AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 31 maart 2003
www.autozine.nl

Toyota Yaris (1999 - 2005)

Trendsetter

Autotest | Een auto-ontwerper deed ooit een fascinerende uitspraak die tot op de dag van vandaag is blijven hangen. "Een auto ontwerpen is niet maken wat de klant mooi vindt, maar wat de klant over een paar jaar mooi zal vinden", luidde de uitspraak. Die bewering wordt waargemaakt met de Toyota Yaris. Bij introductie was de auto opzienbarend en grensverleggend, maar nu is het een vertrouwd gezicht op de weg. Twee jaar later heeft de Yaris een facelift ondergaan. Wat precies het verschil is, is echter niet direct duidelijk. Tijd voor een onderzoek.

Ook bij het in ontvangst nemen van de testauto, is het resultaat van de facelift niet direct duidelijk. Pas als de testauto naast een "oude" Yaris is geparkeerd, worden de verschillen zichtbaar. De koplampen zijn nu gemaakt van helder glas met daarachter een projectielens. De bumpers zijn vanaf de Terra-uitvoering in de lakkleur gespoten en voorzien van kleine stootrubbers. Onder de bumper is het verschil duidelijker zichtbaar, met een nadrukkelijk aanwezig luchtrooster en (vanaf de Luna-uitvoering) breedstralers.

Aan de achterzijde is de vernieuwing al even subtiel. De achterlichten hebben nieuw glas en zijn nu helemaal rood, waaraan de facelift in het snelle voorbij gaan het gemakkelijkst is te herkennen. Ook de achterbumper is uitgevoerd in de lakkleur en voorzien

van stootstrips. Toyota meldt zelf nog nieuwe wieldoppen en een kleine antenne achterop het dak, in plaats van voorop het dak. De uitstraling van beide generaties Yaris is desondanks dezelfde: een vrolijke, bolle, moderne en compacte auto. De belangrijkste reden van de facelift is daarom vooral dat de nieuwe Yaris nu perfect aansluit bij het gezicht van de nieuwste Toyota-modellen.

Projectie

Tijdens de eerste test van de Toyota Yaris, gaf het interieur reden om van de ene verbazing in de andere te vallen. Alhoewel het niet de eerste auto was met een ver naar voren geplaatste voorruit en een korte neus, was het effect ervan wel het duidelijkst merkbaar in de Yaris. Nu is een dergelijke werkwijze heel gebruikelijk en valt het pas op als een fabrikant een andere opzet kiest; precies zoals de vormgever uit de inleiding voorspelde.

Aan de indeling van het interieur is niets gewijzigd. Het grootste verschil is te vinden in de gebruikte materialen. Het dashboard is opgetrokken uit zogenaamd "soft touch"-kunststof, zoals dat ook is te vinden in de nieuwe Corolla en Avensis. De stof doet tegelijkertijd zacht en duurzaam aan. De kleurstelling is donkerder geworden, waarmee het interieur voornamer en minder speels oogt. Het stuurwiel is voorzien van een verchroomd Toyota-logo. Ook een aantal details zijn uitgevoerd in chroom en geven het gehele interieur een rijker gevoel.

Bijzonderste onderdeel van het interieur van de Yaris blijft de snelheidsmeter. Deze is niet achter het stuurwiel te vinden, maar centraal bovenop het dashboard. Die plaats heeft een reden, want de bestuurder kijkt niet links voor zich, maar midden op de weg vóór de auto. Om de snelheidsmeter af te lezen is het daarom nodig de ogen te focussen van midden ver voor de bestuurder naar links vlak voor de bestuurder. Toch gaat Toyota nog een stap verder, want de snelheidsmeter is niet alleen centraal geplaatst maar ook nog eens op een zo groot mogelijke afstand van de bestuurder.

