

Toyota Yaris (1999 - 2005) Zinloos geweld?

Autotest | Ooit waren kleine auto's vooral goedkope auto's. De compacte klasse was verstoken van luxe en alleen bedoeld voor het afleggen van kleine afstanden. Toen de autofabrikanten een aantal jaar geleden inzagen dat een compacte auto ook een volwaardige auto kon zijn, ging Toyota nog een stapje verder met de Yaris. Bij de introductie in 1998 zette de Yaris de standaard voor luxe, functionaliteit en veiligheid in de compacte klasse. Wat nog miste in het gamma van deze competitieve kleine Japanner was een snelle variant. Met de komst van de T-Sport wordt nu ook aan deze vraag beantwoord.

Dat Toyota geen half werk heeft gemaakt van de Yaris T-Sport, valt direct op aan het grote luchtrooster dat tot ver onder de bumper doorloopt en de auto direct een ander aanzien geeft. Samen met de in carrosseriekleur gespoten bumpers met geïntegreerde mistlampen geeft dat de auto een spannend uiterlijk. Waar de grote koplampen de gewone Yaris haast aandoenlijk maken, kijkt de T-Sport nu juist dapper de wereld in. De dorpelverbreeders en de fraaie lichtmetalen velgen maken de auto breder en daarmee automatisch stoerder.

Dat het niet alleen bij uiterlijk vertoon bleef, blijkt onder andere uit het met 15 mm verlaagde onderstel. Daarbij zijn ook de veren en dempers stugger gemaakt om de auto minder te laten overhellen in de bochten en zo de wegligging en handelbaarheid te verbeteren.

Interieur

Ook het interieur is stevig onder handen genomen. Het eerste wat daarbij opvalt zijn de diverse zilverkleurige accenten. Zo zijn het stuurwiel en de versnellingspook met zwart en zilvergrijs leder bekleed. Dat staat leuk, ware het niet dat het zilveren leder minder absorberend is en bij stevig bochtenwerk de kans bestaat dat de handen van de bestuurder er geen grip meer op hebben. De portiergrepen en diverse knoppen zijn verchromd, wat weer goed bij de andere accenten past.



Belangrijkste verschil met de gewone Yaris is de snelheidsmeter. In iedere Toyota Yaris is de snelheidsmeter midden bovenop het dashboard ondergebracht. Daarmee is het kijken op die meter minder vermoeiend voor de ogen, omdat de bestuurder nou eenmaal op het midden van de weg let en niet op de linker helft. Terwijl in de gewone Yaris een vernuftig projectiesysteem is te vinden waardoor de bestuurder de ogen niet alleen op het midden kan houden, maar ook nog eens in de diepte gefocust, kent de T-Sport conventionele ronde klokken met wijzers. Zoals het hoort in een hippe sportwagen zijn deze uitgevoerd met witte wijzerplaten. En alhoewel het de auto prima staat, doet het iets afbreuk aan het rijplezier.

Niet alleen is het systeem met de projectie een ergonomisch hoogstandje, de schaalverdeling van deze analoge klokken is wat onduidelijk. In de buurt

van de cijfers die de snelheid aangeven staan dikke stippen, zodat het de bestuurder niet duidelijk is wanneer precies 100 wordt gereden. Is dat als de naald op de stip bij de 100 staat of op het getal 100? Zeker op een weg vol flitspalen geeft dat met een potente auto als de Yaris T-Sport een onzeker gevoel.

Motor

Ook met de motor deed Toyota niet kinderachtig. Het betreft hier geen gewone Yaris-motor die voor de gelegenheid wat feller is gemaakt. Toyota koos voor de T-Sport een 1.5-liter 4-cilinder met dubbele nokkenas. Daarmee levert de krachtbron 105 paardekrachten die bij 6000 toeren geen enkele moeite hebben het 915 kg wegende autootje kwiek in beweging te zetten. Omdat het maximale vermogen bij een hoog toerental los komt, is de Yaris bij gewoon gebruik een prima stadsauto die nooit agressief of opdringerig wordt.

