

Toyota Corolla (2002 - 2007) Publiekstrekker

Autotest | De Toyota Corolla staat binnen Toyota-kringen bekend als een betrouwbare en ruime middenklasser. Als gevolg daarvan kent de auto keurige verkoopresultaten en tevreden rijders. Maar bij het grote publiek is de Corolla door de onopvallende vormgeving en dito techniek nooit bekend geworden. Met de nieuwe Corolla wil Toyota daar een einde aan maken. De nieuwe Corolla oogt vlot en modern en heeft techniek in huis om dat uiterlijk vertoon kracht bij te zetten. Daarom verwacht Toyota een nieuw publiek bij een nieuwe Corolla.

De voorgaande generaties Toyota Corolla groeiden in de loop der jaren mee met de wensen en eisen van de klant. Het uitrustingsniveau kon zich meten met dat van andere auto's in de klasse, de rijeigenschappen waren prima en uiteraard was de betrouwbaarheid van het hoge niveau dat van Toyota mag worden verwacht. Maar als het op uiterlijk aan kwam liet iedere voorgaande Corolla dramatisch verstek gaan. De auto was nooit lelijk, maar door de vrijwel anonieme styling wist menigeen niet eens dat Toyota een middenklasseer in huis had. Met de nieuwe Corolla is daar definitief een einde aan gekomen.

De nieuwe auto is getekend met scherpe lijnen en moderne elementen als koplampen achter helder glas. Geen van de design-elementen is echter uniek, zodat al snel duidelijk wordt dat de fabrikant volgens oud Japans gebruik goed naar de Europese concurrentie heeft gekeken. Als het op uiterlijk aan komt kan de Corolla letterlijk en figuurlijk de bedoelde publiekstrekker worden, want in feite combineert de auto allerlei sterke design-elementen van andere auto's. Direct bij introductie is de Corolla leverbaar als hatchback, wagon en midi-MPV.

Interieur

Wie vervolgens plaats neemt in de Corolla wordt niet teleurgesteld. In het voornamelijk zwarte interieur springen de verchromde versnellingspook en groot een verchromd Toyota-logo op het stuurwiel er uit. De middenconsole is uitgevoerd in zilvergrijs met een patroon dat doet denken aan kevlar. Het zijn deze details die het gevoel geven dat werk is gemaakt van

het interieur zonder het te frivol te maken. Centraal in de middenconsole is de bediening van de standaard gemonteerde klimaatcontrole van de hier geteste SOL-uitvoering te vinden. Het systeem is niet alleen effectief, maar vooral buitengewoon eenvoudig te bedienen. Bovendien denkt het mee, want wanneer bijvoorbeeld de voorruitverwarming wordt aangeschakeld, wordt ook de airconditioning ingeschakeld. Deze laatste is immers ook effectief om de ruiten de ontwasemen.

Boven de middenconsole is midden op het dashboard de standaard radio/cd-speler te vinden. Door een doordachte plaatsing van de luidsprekers geeft het systeem een aangenaam en detailrijk geluid. Behalve bediening op het toestel, is uit veiligheidsoverweging ook een bedieningssatelliet voor de radio op het stuurwiel te vinden. Deze is echter zo laag gemonteerd dat alleen bestuurders die met de handen op 5-over-half-6 rijden hier iets aan hebben. Maar wie het stuurwiel zo vasthoudt heeft blijkbaar toch geen oog voor veiligheid. Het display van het audiosysteem wordt gedeeld met de tripcomputer en het optionele navigatiesysteem. Deze eerste wordt bewust "tripcomputer" en geen "boordcomputer" genoemd, want een functie om bijvoorbeeld de actieradius te tonen mist. Iedere vrije ruimte rondom het stuur en in de middenconsole is gebruikt voor diverse bakjes en vakjes. Vooral het diepe brede vak in de middenconsole is handig om een zonnebril en mobiele telefoon in op te bergen.

