



Pawel Piotrowski
21 juli 2009

© Rijtesten.nl

Hoge verwachtingen

Consumenten die in het A of B-segment gaan shoppen staan bij fabrikanten bekend als veeleisend. Een auto moet voldoende ruim zijn voor meerdere personen, maar niet te groot zodat parkeren in de stad makkelijk blijft. Behalve zuinig in gebruik moet zoâ€™n stadsraker ook buiten de stadsgrenzen goed kunnen presteren en naast een voordelige prijs is een goede uitrusting een belangrijk pre. Last but not least moet het natuurlijk een toonbare vlotte verschijning zijn zonder goedkoop te ogen. Volgens Toyota is de nieuwe Urban Cruiser op al deze tegendraadse eisen afgestemd, wij namen er een mee om te beoordelen of zij daarin werkelijk zijn geslaagd.



© Rijtesten.nl

Kleine macho

Naast zijn voornaamste concurrenten zoals de Kia Soul en Citroën C3 Picasso oogt de Urban Cruiser op het eerste gezicht een stuk conservatiever vormgegeven, maar dat maakt hem niet minder uitgesproken. Door de hoge flanken en neus heeft de Toyota een stoere in plaats van speelse look. Dat wordt versterkt door de laaggeplaatste zwarte bumperbeschermers die je ook vaak bij SUV's ziet. Grote 16 inch wielen met dikke banden completeren dat beeld. Naast deze opvallende kenmerken zijn er ook leuke details zoals clignoteurs in de spiegels en opvallend geplaatste mistlampen, waarmee de Urban Cruiser zich weet te onderscheiden van andere stadsridders.

Als we naar de buitenmaten kijken valt op dat de lengte net onder de vier meter blijft. Dat is in principe een gangbare maat, de breedte van 1,72 meter wijkt daarvan af. Daardoor oogt de Urban Cruiser lekker "vierkant" en niet te smal. Voor

Toyota Urban Cruiser 1.3 VVT-i Dynamic Stop and S

stadsverkeer zijn deze maten niet storend, de grote banden doen echter afbreuk aan de wendbaarheid. Zo bedraagt de draaicirkel 11 meter en dat is best fors voor zo'n kleine auto. Verder ontnemt de dikke C-stijl veel zicht schuin naar achteren, wat sowieso al behoorlijk gering is door de brievenbus-achtige achterraut. Om snel iets in te laden openen de achterdeuren in een te beperkte hoek, wat tevens de instap bemoeilijkt. Grotere bagagestukken moeten over een relatief hoge tildrempel worden getild.



Variabele ruimte

Binnenin valt allereerst de ruimte in positieve zin op. Zoals tegenwoordig gebruikelijk hebben voorin bestuurder en passagier voldoende bewegingsruimte om zich heen, met name de hoofdruimte is door de hoge koets riant. Doordat de stoelen een relatief hoog geplaatste zitting hebben wordt het vinden van een aangename zitpositie bemoeilijkt.



Toyota Urban Cruiser 1.3 VVT-i Dynamic Stop and S

De stoelen kunnen niet voldoende ver omlaag waardoor je enigszins op de bok zit. Achterin vinden we mede door de verschuifbare achterbank een zee aan ruimte. Zo is de beenruimte beter dan in de Citroën C3 Picasso en de hoofdruimte beter dan in de Kia Soul. Daarnaast kun je makkelijk spelen met de verdeling van de ruimte. Het neerklappen van de achterbank is kinderspel en binnen enkele seconden is er voldoende bagageruimte voor bijvoorbeeld een wasmachine.

Voor een auto uit dit segment is de Toyota opvallend goed afgewerkt en van mooie materialen voorzien. Zo is de bovenzijde van het dashboard van een hoogwaardig aandoend motiefje voorzien, het driespaaks stuur met leer bekleed en lijkt de teller in het instrumentarium op een horloge te zijn geïnspireerd. Toyota noemt het overigens een "radarscherm"™. De middenconsole steekt daar met haar grijs gespoten plastic wat vreemd tegen af. Deze is overigens driedimensionaal op het dashboard gelegd wat lekker eigenwijs is. Dat de Dynamic de meest luxe uitvoering is zie je bijvoorbeeld aan de automatische airco en keyless entry. Zeven airbags - waaronder een knieairbag " en allerlei actieve veiligheidsfeatures zoals ESP zijn standaard op alle versies.