Net zoals het interieur sportief is aangekleed maar nog steeds even functioneel is gebleven, heeft nu ook de motor een duidelijke extra maar is nog even handelbaar als voorheen. Wanneer de T-Sport wordt geprovoceerd, stelt de auto zeker niet teleur. Het motorgeluid is daarbij ronduit inspirerend en de prestaties spannend. Dat komt niet zozeer uit de sprinttijd van 0 naar 100 km/u van 9 seconden of de topsnelheid van 190 km/u (wat overigens 200 op te teller betekent).



De T-Sport maakt vooral met groot plezier tussensprintjes in het gebied van 60 naar 120 km/u en weet bestuurder en inzittenden dan kostelijk te vermaken. Volgens Toyota is de sprint van 60 naar 100 km/u in 8,4 seconden geklaard.

Close ratio

De brochure maakt trots melding van de close-ratio versnellingsbak waarmee de T-Sport is uitgerust. Dat betekent dat de versnellingen elkaar minder overlappen en de motor daarom vaker in het optimale toerengebied draait. In de praktijk is helaas weinig van deze voorziening te merken. De auto schakelt prima en pakt steeds goed op, maar een echte close-ratio bak gedraagt zich toch duidelijk anders. Waarschijnlijk heeft Toyota, niet ten onrechte, meer rekening gehouden met praktisch gebruik in de stad. Daar is het minder wenselijk een auto te hebben die voor iedere versnelling of vertraging vereist dat even wordt geschakeld.

Het eerder genoemde verbeterde onderstel zorgt ervoor dat de T-Sport duidelijk wendbaarder is dan de gewone Yaris. Omdat de Yaris een groot deel van de functionaliteit en ruimte uit de hoogte haalt, kon aan de bochtsnelheid niet wezenlijk veel verbeterd worden. Wie een snelle bocht inzet zit redelijk gemakkelijk aan de grens. Het grote verschil met de gewone Yaris is dat de auto beter zich beter laat aanvoelen en ook niet vies is een stukje (gecontroleerd) te glijden.

De remmen zijn met schijven achter en geventileerde schijven voor prima op hun taak berekend (ABS is standaard). Bij een noodstop vanaf hoge snelheid is duidelijk te merken dat de remmen een stevige klus aan de auto hebben. In stadsverkeer zijn de remmen juist aangenaam bijterig en is de T-Sport sneller tot stilstand te brengen dan menig een zal verwachten van dit kleintje.



Conclusie

Is het allemaal zinloos geweld met deze Toyota Yaris T-Sport, of is het een zinvolle aanvulling op het Yaris-programma? De T-Sport is geen scheurijzer van de eerste orde waar andere kleine GTi's sidderend voor op de vlucht zullen slaan. Bij de T-Sport stond het verhogen van het rijplezier voorop, waarbij niets van de functionaliteit en bruikbaarheid van de auto mocht worden ingeleverd.

Daarom is de Yaris T-Sport geen opdringerige auto die bij sneeuw of regen nauwelijks op de weg valt te houden. Daarentegen is de auto wel wendbaarder, communicatiever en vooral gemakkelijker geworden. Wanneer nodig kan het extra motorvermogen worden aangewend om een feestje te bouwen. Zie dit echter niet als zinloos geweld. Want bij extra vermogen horen ook betere remmen en betere wegligging die de auto behalve leuker ook veiliger maken. De Toyota Yaris T-Sport is geen zinloos geweld maar een smaakmakende extra. ■



Specificaties

Toyota Yaris (1999 - 2005) 1.5 16v VVT-i T-Sport 3d

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	364 x 166 x 149 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	915 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	900 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	437/744 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1497 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 6000 tpm
Koppel	143 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	6,9 l / 100 km
Verbruik stad	8,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 17.490,-
Prijs instapmodel	€ 11.890,-