Joep de Heer

Het roer om

'No more boring cars' riep Akio Toyoda, CEO van Toyota, in 2017. Toyota had het laatste decennium niet bepaald het imago spannende auto's te bouwen, een enkel model daargelaten. Het roer moet om en de auto's moeten aantrekkelijk worden voor een groter publiek. Met die reden maakten we de afgelopen jaren kennis met spiksplinternieuwe auto's met een krachtig design van het merk. Denk aan de C-HR, GR Supra, Corolla en de gespierde RAV4. Stuk voor stuk auto's die het straatbeeld leuker maken en voor iedere autokoper interessant zijn. Verkooptopper Yaris is Ã©Ã©n van de laatsten die is aangepakt door het designteam van Toyota en is, net als de voorgaande modellen, op vrijwel geen enkel punt meer te vergelijken met zijn voorganger. Dat vraagt om een grondige kennismaking.

Kek

De uitgaande Yaris was jarenlang de favoriet voor de consument die een betrouwbare auto zochten met een ruim interieur. De auto was een verkooptopper in Nederland en je hoeft geen vijf minuten te rijden of je bent er al een aantal gepasseerd. Kijken we stiekem even naar binnen in deze auto's, dan zal je vaak een persoon boven middelbare leeftijd treffen. Waarom de jongere generatie de gang naar de Toyota-dealer niet wist te vinden laat zich niet moeilijk raden. In een tijd waar het B-segment tjokvol spannende en leuke auto's zit, was het design van de Yaris simpelweg verouderd.

Met het nieuwe model wordt het roer volledig omgegooid. En wat een ontzettend strakke en sportief ogende auto heeft Toyota met de nieuwe Yaris afgeleverd. Zelfs met het kleinste vermogen van 72 pk doet de auto suggereren dat er minstens het dubbele aantal pk's aanwezig zijn. De nieuweling is een stukje korter, lager en 5 centimeter breder dan zijn voorganger. De spitse voorzijde met zwarte accenten, de speelse lijnen aan de zijkant en de zwarte balk met daarin de achterlichten is alles waar

je hart sneller van gaat kloppen. Het is en blijft een kwestie van smaak, maar dit kekke nieuwe uiterlijk is precies wat de Yaris nodig heeft.

Niet enkel de buitenzijde

Het uiterlijk van de vorige generatie Yaris mocht dan niet zo spannend zijn geweest, de binnenruimte wist altijd hoge ogen te gooien. Gelukkig weet de nieuwe Yaris dit ijzersterke punt te behouden. Voorin is voor vrijwel iedereen een fijne en ruime zitpositie te vinden en ook achterin kunnen twee personen of drie kinderen een aardig plekje vinden. De stoelen zitten goed en bieden voldoende steun. De gebruikte materialen zijn veelal uit plastic opgetrokken. Groot voordeel hiervan is dat het over tien jaar en 150.000 km nog vrijwel hetzelfde uitziet als nu. Nadeel is dat het niet altijd fijn aanvoelt en op sommige plekken niet solide is. Een piepje hier, een kraakje daar; absoluut nadelen van deze harde plastic onderdelen waar het interieur van de Yaris niet vies van is.

Het hoge multimediascherm in het midden is erg prettig. Het testmodel is voorzien van

een scherm van 7 inch. Bij een uitrustingsniveau verder wordt dit zelfs uitgebreid naar een scherm van 8 inch. Navigatie is geen standaard onderdeel van het multimediascherm en moet apart worden aangeschaft. Na jarenlange afwezigheid zijn Android Auto en Apple Carplay nu wel onderdeel van de uitrusting van de Yaris. Door je laadkabel van je mobiele telefoon met de USB-ingang van de auto te verbinden kunnen de applicaties van je telefoon worden weergegeven op het multimediascherm van de auto. Dit is vooral praktisch bij gebruik van Google Maps, Spotify of Flitsmeister. Bij gebruik van deze Android Auto en Apple Carplay heb je de standaard navigatie van de auto niet nodig.

