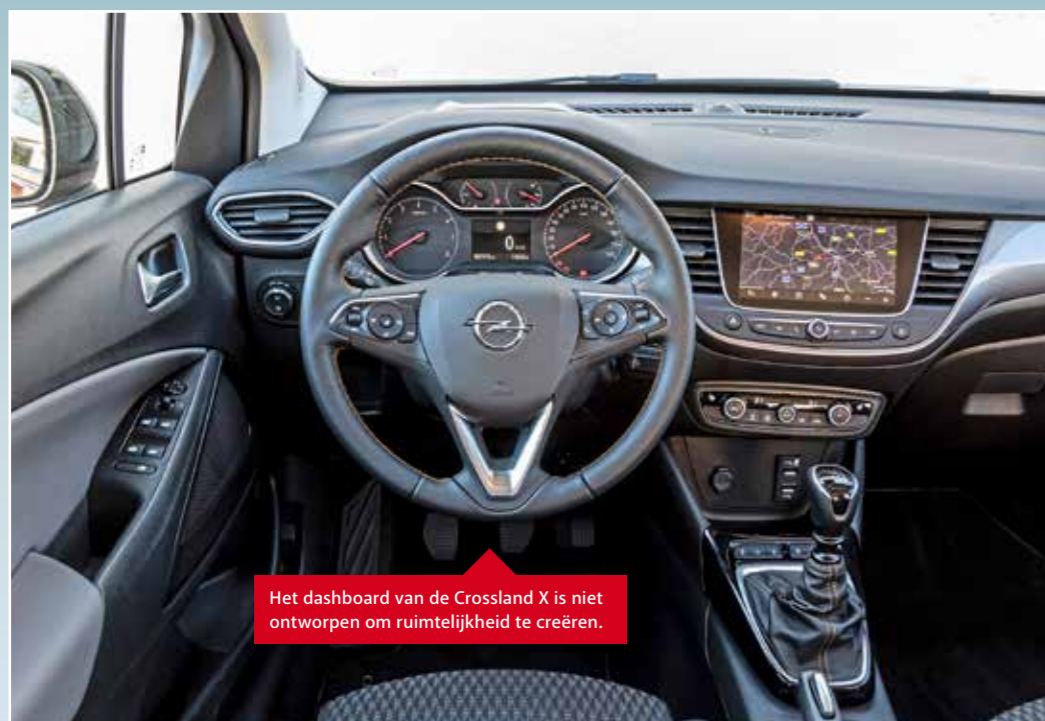
Achter in de Juke is weinig ruimte. De bank heeft een zachte schuimvulling.

De hoofdsteunen op de voorstoelen zijn niet in hoogte verstelbaar.

Het interieur van de Juke wekt een weinig ruimtelijke indruk. De versnellingspook staat dicht bij het stuur.



Ook de tweede generatie van de Juke is lekker eigenwijs vormgegeven.



Het dashboard van de Crossland X is niet ontworpen om ruimtelijkheid te creëren.



De ergonomische comfortstoelen zitten heerlijk. Ze kosten 599 euro extra.



De Crossland X is als enige auto in deze test voorzien van een verschuifbare achterbank (1199 euro).

biedt het onderstel van de Ford Puma ook veel dynamiek. In krappe bochten lijken zijn wielen zich in het asfalt vast te klauwen, de Puma heeft een uitstekende tractie. Maar de energieke rijeigenschappen staan de veiligheid niet in de weg. Dat wordt bekrachtigd door het remsysteem, dat de vertraging nauwkeurig laat doseren en garant staat voor korte remwegen.

De Nissan Juke voelt zich op het testcircuit eveneens thuis. Hij heeft een directe besturing en blijft nauwkeurig de ingestuurde lijn volgen. Bereikt hij eenmaal de limieten van zijn banden, dan begint hij goedmoedig over zijn voorwielen naar buiten te schuiven. Het ESP ziet het oogluikend toe: alleen bij bittere noodzaak, grijpt de elektronische besturing in.

De Opel Crossland X reageert heel anders: een beetje enthousiaste bochtsnelheid wordt meteen rigoureuus in de kiem gesmoord. Onderstuur is op die manier uitgesloten, maar de vaart is er ook meteen helemaal uit. Maar de (matige) resultaten van de Opel op de remproef wegen veel zwaarder. Bij een noodstop vanaf 100 km/h staat de Crossland X pas bij 38,9 meter stil. De Nissan heeft een 3 meter kortere remweg, de Ford staat 3,7 meter eerder stil. Als we deze proef met opgewarmde remblokken en -schijven herhalen, verbeteren de resultaten niet wezenlijk. ➡



Vorm volgt functie: de Crossland X is veruit de ruimste auto in deze test.

