



Toyota iQ

Slimmer dan de rest

Autotest | Mensen willen hun leven best verbeteren, maar ze willen er niets voor opgeven. Gezonder eten is prima, maar dan moet het wel lekker zijn. Sport is een mooi concept, zolang het maar niet vermoeiend is. Zo is het ook met auto's. Menigeen wil best kleiner, goedkoper of milieuvriendelijker rijden, maar dan moet het even comfortabel, praktisch en veilig zijn als een grote auto. Toch is dat precies wat de Toyota iQ belooft. Maak de iQ de hooggespannen verwachtingen waar?

De meeste auto's vervoeren één of hoogstens twee personen. De achterbank wordt slechts sporadisch gebruikt, maar maakt een auto altijd groter, zwaarder, duurder en minder zuinig. De iQ draait het daarom om: deze kleinste Toyota is een tweezitter met een flinke bagageruimte achter de stoelen. Wanneer een enkele keer een achterbank nodig is, klapt deze eenvoudig uit de laadvloer.

Ruimer dan de rest

Echter: de beenruimte achterin is minimaal. Om toch achterin te kunnen zitten heeft Toyota de iQ niet groter gemaakt, maar slimmer. Het dashboard is zo ontworpen dat heel veel ruimte vrij is voor de bestuurder. Het dashboardkastje is komen te vervallen. De airconditioning, die meestal achter het handschoenenkastje is gebouwd, is verkleind.



De voorstoel kan daarom extra ver naar voren worden geschoven terwijl toch voldoende beenruimte voorin overblijft. Achterin kan nu, met enige goede wil, een volwassene plaatsnemen.

Toyota belooft dat de iQ de "kleinste vierzitter ter wereld" is, maar dat is wat al te optimistisch geformuleerd. Wanneer nodig biedt de iQ ruimte aan drie volwassenen plus een klein kind.



Luxueuzer dan de rest

Omdat een iQ een verantwoord alternatief moet zijn voor een grote auto, biedt dit doordachte autootje ook de luxe van een grote auto. Dat begint met de uitrusting. Airconditioning, lichtmetalen velgen, een met leder bekleed stuurwiel, een schakelindicator (hulp bij zuinig rijden) en sleutelvrije toegang zijn allemaal standaard. De luxere uitvoering is ook voorzien van een licht- en regensensor, een automatisch dimmende binnenspiegel en klimaatcontrolesysteem.

Maar de uitrusting is niet niet wat de iQ uniek maakt. De gebruikte materialen en afwerkingskwaliteit zijn van een ongekend hoog niveau voor een kleine auto. Alleen het display van de klok en boordcomputer lijkt uit overtollige voorraad van de jaren '80 afkomstig te zijn.



Een fraai detail: de deurpanelen hebben dezelfde gespiegelde S-vorm als de achterkant van de auto. De tweeters van het audiosysteem zijn als ware kunststukjes in de deuren gebouwd. Bovendien klinkt dit audiosysteem (met MP3 en stuurwielbediening) zo goed als het er uitziet!

Veiliger dan de rest

Maar er is meer, veel meer. Een veelgehoord bezwaar is dat een kleine auto niet veilig zou zijn. Omdat de achterstoelen van de iQ letterlijk tegen de achterraut staan, is de auto voorzien van een "achterraut airbag". In totaal telt de iQ negen airbags.



Deze slimmerik is bovendien gemaakt van extra sterk staal, waarbij zelfs de wielophanging bijdraagt aan de stevigheid. Toyota claimt daarom dat de iQ even veilig is als menig grote auto, maar dat is voor deze test niet geprobeerd.



Wel is met de iQ gereden. Veel gereden. Plezierig gereden! De bestuurder heeft absoluut niet het idee met een miniatuurtje onderweg te zijn. Op slecht wegdek biedt de iQ het nodige comfort, op de snelweg is de auto opmerkelijk rustig en stabiel. Bovendien is een elektronisch stabiliteitssysteem standaard, dus ook een plotselinge uitwijkmanoeuvre hoeft niet in tranen te eindigen.

Handzamer dan de rest

In de stad is de iQ helemaal in z'n element. De draaicirkel is extreem klein (7,8 meter) en mede daarom is de iQ verbluffend wendbaar. Bovendien is de besturing zeer direct, waardoor de auto nog kleiner voelt. Door de dikke B-stijl (de balk tussen de voorste en achterste zijruit), is het zicht rondom iets minder, wat lastig is in de stad. Gelukkig zijn de buitenspiegels wel lekker groot.

Zelden heeft ondergetekende zo brutaal door de stad gereden. De iQ past in ruimtes en kan bochtjes maken die het andere verkeer voor onmogelijk houdt, en glipt daarom overal watervlug tussendoor.

Comfortabeler dan de rest

De testauto is voorzien van een 1.0 liter metende driecilinder motor. Dat is een cilinder minder dan gebruikelijk. In de regel heeft een driecilinder motor een zeer laag verbruik, maar gaat dat ten koste van de rust. De driecilinder van Toyota heeft echter een zeldzaam fraaie, rustige loop.



Toyota belooft een gemiddeld verbruik van 4,3 liter per 100 km, maar dat is erg scherp gesteld. In de stad is een verbruik van 7 liter op 100 km realistisch. Op de buitenweg verbruikt de iQ ongeveer 4,5 liter per 100 km.

De optionele "MultiDrive" automatische versnellingsbak schakelt vlot en soepel en draagt merkbaar bij aan het comfort. Het motortje is niet bijzonder gretig of levendig, maar presteert juist met een rust en waardigheid die normaal gesproken bij een chique reisauto hoort. Op de snelweg houdt de iQ met gemak hoge kruissnelheden aan.

Bovendien is de iQ opvallend stil. Niet alleen de motor, maar ook de banden en rijwind zijn nauwelijks hoorbaar. De iQ is veel meer dan een handzaam stadsautootje: dit is ook een volwaardige reisauto, maar dan in zakformaat.



Conclusie

Waarom rijdt iemand met een enorme terreinwagen door de stad? Omdat het speciaal is en omdat het een veilig gevoel geeft. Waarom rijdt iemand een grote zakenauto? Omdat het comfortabel is en status geeft. De Toyota iQ biedt datzelfde speciale gevoel, dezelfde veiligheid, volop luxe en een sublieme uitstraling. Maar deze Toyota combineert dat in een slimmere verpakking en is daarom voordeliger, zuiniger en milieuvriendelijker.

Om in Toyota-termen te blijven: de iQ biedt het comfort van een Auris, de ruimte van een Yaris (voorin), het verbruik van een Aygo en de begeerlijkheid van een Lexus. Toyota is helemaal in zijn opzet geslaagd en biedt met de iQ het best rijdende en meest doordachte kleintje van dit moment. Kortom: de Toyota iQ is slimmer dan de rest! ■



Specificaties

Toyota iQ 1.0 Comfort MultiDrive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	299 x 168 x 150 cm
Wielbasis	200 cm
Gewicht	860 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	32 l
Bagageruimte	32/238 l
Bandenmaat	175/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	91 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,5 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	5,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	110 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 17.090,-
Prijs instapmodel	€ 12.495,-