D4-D diesel

Evenals een ruim aanbod in carrosserie-varianten is ook een ruim aanbod in motoren beschikbaar. Dat begint bij een 1,4 liter benzinemotor en gaat via een 1,6 liter variant naar de snelle 1,8 voor de Corolla T-Sport. Omdat Toyota ook veel verwacht van de zakelijke markt, zijn een 90 pk en 110 pk sterke D4-D diesel leverbaar. En juist deze diesels zijn bijzonder, want Toyota rust al enige tijd diverse andere modellen uit met deze in eigen beheer ontwikkelde diesel. Voor de test valt de keuze op de 110 pk variant met turbo en intercooler (de 90 pk heeft een turbo zonder intercooler).

De 110 pk sterke diesel maakt de Corolla in de praktijk zeer vlot, zo niet snel. Onafhankelijk van de snelheid reageert de auto zeer direct op het gaspedaal. Bij gas los mindert de auto direct vaart, wanneer gas wordt bijgegeven volgt onmiddellijk respons. In druk verkeer is het daarom niet alleen zaak om in de spiegel te kijken of er ruimte is op de linker rijstrook om in te voegen, maar moet zelfs op de voorligger worden gelet omdat de auto zo snel accelereert. Dit gedrag onderstreept het grote verschil tussen getallen en realiteit. Een testrit vangt meestal aan zonder kennis te hebben genomen van de specificaties om enig vooroordeel te voorkomen. Het is dan ook verrassend dat de D4-D diesel "slechts" 250 Nm trekkracht aan boord heeft, want het voelt alsof deze diesel sterker dan dat is.



Wel is deze diesel iets minder stil dan die in vergelijkbare auto's, zij het nooit storend luid. Het is tenslotte de eigenaar die blij verrast is als het na zo'n 1000 km tijd is om te tanken. Over een testperiode met evenredig veel kilometers in de stad, op provinciale wegen en op de snelweg zou het gemiddelde verbruik een keurige 1 op 20,9 bedragen.

Tijdens de testritten bewijst de nieuwe Corolla zich als een echte allrounder. Juist in de middenklasse moet een auto zich overal thuisvoelen en daar is de Corolla helemaal op afgestemd. Het onderstel is een mooi compromis tussen communicatie en comfort, zodat de auto niet vermoeiend is op de lange afstand, niet oncomfortabel op slecht wegdek maar tegelijkertijd voldoende communicatief om goed aan te voelen wat de banden doen. De remmen zijn prima op hun taak berekend en eenvoudig te doseren.

Alleen het schakelen vraagt enige gewenning omdat de pook iets naar de bestuurder toe is gekanteld. Wie kijkt om te zien of de auto in z'n vrij staat, denkt dat deze in de tweede versnelling staat, terwijl het wel degelijk neutraal is. De oplossing is niet te kijken, maar te voelen.

De stuurbeheersing doet zijn werk naar behoren. De auto stuurt gemakkelijk, maar niet te licht zodat altijd duidelijk is wat de wielen doen. Daarbij is de Corolla gemakkelijk te overzien, zodat parkeren eenvoudig is. Wanneer de auto aan het einde van de testrit in dat veel te krappe parkeervak staat, ga dan ook nog even achterin zitten, want de

bovengemiddeld royale hoofd- en beenruimte achterin de nieuwe Corolla mag niet onvermeld blijven. Dit laatste punt is geen onbelangrijk onderdeel en kan een testrit met de Corolla als familie- of carpoolauto tot de eerste rit met de nieuwe auto maken.



Conclusie

De nieuwe Toyota Corolla moet een echte publiekstrekker worden. In de loop der jaren heeft Toyota bewezen te weten hoe een goede middenklasser te bouwen, maar door een volstrekt anonieme vormgeving was deze zo onopvallend dat menigeen de Toyota-showroom stelselmatig oversloeg. Daar is rigoureuus verandering in gebracht zodat het eigenlijk jammer is dat de naam behouden is, want bij zo'n frisse nieuwe auto had een nieuwe naam niet misstaan. De ervaring die Toyota heeft, is gebruikt om van de nieuwe Corolla een uitstekende allrounder te maken die zich overal thuis voelt, een ruim interieur combineert met bescheiden buitenmaten en ook op gebied van techniek helemaal van deze tijd is. ■



Specificaties

Toyota Corolla (2002 - 2007) 2.0 D4-D 90 Linea Terra

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	418 x 171 x 148 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.260 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	110 pk @ 4000 tpm
Koppel	250 Nm @ 2400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	7,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 19.890,-
Prijs instapmodel	€ 16.750,-