De matige resultaten van de Opel op de remproef wegen erg zwaar.



Op de sprint geven de Opel en de Ford elkaar nauwelijks iets toe. Het ESP van de Nissan grijpt pas in als het écht noodzakelijk is.



MULTIMEDIA



FORD PUMA

In de Ford Puma blijft weinig te wensen over: navigatie, digitale radio-ontvangst en ondersteuning van Apple CarPlay en Android Auto zijn allemaal standaard. Zelfs voor het draadloos opladen van je smartphone hoeft je niet bij te betalen.



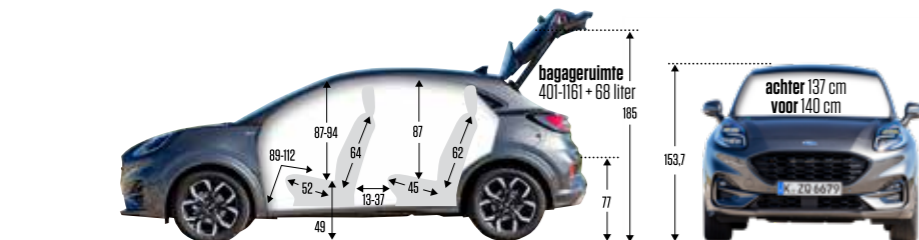
NISSAN JUKE

Digitale radio-ontvangst en bluetooth-verbinding is altijd standaard. Vanaf de Acenta heeft de Juke ook een 8-inch aanraakscherm, een achteruitrijcamera en ondersteuning van Apple CarPlay en Android Auto.

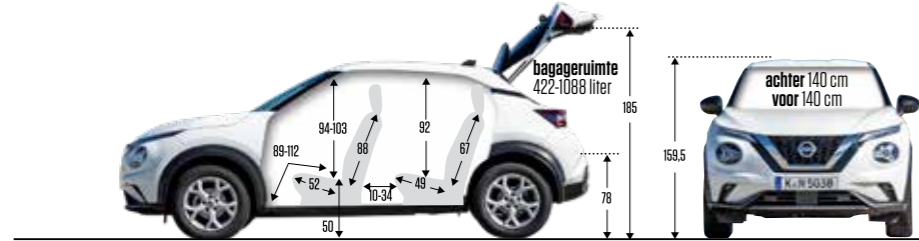


OPEL CROSSLAND X

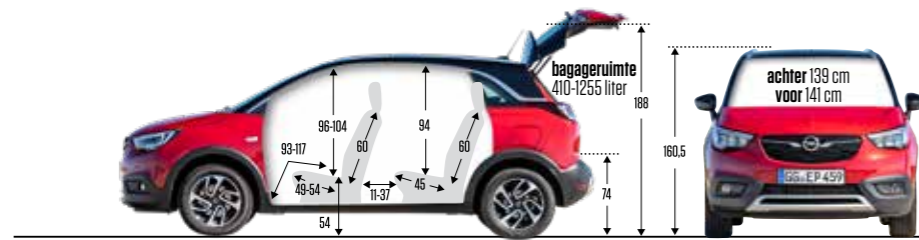
Een 7-inch aanraakscherm, usb-poorten, bluetooth-connectie, zes luidsprekers en ondersteuning voor Apple CarPlay zijn standaard. Navigatie in combinatie met digitale radio-ontvangst kost 999 euro.



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



Lengte: 421,0 cm Breedte: 180,0 cm Wielbasis: 263,6 cm Spoorbreedte voor: 156,0 cm Spoorbreedte achter: 152,2 cm



Lengte: 421,2 cm Breedte: 182,5 cm Wielbasis: 260,4 cm Spoorbreedte voor: 151,3 cm Spoorbreedte achter: 149,1 cm

WIKKEN & WEGEN

Ford heeft zijn huiswerk goed gedaan! Ook in zijn tweede vergelijkende test krabte de Puma de krullen van de trap. Zijn voorsprong in het puntentotaal is echter nog groter dan in *Auto Review* nummer 7, toen we de Puma vergeleken met de ijersterke Renault Captur en Volkswagen T-Cross. Toen zei ik al dat de kersverse Ford mijn voorkeursstem zou krijgen, als ik op het punt had gestaan een compacte SUV aan te schaffen. Behoeft om op die mening terug te komen, voel ik niet opborrelen, als de Nissan Juke of de Opel Crossland X het alternatief vormt.



