



Bjorn Blokzijl
14 januari 2015

Yaris versie 3.5

Een Toyota koop je - in het algemeen - met je hoofd en niet met het hart. Door de uitstekende reputatie op het gebied van bouwkwaliteit van zowel de carrosserie als de techniek en een ruim interieur, kun je je met de aanschaf van een Toyota eigenlijk geen buil vallen. Lang stond het continueren van deze kwaliteiten op nummer één, op ruime afstand gevolgd door een aantrekkelijk design. Dát is de afgelopen jaren aan het veranderen. Nog steeds steken de Japanners goed in elkaar, maar kijk naar auto's als de nieuwe Aygo en de spectaculaire GT86 en je ziet dat een goed uiterlijk steeds belangrijker wordt. Met die insteek is de derde generatie van de Yaris flink onder handen genomen.



Hip en hoogwaardig

Er zijn weinig auto's die vanaf hun marktintroductie moeiteloos opgaan in de massa. De Toyota Yaris is zo'n auto. Toen hij in 2011 werd geïntroduceerd, meldden we al dat de auto niet bijster spannend vormgegeven was. Met de uitgebreide facelift verandert dat echter. Omdat de neus delen van het typerende 'kruis' van de jongste Aygo heeft overgenomen, heeft de Yaris een frisser voorkomen. Door gebruik te maken van hoogglans kunststoffen en chroomstripjes, is de nieuwe neus niet alleen hipper, maar straalt hij ook klasse uit. De koplampen kregen tevens een andere vorm en hebben nu een donkere achtergrond. Vergelijk hem met de Yaris van vóór de facelift en je kunt bijna niet geloven dat het in de basis dezelfde auto is. Aan de achterzijde zijn de veranderingen beperkt gebleven. De achterlichtunits zijn nu geheel rood van kleur en de achterbumper kreeg een nieuw design. Het minste veranderde aan de zijkant. Zowel de portieren als de spiegels hielden hetzelfde ontwerp, al is de toevoeging van een subtiel chroomrandje aan de onderzijde van de zijruiten een goede. Hierdoor wordt de raamlijn extra benadrukt en ziet de auto er wat hoogwaardiger uit. Helaas doen de veertienduims grote wielkopjes wat afbreuk aan het verder fraaie design. 15- Of 16

inch lichtmetaal staat hem een stuk beter.



Klein van buiten, groot van binnen

Kreeg het uiterlijk al een flinke opfrisser, van binnen is het verschil met de voorganger zeker net zo groot. Door het nieuwe ontwerp lijkt het multimediasysteem meer gericht op de bestuurder. Daarbij is het niet meer een warboel van lijnen, maar is het veel meer een geheel, waarbij het verwantschap met de Auris duidelijk zichtbaar is. Niet alleen het ontwerp wijzigde, ook is flink geïnvesteerd in het gebruik van veel mooiere materialen. Op het dashboard vinden we een laag zacht kunststof en ook op de andere plekken binnenin zien én voelen we dat het wat meer heeft mogen kosten. Gebleven is het prima werkende multimediasysteem centraal op het dashboard. De bediening is simpel en de verschillende menuutjes werken snel en duidelijk. Ook gebleven is de verrassend grote binnenruimte. Hoewel de Yaris de kleinste is in z'n klasse, heeft hij wel één van de grootste bagageruimtes van het B-segment. Met de achterbank omgeklapt is hij daarentegen weer één van de krapste. Toch is de ruimte op de achterbank niet slecht. Een bestuurder van 1,80 meter kan goed achter zichzelf plaatsnemen, zonder dat de

knieën of de kruin geplet worden. Er zijn zelfs C-segmenters die minder ruimte bieden.