Dat doet Toyota door gebruik te maken van een projectiesysteem, waarmee de snelheidsmeter zich ergens diep onder de motorkap lijkt te bevinden. De controlelampjes gebruiken geen projectiesysteem en lijken daarom boven de klokken te zweven. In de dagelijkse praktijk is dit systeem gemakkelijker af te lezen dan een conventionele snelheidsmeter en levert het systeem een (bescheiden) bijdrage aan de veiligheid. Wanneer de verlichting wordt aangeschakeld, dimt het display. Dat is in het donker prettig voor de ogen, maar bij licht voeren overdag vermindert het de leesbaarheid.

Uitrusting

Ook op het gebied van de uitrusting heeft de Yaris een aantal aanpassingen ondergaan. De boordcomputer (al vanaf het basismodel!) en het audiosysteem zijn gebleven. Op het gebied van veiligheid is iedere Yaris nu voorzien van ABS en EBD (elektronische remkracht verdeler), voor sideairbags moet nog steeds worden bijbetaald. Op de achterbank zijn nu 3-punts gordels te vinden.

1.0 of 1.3?

Het motoren-aanbod is in de loop der jaren steeds verder uitgebreid, met zelfs een diesel. De Yaris is nu leverbaar met drie benzinemotoren: een 1.0 (zie de eerste test), 1.5 (zie de test van de Yaris T-Sport) en als middenmaatje een 1.3 liter motor. In vergelijking met de 1.0-liter krachtbron is de 1.3-liter variant stiller en soepeler en geeft daarmee het gevoel van een meer volwassen auto. De 16-klepper maakt graag toeren en kan in de 2e versnelling zelfs door worden getrokken tot 102 km/u! De acceleratie van 0 naar 100 km/u kost volgens Toyota 12,1 seconden, maar voor het gevoel is de Yaris 1.3 beduidend sneller.

De brochure meldt trots dat het brandstofverbruik van de 1.0 en 1.3-liter motor exact gelijk is. Dit komt echter niet overeen met de testresultaten. Tijdens de test met de 1.0 liter variant kwam het gemiddelde verbruik uit op 1 op 19,5 tegen 1 op 16,3 voor de nu gereden 1.3-liter. Gezien de meerprijs en het meerverbruik van de 1.3-liter motor blijft de voorkeur van de redactie daarom bij de 1.0-liter versie.

Het weggedrag van de Yaris is vooral levendig. Dit is geen kleine auto die op alle mogelijke manieren probeert het rijgedrag van een grote auto te imiteren, maar een fijne compacte gooi-en-smijt auto. De Yaris voelt zich prima thuis op de snelweg, maar is in z'n element op binnenwegen en in de stad. Daar is de auto handzaam, vlot en uiteraard gemakkelijk te parkeren in het kleinste gaatje. Wanneer het uiterste van de Yaris wordt gevraagd, is het resultaat steeds hetzelfde. De auto begint, bijna tot op de meter voorspelbaar, langzaam over de voorwielen weg te glijden. Juist een auto die zo gemakkelijk is aan te voelen, biedt veel rijplezier. De vernieuwde Yaris behoort daarom nog steeds tot de fijnste compacte auto's van dit moment.

Conclusie

Evenals het vorige model, is ook de vernieuwde Yaris één van de meest aantrekkelijke kleine auto's van dit moment. Een week testen weet daar weinig op af te dingen. Het enige kritiekpunt is wellicht de prijs, want Toyota is zich terdege bewust van de kwaliteit van de auto. Maar ook de prijs is niet ten onrechte.

De uitrusting is op zowel het gebied van luxe als veiligheid hoog en de rij-kwaliteiten zijn prima. Bovendien bewijzen diverse onderzoeken, waaronder dat van Autozine zelf, keer-op-keer uit dat de Toyota Yaris tot de meest betrouwbare auto's behoort. De invloed van de facelift is beperkt en de vraag blijft of de vernieuwing nodig was, want er viel en valt simpelweg niet veel te verbeteren aan de Toyota Yaris. ■

Specificaties

Toyota Yaris (1999 - 2005) 1.3 16v VVT-i Linea Luna 3d

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	362 x 166 x 150 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	875 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	900 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	437/744 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	86 pk @ 6000 tpm
Koppel	124 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,1 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 14.090,-
Prijs instapmodel	€ 11.890,-