Milieu/kosten

De Nissan Juke is het goedkoopst in aanschaf én gebruik.

De Puma moet het van zijn kwaliteiten hebben, niet van een bodemprijs. Met die gedachte moet Ford het speelveld van de compacte SUV hebben betreden. Onze testauto – in de complete ST-Line X-uitvoering – kost 30.365 euro. Nissan stort zich met de Juke wél in de SUV-strijd met een scherpe prijsstelling: de auto kost 25.690 euro. Voor dat geld hoeft je evenmin op een houtje te bijten. Bovendien is de Juke goedkoop in gebruik: een lage verzekeringspremie, gunstige garantietermijnen en een hoge restwaarde spreken in het voordeel van de Juke. Opel pareert met de laagste onderhoudskosten, maar het is onvoldoende voor de Crossland X om de aansluiting met de Puma en (vooral) de Juke te vinden. **A**

Conclusie

De Ford Puma wint de test. Hij wordt geleverd met een uitgebreid pakket veiligheidsvoorzieningen en combineert comfort met dynamische rijeigenschappen zoals alleen een Ford dat kan. Bovendien heeft de auto een bijzonder prettige aandrijflijn. De Nissan Juke krijgt het zilver omgehangen. Voor een SUV is hij aan de krappe kant, maar de rijke (veiligheids)uitrusting en sportieve rijeigenschappen spreken in zijn voordeel. De Opel Crossland X moet het hebben van zijn variabele binnenruimte en krachtige motor. Zijn remsysteem verdient verbetering. En snel ook!



Techniek			
	Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid	Nissan Juke 1.0 DIG-T 117	Opel Crossland X 1.2 Turbo
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo, mild-hybridsysteem (48V-startgenerator)	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo
Nokkenaandrijving	tandriem	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	998 cm ³	999 cm ³	1199 cm ³
Maximum vermogen	92 kW / 125 pk bij 6000 tpm	86 kW / 117 pk bij 5250 tpm	96 kW / 130 pk bij 5500 tpm
Maximum koppel	210 Nm bij 1750 tpm	180 Nm bij 1750 - 4000 tpm	230 Nm bij 1750 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers; VDC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,1 m	11,1 / 11,2 m	11,2 / 11,1 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	215/55 R 17	215/65 R 16	205/60 R 16
Bandenmaat testauto	215/50 R 18 V	215/60 R 17 H	205/60 R 16 H
Bandenmerk	Continental EcoContact 6Q	Bridgestone Turanza T005	Bridgestone Turanza T001
Gewicht			
Kentekengewicht / testgewicht	1180 / 1296 kg	1157 / 1224 kg	1163 / 1264 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1760 / 464 kg	1700 / 476 kg	1790 / 526 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1100 / 640 kg	1250 / 635 kg	840 / 600 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	50 / 75 kg	75 / 75 kg	50 / 65 kg
Prestaties			
0 - 50 km/h	3,3 s	3,3 s	3,5 s
0 - 100 km/h	9,9 s	11,0 s	10,0 s
0 - 150 km/h	23,3 s	29,6 s	23,0 s
60 - 100 km/h (5e versn.)	9,3 s	11,7 s	8,1 s
80 - 120 km/h (6e versn.)	13,1 s	16,6 s	13,4 s
Topsnelheid	181 km/h	180 km/h	201 km/h
Handling	1:51,4 min.	1:54,6 min.	1:56,1 min.
Stalom	64,5 km/h	62,8 km/h	64,2 km/h
Remweg			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,2 / 35,2 / 79,9 m	8,9 / 35,8 / 78,6 m	9,8 / 38,9 / 82,7 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,4 m	34,4 m	37,5 m
Beluidsniveau			
Stationair geluid	40 dB(A)	40 dB(A)	40 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	61 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	69 / 72 dB(A)	67 / 73 dB(A)	68 / 73 dB(A)
Verbruik			
EU-verbruik	5,6 l/100 km (1: 17,9)	5,9 l/100 km (1: 16,9)	6,0 l/100 km (1: 16,7)
Testverbruik	6,7 l/100 km (1: 14,9)	7,2 l/100 km (1: 13,9)	7,5 l/100 km (1: 13,3)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	159 / 126 g/km	171 / 135 g/km	178 / 136 g/km
Tankinhoud / actieradius	46 l / 639 km	45 l / 600 km	45 l / 600 km
Prijzen (NL)			
Basisprijs	27.405	24.690	28.699
Opties op testauto			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	1	2	-
Stoelen	1	-	599 ³
Uitvoering	2960 ¹	1000 ²	1100 ⁴
Totaalprijs testauto			
Totaalprijs	30.365	25.690	30.398
Website	www.ford.nl	www.nissan.nl	www.opel.nl
Full operation lease *	501	481	544
Private lease **	469	419	415
Onderhoud / garantie / restwaarde			
Onderhoudskosten	675	675	580
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 2 / 12 jaar / onbep.	3 / 3 / 12 jaar / onbep.	2 / 2 / 12 jaar / onbep.
Na 4 jaar in euro / procenten	16.733 / 55,1	13.258 / 51,6	15.072 / 49,6
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. ***			
WA / WA + / All risk	16 / 21 / 42	16 / 20 / 38	16 / 21 / 42
Emissienorm / energielabel	Euro 6d-Temp / A	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / C
Belasting per kwartaal	156	156	156

