



Toyota Yaris Met de stroom mee

Als een kind een eigenzinnige uitspraak doet, dan is dat schattig. Een kunstenaar die een eigen kijk op zaken geeft, is verfrissend. Een wetenschapper die een nieuwe theorie ontwikkelt, kan de wereld verbeteren. Maar wie voor het dagelijks vervoer van een wagen afhankelijk is, kiest desondanks voor vertrouwde techniek. Daarom gaat de nieuwe Yaris niet langer tegen de stroom in, maar volgt ook deze kleine Toyota de gebaande paden. Weet de nieuwe Yaris zich toch te onderscheiden van de massa?

De eerste twee generaties van de Yaris waren guitige wagentjes die zich alleen al dankzij hun uiterlijk positief wisten te onderscheiden van de concurrentie. De nieuwe Yaris is niet meer dan een kleine Toyota. Dat is niet negatief bedoeld, want de nieuwe Toyota's hebben een herkenbaar en modern gezicht. Opmerkelijk is de Yaris echter niet meer.

Neem plaats achter het stuur en dan wordt al snel duidelijk hoe de nieuwe Yaris zich onderscheidt van de tegenstervers. Eigenzinnige vormgeving en slimme ergonomische vindingen hebben plaats gemaakt voor luxe die tot nu toe alleen was voorbehouden aan wagens uit een hoger segment.



Zo kan de Yaris worden voorzien van een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, een achteruitrijcamera en een hoogwaardig audiosysteem. Alhoewel de standaard gemonteerde radio/CD-speler al bovengemiddeld goed klinkt voor een wagen als deze, klinkt het optionele hoogwaardige audiosysteem zelfs in absolute zin prima.

Onder de naam "Touch & Go" levert Toyota een geïntegreerd audio- en navigatiesysteem. Het navigatiesysteem kan Google gebruiken als bron van informatie. Achteraf kunnen diverse

"apps" worden geïnstalleerd om bijvoorbeeld het goedkoopste tankstation of een parkeergarage met vrije plaatsen te vinden. Helaas wordt het beeldscherm geplaagd door hinderlijke reflecties, waardoor het ondanks de fraaie software toch minder bruikbaar is.



Ruimte

De nieuwe Yaris is 10 cm langer dan de vorige generatie. Volgens de vormgevers is hiervoor gekozen omdat een langere wagen een eleganter silhouet heeft. Bovendien betekent een langere wielbasis meer rust op de lange afstand.

Het belangrijkste argument is echter dat de klant om meer binnenruimte vroeg. De tien extra centimeters komen vooral de ruimte op de achterbank ten goede. Zelfs met een lange bestuurder voorin, resteert achterin nog voldoende hoofd- en beenruimte voor volwassenen.

De voorstoelen zijn lekker groot en bieden dankzij een goede pasvorm voldoende zijdelingse steun. De bestuurder zit daarom niet "op" de wagen, maar er in. Wel helt het zitvlak achterover als de stoel in de laagste stand wordt gezet, waardoor het gewicht minder op de benen en meer op de onderrug rust.



Ook de bagageruimte is een stuk groter dan voorheen. Bovendien is de Yaris voorzien van een variabele laadvloer. Naar keuze is maximale ruimte (347 liter) beschikbaar, maar moet de bagage wel over een forse drempel worden getild. Als alternatief kan de laadvloer worden verhoogd, maar hiermee neemt de kofferruimte iets af. Om de bagageruimte maximaal te vergroten, volstaat het om de rugleuning van de achterbank op te klappen; het uitnemen van hoofdsteunen of wegklappen van de zitting is niet nodig.

Weggedrag

Nog voordat er een meter gereden is, geeft de Yaris al een goed gevoel dankzij het relatief kleine, met leder beklede en prettig in de hand liggende stuurwiel. Eenmaal onderweg gedraagt de Yaris zich als een volwassen, grote wagen en niet als een klein stadswagentje.

Het comfort op slecht wegdek is prima, terwijl de Yaris evenmin schrikt van snel bochtenwerk. De sportievere uitvoeringen staan op 16 inch lichtmetalen velgen en dat komt het gevoel in het stuurwiel ten goede. Remmen doet de Yaris bijterig en hard.



Wie zichzelf toch een keer overschat, kan, ongeacht het uitrustingsniveau, rekenen op de hulp van VSC (Vehicle Stability Control) en tractiecontrole. Als ook dat niet meer mag baten, zijn zeven airbags (incl. een knie-airbag) beschikbaar.



