Martijn Verhoef
1 april 2023

Zuinige wereldspeler

Ga er maar aanstaan als autofabrikant: decennia in de top drie van grootste automerken terechtkomen en zelfs met enige regelmaat op de hoogste trede van het wereldwijde podium eindigen. De mondiale aanpak van Toyota legt het merk geen windeieren. Door de controle over de gehele productieketen lukt het de Japanners om zelfs tijdens een pandemie en chipcrisis stug door te blijven leveren. Maar ook met een specifiek aanbod per regio weet het merk consumenten aan zich te binden. Voor Europa produceert het merk bijvoorbeeld de Yaris Cross, die het als relatieve nieuwkomer heel goed doet. Maar er zijn ook zogenaamde wereldmodellen, die in iedere markt te verkrijgen zijn. EÃ©n daarvan is de nieuwe Corolla Cross, die zoals veel Toyota's alleen met hybride aandrijflijnen geleverd wordt. Is deze wereldreiziger verfijnd genoeg om ons Europeanen te verleiden? Wij zochten het uit!

Tikje belegen

Probeer maar eens een auto te ontwerpen die op ieder continent in de smaak valt. Dat moet de opdracht zijn geweest die de designers van Toyota meekregen toen voor het eerst over de Corolla Cross werd gesproken. Het resultaat is een vrij ingetogen SUV, die met zijn hoekige vormen en rustig gestileerde voorkomen niet zo snel mensen tegen het hoofd stoot. Zoals Toyota zelf al aangeeft: de waaghalzen gaan voor een C-HR, die in zijn nieuwe vorm nog extremer wordt. De Corolla Cross moet een nuchtere en meer functionele reden zijn als aankoop. Qua uiterlijk heeft hij iets weg van een kleine Highlander, al zien we er ook vleugjes RAV4 in terug.

In het Lava Red valt de middenklasser toch nog best op, maar in het grijs zal de Toyota snel in het straatbeeld wegvallen. Toch is het ontwerp niet helemaal vrij van speelse details, zo zien we een frivole ronding die de voorpanelen accentueert. En de grille vinden we best stoer. Het is vooral de achterzijde die belegen aandoet en al jaren geleden op een Toyota had kunnen zitten. Er is genoeg frivools uit de Toyota-schappen te halen, zo vinden we de Yaris Cross een stuk leuker vormgegeven. De Corolla Cross

moet duidelijk een behoudender publiek aanspreken en daar hoort geen overschreeuwend uiterlijk bij. De hoekige vormen en uitgeklopte wielkasten doen toch nog een tikje stoer aan en veroorzaken eenzelfde effect als bijvoorbeeld een XC40. Bijkomend voordeel is dat de auto over vijf jaar waarschijnlijk nog net zo fris over komt als nu, dus tijdloos biedt pluspunten.

Praktisch ingestoken

Het interieur is al net zo behoudend als de buitenzijde van de Corolla Cross. We zien een groot scherm, veel zwarte vlakken en bedieningsknoppen die we al jaren kennen en waarschijnlijk een eeuwigheid meegaan. De basisindeling is dezelfde als van de lage Corolla, waarbij het geheel wel hoger is en bediening van de stoelverwarming bijvoorbeeld op een andere plek zit. De auto profiteert al van het nieuwe multimediasysteem, dat een stuk uitgebreider is dan voorheen en verlost is van de kleine knopjes aan beide zijkanten. Uiteraard is er allerhande informatie over de hybride aandrijflijn terug te vinden in het systeem. Draadloze connectiviteit met de smartphone is mogelijk via Android Auto en Apple Carplay. Aan draadloos opladen is

ook gedacht, maar wellicht niet lang genoeg. De telefoon glijdt nogal snel van het vrij vlakke laadplatform, bijvoorbeeld als je optrekt bij een verkeerslicht.

De verdere middenconsole is zo goed als ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Corolla. De lederen stoelen zijn standaard bij de gekozen Executive-uitvoering, dan hebben we het ook wel over het hoogste uitrustingsniveau. De bestuurdersstoel is uitgebreid elektrisch te verstellen en het stuur is prettig in te stellen. De bijrijder lijkt een beetje vergeten, want al hoewel beide voorstoelen een heel stevige ondersteuning bieden, zou een hoogteverstelling van de passagiersstoel ook wel fijn zijn geweest. Langere personen hebben op die plek al snel het gevoel dat ze op de bok zitten. Bovendien snoept het geplaatste panoramadak ook wat hoofdruimte weg. Op de achterbank heb je minder beenruimte dan je op basis van de buitenmaten zou verwachten, maar de buitenste twee zitplaatsen zijn heel behoorlijk te noemen. Ook de instap is top, want de lange achterportieren creÃ«ren een ruime doorgang. Qua prijs concurreert de Corolla Cross echter met ruimere kandidaten als de Renault Austral en [test=1323]Peugeot 3008. De kofferbak is dan wel weer lekker hoekig en ondanks de hybridetechniek ruim genoeg. Alleen de JBL-subwoofer van het Executive-pakket kost je een zijvak, maar daar krijg je een prima audiokwaliteit voor terug.