¹ Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden.
² 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.
³ Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 6 schadedevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.
⁴ ST-Line X, met o.a. sportstoelen en 18-inch 1m-wielen (meerprijs t.o.v. Titanium); 2) Acenta, met o.a. 17-inch 1m-wielen (meerprijs t.o.v. Visia); 3) ergonomische comfortstoelen (599 euro op Innovation); 4) Innovation (meerprijs t.o.v. Edition 2020)

In- / exterieur

Ruimte voorin	100 *	66	67	71
Ruimte achterin	100	59	56	66
Overzichtelijkheid	70	47	46	47
Bediening/functions	100	86	85	86
Kofferruimte	100	35	36	43
Flexibiliteit	100	33	31	36
Laadverm./trekgew.	50/30	29	31	31
Veiligheidsuitrusting	150	78	70	52
Kwaliteit/afwerking	100/100	139	141	141
ONDERDEELSWINNAAR	1000	572	563	573
ONDERDEELSWINNAAR	2	3	1	1

Comfort

Zitcomfort voorin	150	118	115	116
Zitcomfort achterin	100	65	61	62
Ergonomie	150	81	84	82
Interieurgeluid	50	26	28	27
Geluidsbeleving	100	58	56	59
Klimaatbeheersing	50	34	30	33
Veercomfort leeg	200	131	125	127
Veercomfort beladen	200	131	125	127
ONDERDEELSWINNAAR	1000	644	624	633
ONDERDEELSWINNAAR	1	3	2	2

Motor / transmissie

Acceleratie	150	99	90	98
Tussensprint	100	74	64	75
Topsnelheid	150	46	38	54
Overbr. verh./schakelgedrag	100	82	78	76
Vermogensontplooiing	50	32	31	33
Draaieigenschappen	100	69	65	65
Verbruik	325	254	245	239
Actieradius	25	11	11	10
ONDERDEELSWINNAAR	1000	667	622	650
ONDERDEELSWINNAAR	1	3	2	2

Rij-eigenschappen

Handling	150	70	58	52
Stalom	100	63	54	61
Besturing	100	83	77	78
Rechthoekstabiliteit	50	36	35	36
Remdosering	30	20	18	17
Remweg koud	150	98	92	63
Remweg warm	150	96	106	75
Tractie	100	40	38	36
Rijveiligheid	150	131	127	128
Draaicirkel	20	12	12	12
ONDERDEELSWINNAAR	1000	649	617	558
ONDERDEELSWINNAAR	1	2	3	3

Milieu / kosten

Emissiewaarden	25	21	22	21
Prijs testauto	600	529	543	529
Multimedia	50	39	27	22
Afschrijving **	75	56	59	54
Onderhoud	20	13	13	14
Verzekering	50	44	45	44
Belasting	100	81	81	81
Brandstof	50	41	40	39
Garantie	30	17	21	17
ONDERDEELSWINNAAR	1000	841	851	821
ONDERDEELSWINNAAR	2	1	3	3

Uitslag

TOTAALSCORE	5000	3373	3277	3235
TESTWINNAAR	1	2	3	3

* Maximale 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 staaf enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coeurs voeren de proeven met getijde 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.