Zuinig zonder moeite

De facelift is aangegrepen om de vernieuwde éénlitermotor uit de drieling Aygo/108/C1 ook in de Yaris te monteren. Door wat kleine technische ingrepen is de motor niet sterker geworden - nog steeds is 68 pk beschikbaar - maar kom je op 1 liter benzine wel verder. Volgens Toyota is het verschil bijna 4 kilometer! Zonder moeite haalden wij een testverbruik van exact 5 liter per 100 kilometer, wat slechts 0,9 liter verwijderd is van de fabrieksopgave. Met wat meer moeite moet die waarde nog beter benaderd kunnen worden. Ondanks zijn beperkte vermogen, voelt de Yaris niet traag aan. Omdat wat andere versnellingsbakverhoudingen zijn gekozen dan bij zijn kleinere broertje, moet je een keer extra schakelen om de '100' aan te tikken. Dit heeft een gunstig effect op zowel het snelheidsgevoel als ook de daadwerkelijke acceleratie. Ondanks een extra gewicht van zo'n 150 kilogram, voelt de Yaris niet langzamer op de standardsprint. Dat is hij wel, maar nog steeds komt de auto prima mee met het overige verkeer. Op de snelweg verlang je naar wat extra vermogen. Inhalen doe je het beste door terug te

Toyota Yaris 1.0 VVT-i Lounge

schakelen naar de vierde versnelling - met de fijn schakelende pook - omdat het anders wel erg lang duurt.

Toyota mag het design van de Yaris dan flink onder handen genomen hebben, het grootste verbeterpunt is de isolatie. Alleen bij acceleratie hoor je de driepitter roffelen, maar zelfs dat geluidsniveau is erg laag. Op constante snelheid is het een oase van rust en waan je je in een klasse hoger én een grotere motor in het vooronder. Harder dan 120 moet je echter niet rijden, want dan begin je de motor toch wel te horen. Dit heeft echter weinig te maken met de isolatie, aangezien het blokje bij 120 km/u al 3.500 toeren maakt. Wat de auto echt mist is een zesde verzet. De 1.3 is daar wel van voorzien dus als het past, zouden wij sterk adviseren die bak aan de 1.0 te koppelen. Dit zorgt niet alleen voor minder lawaai, maar ook voor een lager verbruik.



Goed was niet goed genoeg

Toen we voor het eerst met deze generatie Yaris onderweg waren, waren we al onder de indruk van het volwassen rijgedrag. Voor Toyota was dit blijkbaar nog niet goed

Toyota Yaris 1.0 VVT-i Lounge

genoeg, want het onderstel werd nog eens onder de loep genomen. Resultaat is een geheel nieuwe achteras die de auto nog stabiel moet maken. Pak je het dikke stuur vast en besluit je eens met een behoorlijk snelheid een bochtige weg te nemen, dan zal je niet teleurgesteld worden. De auto stuurt strak, zwaar en met behoorlijk veel gevoel. Ondanks de hoge wangen van de banden voel je redelijk wat er onder de wielen gebeurt. Op lange stukken op de snelweg is de Yaris comfortabel, al voel je korte richels en oneffenheden wel duidelijker dan je zou verwachten van een Toyota.



Geen reden meer om het niet te doen

Ondanks de flinke aanpassingen aan de Yaris adverteert Toyota met het woord 'facelift'. Andere fabrikanten zouden spreken van een nieuw model, maar ook al ging het uiterlijk, het interieur én het onderstel flink op de schop: volgens de Japanners is het geen nieuwe generatie. Ondanks de vele verbeteringen is de Yaris nauwelijks duurder geworden. Bestel je de auto zoals de 'onze' - in de Lounge-uitvoering - dan betaal je iets meer dan 4 mille meer voor onder andere climate control, centrale deurvergrendeling, navigatie, elektrisch bedienbare buitenspiegels en een goed

Toyota Yaris 1.0 VVT-i Lounge

audiosysteem. Meer hoeft je niet, behalve wat grotere velgen dan. De Yaris was altijd al een prettige metgezel, maar kon door zijn saaie uiterlijk niet opboksen tegen 'hippe jongens' als de Fiesta en Clio. Zijn goede kwaliteiten heeft hij niet alleen gehouden maar zelfs uitgebreid - met nu wel een fraai interieur en dito materialen - én hij ziet er een stuk frisser uit. Volgens ons is er geen reden meer te bedenken om niet te kiezen voor een Yaris als je op zoek bent naar een compacte auto.

Plus

- + Ruim en stil interieur
- + Fijne rijeigenschappen
- + Design is er flink op vooruit gegaan

Min

- Aandrijflijn mist een zesde versnelling
- Hobbels en richels duidelijk te voelen
- 14 inch wioldoppen kunnen niet meer