Snelle hybride

De testauto is voorzien van de tweeliter viercilinder, ondersteund door een elektromotor. Met 197 pk is het een krachtpatser, hoewel het koppel van 205 Nm daar een beetje schril bij afsteekt. Toen we voor het eerst met deze combinatie reden (in de Corolla had je toen nog 180 pk), was de nasmaak een vleugje sportief. In de nieuwe configuratie met een beetje meer vermogen en koppel weet de auto gretiger over te komen. Door het ontbreken van schakelmomenten en de direct beschikbare elektrokracht weet de Toyota goed uit de startblokken te komen. De sprint naar 100km/h is in 7,7 seconden gepiept, best rap voor een middenklasse SUV. Door het ontbreken van schakelmomenten voelt de auto ook op tussensprints buitengewoon snel aan. Eigenlijk heb je constant een surplus aan vermogen, wat heel plezierig rijdt. We realiseren ons daardoor wel dat we met de 140 pk van de 1.8 ook prima uit de voeten kunnen, des te meer begrip dat het grootste gedeelte van de Corolla Cross voor die motorversie zal gaan. Neemt niet weg dat een beetje verwennerij prima op zijn plek is en daarvan kun je met deze smeuÃ¯ge hybride aandrijflijn toch wel spreken. Die sportiviteit wordt niet doorgezet in de besturing, die vrij licht en ongevoelig is.

Toch vaak aan de pomp

Maar het overhellen is tot een minimum beperkt, zodat de auto prima de bocht door komt. Ook het loeien van de motor door de CVT-automaat blijft eigenlijk altijd uit, tenzij je de auto volledig op zijn staart trapt. En het mooiste van dit alles? Je kunt prima doorrijden en toch nog een heel net testresultaat van 5,9 liter op 100 kilometer realiseren. Sterker nog, we zaten eigenlijk de hele week zo rond de 5,3, maar een paar late snelwegritten met 130 km/h bleken iets meer benzine te kosten. Toch nog een heel net resultaat van een middenklasser met bijna 200 pk. Er zijn genoeg (plug-in)hybrides die daar niet bij in de buurt komen. Overigens zijn er wel wat kleine aanpassingen te bedenken, die het rijden met de Toyota nog aangenamer zouden maken.

Zo blijft de Auto Hold functie niet actief als je het contact hebt uitgeschakeld. En ondanks het zuinige karakter sta je ongeveer net zo vaak aan de pomp als een dorstigere concurrent, omdat die een grotere brandstoftank heeft. En de grootste afknapper vinden we toch wel dat de Corolla Cross -net als veel andere Toyota Hybrids

maar 750 kg mag trekken. Zeker in dit segment zoeken veel kopers een trekauto en dan blijkt een Mazda CX-5 met 1.800 kg trekvermogen in dezelfde prijsklasse te vallen.

Lieve duit

Want de Toyota is weliswaar zuinig in gebruik, hij kost ook een lieve duit. De tweeliter kost minstens 40 mille en de geteste Executive gaat voor 47.312 euro mee. Voor de rode lak komt daar dan nog 895 euro bovenop en het panoramadak moet 995 euro kosten. Voor ruim 49 mille heb je vervolgens wel alle leverbare opties, inclusief een vollederen interieur en een krachtige geluidsinstallatie.
Voor een stuk minder geld heb je de Corolla Cross al met de 1.8, die 140 pk als gecombineerd vermogen biedt. Lijkt ons meer dan voldoende voor de Nederlandse wegen en de vanafprijs van 36.412 euro is een stuk vriendelijker, al kun je nog steeds van een fikse aanschafwaarde spreken, aangezien de auto dan nog met opties aangekleed moet worden.

Door dit soort prijzen heeft de Corolla Cross te maken met een heel groot spelersveld,

maar de hybridetroef die Toyota in handen heeft blijkt telkens weer goed uit te pakken. Ook met deze testauto blijkt maar weer eens dat soepel en krachtig rijgedrag geen hoog verbruik hoeft te betekenen. Toyota bewijst andermaal waarom het merk al jaren tot de wereldtop behoort en realiseert een heel veilige en efficiÃ«nte keuze in het middenklasse segment.

Plus

+ Onovertroffen hybride aandrijving
+ Lekker zuinig in de praktijk
+ Makkelijke instap achterin

Min

- Beperkt trekvermogen
- Bijrijdersstoel niet in hoogte verstelbaar