Punt van aandacht is de bagageruimte van de Yaris. Met een inhoud van 286 liter en een flinke tildrempel is deze niet de meest praktische en grootste uit het segment. Concurrenten hebben het qua ruimteaanbod beduidend beter voor elkaar. Een Ford Fiesta mag zich rijk rekenen met 303 liter, de Opel Corsa komt met 309 liter, de Renault Clio meet 318 liter aan bagageruimte en de rijder van een Volkswagen Polo is spekkoper met 351 liter.

Het gevoel is terug!

Liefhebbers van een lekker potje sturen waren altijd snel uitgekeken op een Yaris. Op geen enkele manier was het onderstel van het vorige model sportief te noemen. En je raadt het vast al; ook dat is grondig verbeterd. De auto staat op het GA-B platform dat afstamt van het TNGA-platform (Toyota New Global Architecture) dat wordt toegepast in alle recente Toyota's (informatie waarmee je kan opscheppen bij de dealer). De balans en het stuurgedrag van de nieuwe Yaris verdient absoluut een dikke pluim. Op geen enkel moment wordt het gedrag van de auto te sportief of juist te week. Er is eenvoudigweg strakke balans in het rijgedrag.

Het geheel wordt aangedreven door een 1.5 liter driecilinder met hybride techniek. Met een vermogen van 116 pk (85 kW) ruim voldoende om vlot mee te komen in het dagelijkse verkeer. Vooral het extra zetje wat de elektromotor je biedt is opvallend fijn. Ga je flink op het gas dan is de CVT automaat duidelijk hoorbaar. Gezien het compacte formaat van de auto hadden we verwacht dat 116 pk hem vlot naar de 100 km/u zal brengen. Toch kost het de auto bijna 10 seconden om tot deze snelheid te komen.

Standaard veel veiligheid

Toyota bewijst met de Yaris dat een aansprekend design hand in hand kan gaan met uitgebreide veiligheid. Vanaf het instapmodel zit de auto namelijk standaard al vol met veiligheidssystemen. Denk aan automatisch remmen op het moment dat er een object nadert zonder dat de bestuurder ingrijpt. Een rijbaanassistent die de auto op het midden van de rijbaan houdt en een signaal geeft als de bestuurder afwijkt van de rijbaan. Plus een dode hoek waarschuwing en automatisch remmen als je achteruit rijdt en dreigt ergens tegenaan te rijden. Stuk voor stuk opties waarvoor je bij vrijwel iedere autofabrikant flink voor in de buidel moet tasten.

Over geld gesproken, de Yaris begint te wisselen van eigenaar tegen het bedrag van 18.795,- euro. Voor dit geld krijg je een 1.0 VVT-i handgeschakelde auto met 72 pk zonder hybride techniek. We willen je adviseren door te sparen voor de 1.5 Hybride automaat met 116 pk. De laatste variant zal veel fijner rijden en je op termijn behoorlijk geld besparen door de beschikbare hybridetechniek. Tijdens de testperiode was een verbruik van 1 op 25 gemakkelijk te realiseren. De prijs van de Hybrid start bij 21.695,-

euro en kan oplopen tot 29.000,- euro voor de topversie. Onze testauto, de Dynamic-uitvoering, start bij 25.000,- euro.

Sterk totaalpakket

De Yaris was heel hard aan vernieuwing toe. Sterke concurrenten als de Opel Corsa, Renault Clio, Peugeot 208 en Ford Fiesta ondergingen de afgelopen jaren al flinke make-overs en Toyota is Ã©Ã©n van de laatsten die met een gloednieuwe generatie de markt betreedt. Naast alle aanpassingen aan het design weet Toyota gelukkig de ijzersterke eigenschappen van de Yaris te behouden in de vorm van betrouwbaarheid, veiligheid en ruimte. De hybridetechniek weet bij de concurrentie nog maar mondjesmaat door te sijpelen naar het populaire B-segment, terwijl Toyota al jaren hierin voorop loopt. Een absoluut sterk verkooppunt van de Yaris is dan ook de hybride aandrijving die de auto een fijn rijgedrag geeft en uitermate zuinig maakt. Juist dit onderscheidende vermogen zou wel eens heel positief kunnen uitpakken in het voordeel van Toyota.

Plus

+ Standaard boordevol veiligheid
+ Zuinig door hybride systeem
+ Sprekend uiterlijk

Min

- Veel gebruik plastic
- Kofferruimte