Rijplezier

Voor de Nederlandse markt is de Urban Cruiser slechts met één motor en aandrijving beschikbaar, namelijk als voorwielaangedreven 1.3 VVT-i met 101pk en 132Nm koppel. In andere landen zijn er ook vierwielaangedreven versies en dieselmotoren beschikbaar. Je zou dus kunnen stellen dat wij het met de basisuitvoering moeten doen. Dat is in zeker zin waar, maar de 1.3 motor presteert naar onze maatstaven prima. Dankzij de variabele klepstelling is het een pittige motor die geen echte zwakke plekken kent in zijn toerenbereik. Al vanaf lage toerentallen trekt de kleine viercilinder mooi rechtlijnig op. Slechts de trage gasrespons gooit wat roet in het eten, vooral bij het weggrijden reageert de 1.3 VVT-i te laat op het gegeven commando.

Standaard is deze krachtbron gekoppeld aan een fijne zesversnellingsbak die door zeer



Toyota Urban Cruiser 1.3 VVT-i Dynamic Stop and S

korte slagen erg nauwkeurig te bedienen is. Het schakelen gaat figuurlijk als met het mes door de boter en met veel precisie. De rijeigenschappen voldoen verder prima. Vooral de besturing weet te overtuigen met een directe overbrenging en een natuurlijk aanvoelende weerstand. De rijdynamiek heeft niet veel te lijden onder de comfortabele onderstelafstemming, in snel genomen bochten communiceert de auto voldoende met de bestuurder en blijft bovendien lang neutraal. Door de hoge koets helt de Urban Cruiser wel wat over, maar heel vreemd is dat natuurlijk niet.

Een vlotte rijstijl is met de Urban Cruiser bijna geheel vanzelfsprekend. Uiteraard stijgt het verbruik daardoor, maar met 6,2 liter per 100 kilometer wijkt het niet al te veel af van de fabrieksopgave. De Stop & Start functie is een aardigheidje, maar in de praktijk gebruik je het eigenlijk nooit. Daarvoor moet je bij elk verkeerslicht in opperste concentratie en gereedheid blijven, wat op den duur vermoeiend wordt. Voor de echte zuinigheidsfetisjist biedt het wel een mogelijkheid om het gemiddelde verbruik aanzienlijk te doen zakken. Het is eigenlijk gek dat op de duurste Dynamic standaard geen cruise controle zit, dat zou het verbruik nog meer ten goede komen.



Prijzig

Het is Toyota gelukt om met de Urban Cruiser een auto te ontwikkelen die aan veel eisen van verschillende kopersgroepen voldoet. Daarvoor moet men echter wel bereid zijn om een fiks bedrag bij de dealer achter te laten. Met een vanafprijs van 21.520 euro is de door ons gereden Dynamic niet bepaalt een koopje, ook al krijg je daar wel de nodige luxe voor terug. Sinds kort is aan het gamma een instapper met de naam Comfort toegevoegd. Deze wisselt voor minder dan 18.000 euro van eigenaar, maar mist zaken als lichtmetalen velgen en airco. Daarmee ligt de Urban Cruiser op hetzelfde prijsniveau als bijvoorbeeld de Kia Soul, deze laatste heeft echter wel meer uitrusting aan boord. Wie zaken als een automatische airco en keyless entry kan missen kan beter voor de complete en goedkopere Aspiration kiezen. Deze is bijna net zo goed uitgerust als de Dynamic en mag voor 1.360 euro minder de showroom verlaten.



Toyota Urban Cruiser 1.3 VVT-i Dynamic Stop and S

Plus

- + Fijne versnellingsbak
- + Goede rijdynamiek
- + Ruim interieur

Min

- Zicht naar achteren
- Hoge tildrempel
- Prijs