



Toyota MR2

Plezier in het kwadraat

Autotest | De Toyota MR2 is altijd een schoolvoorbeeld geweest van een pure sportwagen voor een vriendelijke prijs. In de volksmond werd de auto ook wel "Ferrari voor de armen" genoemd. Met de aankondiging van een nieuwe MR2 raakte menig liefhebber in extase. De nieuwe MR2 is wendbaarder en nog sneller. Bovendien is de nieuwe MR2 een cabriolet en daarmee nog leuker. Wat betekent MR2 eigenlijk?

Gezeten in de diepe stevige stoelen valt het lederen sportstuur direct in de handen. Het oog valt op de grote centraal geplaatste toerenteller achter het stuur. Het korte versnellingspookje ligt perfect onder handbereik. Nog voordat een meter is afgelegd, geeft de MR2 de bestuurder het gevoel dat alles kan. En wat Toyota betreft: alles mag. De zintuigen staan op scherp voor een avontuur op wielen.

Met slechts 140 pk lijkt het avontuur niet al te indrukwekkend. Maar de Toyota-paarden bijten als pitbulls. De geringste beweging van de rechervoet wordt ogenblikkelijk vertaald in een gretige acceleratie. Dankzij een systeem van variabele kleptiming is in iedere versnelling en bij haast ieder toerental veel trekkracht beschikbaar.



Wie de moeite neemt regelmatig terug te schakelen raast met de MR2 watervlug door het verkeer. Wie de versnellingshendel liever met rust laat, is het gros van het verkeer nog steeds te snel af. Maak echter niet de

fout te denken dat de MR2 de snelste uitvinding ooit op vier wielen is. De auto is ongekend lenig en onaflatend gewillig, maar echte (lees: dubbel zo dure) sportwagens zijn sneller.

Toyota belooft een sprint van 0 naar 100 km/u in 7,9 seconden en een topsnelheid van 210 km/u. Tussensprints zijn het leukst en gaan moeiteloos tot astronomische snelheden door. Bij dergelijke snelheden is het zelfs met open kap prima uit te houden. Enige minpunt van de motor is het geluid. Dat is te braaf en ingetogen om de sportwagensensatie compleet te maken. Zelfs bij 100 km/u met open dak is de motor niet of nauwelijks hoorbaar. Een sportuitlaat was welkom geweest, alhoewel de MR2 zich nu minder opdringt en daarom ook prima dienst doet als reisauto.



Middenmotor

Zoals het hoort bij een echte sportwagen zit de motor achterin om de auto extra wendbaar te maken. Vergelijk dit met de halter van een gewichtheffer. Als een halter om de as moet worden gedraaid gaat dat wel, maar het gaat een stuk makkelijker als de gewichten naar het midden van de stang worden gebracht. Met het gewicht van de motor en inzittenden middenin, een zeer directe besturing en straf afgeveerd onderstel is het mogelijk van iedere bocht een achtbaan te maken. De MR2 is te sturen tot op de 10e millimeter en houdt grip tot snelheden waarbij menig gewone auto al op het dak in de berm

had gelegen.

Wie de MR2 doelbewust provoceert, kan de achterkant heerlijk uit laten breken. Corrigeren is daarna zo kinderlijk eenvoudig dat de verleiding haast onweerstaanbaar is om iedere volgende bocht ook op een voor de overige weggebruikers hoogst ongepaste wijze te nemen.

Een auto die tot "sportief" rijden uitdaagt is uiteraard voorzien van remmen die op ieder moment daadkrachtig kunnen ingrijpen. Met rondom geventileerde schijfremmen en ABS, is de MR2 binnen luttele meters tot stilstand te brengen (remweg bij 100 km/u bedraagt 35 meter). Het rempedaal reageert minder agressief dan het gas en de besturing, maar dat heeft als voordeel dat de auto ontspannen is te rijden tussen langzaam verkeer.



Het goede gevoel van het onderstel en de zeer directe bediening bevestigen het initiële gevoel dat alles kan met de MR2. Rijden met de MR2 is leuk. Zo leuk dat het ondergetekende, bij menigeen bekend als audiofiel, pas na een uur opviel dat de testauto helemaal geen radio had!