1.0 VVT-i: zuinig aan

Vooralsnog is de Yaris leverbaar met een 1.0 en 1.3 liter benzinemotor. Met de lichtste motor in het vooronder is de Yaris als vanouds een superzuinig wagentje.

De 69 pk / 93 Nm sterke driecilinder presteert voldoende in de stad, maar heeft moeite met tussensprints op hogere snelheid. Als het aan de standaard aanwezige schakelindicator ligt, wordt bij iedere snelheid hoger dan 50 km/u in de vijfde versnelling gereden. Om vlot te accelereren van 80 naar 120 km/u moet echter niet van de vijfde naar de vierde, maar zelfs naar de derde versnelling worden terugschakeld.

Toyota belooft een gemiddeld verbruik van 4.8 liter per 100 km en dat is met een kalme rijstijl te benaderen. Het testverbruik kwam door veel stadsverkeer (dat niet werd

gecompenseerd door een stop/start-systeem) uit op een gemiddelde van 5.2 liter per 100 km.



1.3 Multidrive-S: de vaart er in

Als alternatief voor de 1.0 liter driecilinder is een 1.3 liter viercilinder leverbaar. Die biedt alles wat de 1.0 liter in prestaties en raffinement tekort komt. Daar staat logischerwijs wel een hoger verbruik tegenover. Een testrit met de Yaris 1.3 over een soortgelijk traject als met de 1.0, kostte 5.9 liter per 100 km.

Zeker in combinatie met de optionele CVT versnellingsbak, is de Yaris "Multidrive S" opmerkelijk comfortabel voor een kleine wagen. In tegenstelling tot veel andere CVT versnellingsbakken, heeft de Yaris geen last van een zeurderig geluid of vertraagde reactie bij het accelereren. Indien gewenst kan de bestuurder zelf schakelen met hendels achter het stuurwiel. In de praktijk is dat alleen handig om af te remmen op de motor, want bij het versnellen maakt de computer zulke goede keuzes dat de bestuurder nooit behoefte heeft om in te grijpen.

1.4 D-4D: zakelijk alternatief

Veruit de beste combinatie van goede prestaties en een laag verbruik is te halen met de 1.4 liter dieselmotor. Ondanks een vlotte rijstijl en veel stadsverkeer, meldde de boordcomputer toch een bescheiden 5.4 liter per 100 km. De optionele "MultiMode"-automaat is geen aanrader: die schakelt zo merkbaar dat het meer ergernis dan comfort oplevert.



Midden 2012 is een Yaris met hybride-aandrijving gepland. Daarmee zou het verbruik spectaculair dalen en is de Yaris, in ieder geval op technisch vlak, weer net zo gedurfd als voorheen.

Conclusie

Eén op de vier verkochte Toyota's is een Yaris. Om dat succes te kunnen prolongeren, zal eind september een geheel nieuwe Yaris bij de dealer staan. In vergelijking met de twee voorgaande generaties, is deze derde Yaris veel minder eigenzinnig.

In plaats daarvan richt de nieuwe Yaris zich op zakelijke klanten die kleiner willen rijden, zonder in te leveren op comfort of veiligheid. Zeker wanneer wordt gekozen voor een luxe uitvoering, is de Yaris een uitgesproken volwassen wagen die alleen in omvang nog bescheiden is.

Daarnaast richt de Yaris zich op klanten die niet met het gevoel, maar vooral met het verstand een wagen uitkiezen. Ondanks de compacte buitenmaten biedt de Yaris bovengemiddeld veel binnenruimte. Alle motoren zijn zuinig. De 1.0 liter benzinemotor presteert net voldoende, de 1.3 liter presteert goed en de 1.4 liter diesel is ronduit vlot. Ongeacht de gekozen uitvoering, is vooral het veiligheidsniveau zeer hoog. Dat is misschien niet origineel of vernieuwend, maar wel precies wat de klant zoekt. ■



Technische fiche

Toyota Yaris 1.3 VVT-i Style

Afmetingen

Lengte	389 cm
Breedte	170 cm
Hoogte	151 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1000 kg
Sleepvermogen	550 kg
Sleepvermogen geremd	900 kg
Tankinhoud	42 l
Koffinhoud	347 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1329 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	99 pk @ 6000 tpm
Koppel	125 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,7 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	124 gr. / km



Prijs

Prijs	18.370 €
Basisprijs	14.470 €