Koppendraaier

De MR2 oogt als een kruising tussen een Porsche Boxter en een Lotus Elise met een pittig gekruid Japans sausje. Dit is niet de zoveelste retro-auto omdat de ontwerpers niets beters wisten te verzinnen. De MR2 is zo gedurfd dat menigeen bij introductie even moest wennen en de auto als oninteressant bestempelde. In het echt doet de MR2 het beter dan op de eerste persfoto's.

De nieuwe MR2 herdefinieert het woord "koppendraaier". Tijdens een kalme rit over de A2 en A27 liet haast 1 op de 10 passerende auto's het gas even los om "die exotische sportwagen" beter te kunnen bekijken. Na een tijdje werd liplezen gemakkelijk; "het is een Toyota" zeiden de passanten tegen elkaar. Zelfs wie het tempo van de MR2 wel prima vond, wilde toch even passeren om het ding van alle kanten te kunnen bekijken. Of was het het fotomodel dat de aandacht trok? Rond Almere minderde een complete toerbus vaart om het voltallige reisgezelschap de kans te geven de neuzen tegen de ramen te drukken. Het is duidelijk: wie een MR2 koopt moet niet bang zijn voor aandacht.

Wie de prangende blikken van andere weggebruikers beu is, kan beschutting zoeken onder een cabriodak van zeldzaam goede kwaliteit. De kap heeft een glazen achterraut met verwarming en is bovendien geïsoleerd. Zo is de auto met gesloten kap redelijk stil en zijn vrijwel geen stangen van het mechaniek te zien. Bij het openen vouwt de constructie als een harmonica in elkaar waarna het bovenste deel dienst doet als afdekhoes.

Na enige oefening kost het sluiten van het dak niet meer dan 20 seconden. Een niet zachtzinnige test met een tuinslang bewijst dat het daarna perfect waterdicht is.



Onder het gesloten dak blijft een knus compartiment voor twee over. De MR2 heeft geen bagageruimte,

maar in plaats daarvan twee luiken achter de stoelen. Daarin is ruimte voor ongeveer twee sporttassen en wat klein grut. Voor een lange vakantie zal bagage moeten worden nagestuurd. Om de bagageluiken te openen, moet een stoel naar voren worden geklapt.

De stoelen hebben helaas geen geheugen, zodat het daarna iedere keer nodig is opnieuw de gewenste zitpositie in te stellen. Zowel de luiken als het dashboardkastje zijn afsluitbaar, zoals het hoort bij een cabriolet.



Conclusie

Wie een cabriolet zoekt om met een elleboog uit het raam en een blonde accessoire op de rechter stoel over de boulevard te cruisen, kan misschien een betere vinden dan de MR2. Wie van puur autorijden houdt en na iedere rit wil thuiskomen met een grijns die de eerste uren met de beste wil van de wereld niet is weg te poetsen, kan geen betere vinden dan de MR2. Zeker niet in deze prijsklasse. De auto oogt niet alleen als een mengvorm van een Porsche Boxter en Lotus Elise, hij rijdt ook zo. De naam Toyota mag minder sexy zijn, het betekent wel dat het rijplezier van langdurige en probleemloze aard zal zijn.

Blijft één vraag onbeantwoord: wat betekent MR2 nou eigenlijk? Bij de eerste MR2 stond het voor "Mid-engined Rear-wheel drive 2-seater". Volgens de opdruk onder de voorklep van deze laatste MR2 staat het voor "Midship Runabout". Autozine houdt het op: meer rijplezier, meesterlijk racen en magistraal

reizen. En die "2" in MR2? Die zet het voorgaande nog eens in het kwadraat! (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Toyota MR2 1.8 16v VVT-i

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	389 x 170 x 124 cm
Wielbasis	245 cm
Gewicht	950 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	48 l
Bagageruimte	93/60 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1794 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6400 tpm
Koppel	170 Nm @ 440 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	10,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	178 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.790,-
Prijs instapmodel	€ 32.790,-