



Toyota iQ Kleinkunst

Duurtest | In 2008 heeft Toyota het bouwen van kleine auto's tot een kunst verheven. Toyota's nieuwste kleintje was niet het zoveelste budgetautootje, maar moest ondanks een lengte van minder dan drie meter alle luxe, verfijning en veiligheid van een grote auto bieden. Dat concept sprak de Autozine-redactie zo aan, dat direct na de eerste testrit een iQ werd aangeschaft. Nu is het 2013 en staat de teller op 40.000 km. Is het kunstje inmiddels achterhaald?

Toen Toyota 's werelds eerste luxeauto van drie meter introduceerde, waren de verwachtingen hooggespannen. De pers was enthousiast en een toonaangevend Brits medium sprak zelfs van "Toyota's iPod", om aan te geven dat de iQ het in zich had om een ware rage te ontketenen. Bovendien toonden allerlei andere merken kort na de introductie van de iQ concepten van hun eigen kleine, superdeluxe autootjes.

Het mocht allemaal niet zo zijn. Toyota wist het concept van een luxe auto op zakformaat niet te verkopen. Het grote publiek rekent een auto nog altijd af per strekkende meter en ziet de iQ slechts als "duur". De verkoopcijfers bleven achter bij de verwachtingen en in Nederland staat de iQ niet eens in de verkoop top-100.



In juli 2011 was Autozine zelfs goed voor 4% van alle verkochte exemplaren in Nederland door een tweede iQ aan te schaffen. Dit keer een handgeschakelde "Bronze Edition", die misschien nog wel mooier is dan de peperdure, parelmoer witte redactie-auto met handgemaakt lederen interieur en alle denkbare opties.

Tevredenheid

In de tevredenheids top-100 scoort de iQ stevast hoge ogen. Al sinds de introductie van het model in 2008 staat de iQ altijd in de bovenste regionen van de lijst van meest betrouwbare auto's.

Op één schoonheidsfoutje na is ook de Autozine-auto probleemloos. Het probleem(pje) ontstond nadat de (koude) motor was gestart, de auto een paar meter werd verplaatst en meteen weer werd uitgeschakeld (de automaat laat zich niet parkeren in neutraal, duwen was daarom geen optie). Op dat moment "verzuipt" de motor. De elektronica achter de startknop weet echter geen raad met deze situatie. Pas na enkele tientallen startpogingen kwam de iQ rochelend en in een walm van chemische gassen weer tot leven.



In de loop der jaren is de driecilinder benzinemotor steeds fijner gaan lopen. De auto is niet alleen (nog) stiller geworden, het verbruik is flink gedaald. De handgeschakelde iQ staat inmiddels op 80.000 km en verbruikt gemiddeld 1 op 23.4 (met een meer dan milieubewuste bestuurder). De automaat heeft 40.000 km afgelegd en scoort over die afstand 1 op 19.3 (met een ietwat gehaaste chauffeur). Omdat de iQ hoog en relatief breed is, is het frontale oppervlak enorm. Hard rijden wordt daarom eerder afgestraft met een hoog verbruik dan bij andere kleintjes.

De prestaties zijn precies voldoende om mee te komen met de verkeersstroom, maar snel is de iQ allerminst. Toch is dat nooit storend. Dankzij de overvloedige ruimte (voorin), de fijne stoelen, de rijke

uitrusting en het lage geluidsniveau heerst er rust in het interieur die simpelweg niet hoeft te worden doorbroken met hardrijden. Wanneer het echter moet, kan de iQ wel degelijk opschieten. Zo vormde een snelle rit naar de Autosalon van Parijs geen enkel probleem.



Weggedrag

Voor snel bochtenwerk leent de iQ zich juist prima. De iQ is veel breder dan andere kleintjes en dat maakt de auto als vanzelf stabiel. Bovendien hebben de standaard gemonteerde "all weather" Bridgestone banden zich in alle seizoenen overtuigend bewezen.

Dankzij de hoge mate van comfort leent de iQ zich veel beter voor het afleggen van lange afstanden dan andere kleintjes. Daarnaast heeft de iQ een geheim wapen in huis voor het gebruik in de stad: de kleinste draaicirkel ter wereld. Op het aller, aller, allerlaatste moment haalt de iQ een bocht die voor een andere auto onmogelijk is. De iQ stuurt niet alleen, maakt "hoeft" desnoods. Ook in parkeergarages is de kleine draaicirkel een uitkomst. Het klassieke straatjekeren lukt in de regel zonder steken.



Comfort

Het kunstje dat "iQ" heet gaat echter verder dan de rijeigenschappen. Ook de uitrusting en het afwerkingsniveau maken duidelijk dat dit niet zomaar een kleintje is. Niet alleen voor de hand liggende zaken zoals airconditioning, negen (!) airbags, sleutelvrije toegang, een licht- en regensensor en een uitgebreide anti-slip regeling (ABS, ESP en tractiecontrole) behoren tot de uitrusting.



De verfijning zit ook in details die niet direct opvallen, maar het dagelijks leven wel veraangenamen. Denk daarbij aan een boordcomputer, elektrisch inklapbare buitenspiegels met geïntegreerde knipperlichten, audiobediening vanaf het stuurwiel en een automatisch dimmende binnenspiegel.

Optioneel is de iQ leverbaar met een geïntegreerd navigatiesysteem én een hoogwaardig audiosysteem. Helaas zijn kaart-updates kostbaar en schaars. De klank van het audiosysteem is opmerkelijk goed voor een auto in deze klasse, maar de jaren beginnen te tellen voor de elektronica. De andere Toyota's zijn voorzien van een veel moderner systeem met meer (uitbreidings)mogelijkheden.



Alhoewel de iQ per strekkende meter misschien kostbaar is, maken de complete uitrusting en de prachtige materialen dat meer dan goed. Sterker nog: weinig andere auto's bieden zo veel luxe en veiligheid voor zo weinig geld.

Ruimte

Het laatste kunstje van de iQ is te vinden in de ruimte. Een "manco" van de Smart ForTwo is het feit dat die auto ruimte biedt aan slechts twee personen. Afhankelijk van het postuur van de bestuurder biedt de iQ ruimte aan drie of vier personen.



De iQ is bedoeld als tweepersoons auto met noodbankje achterin. In de regel is de achterbank opgeklapt, zodat een redelijke bagageruimte beschikbaar is. De voorstoelen staan vrijwel tegen de opgeklapte achterbank aan, zodat de beenruimte achterin nul is.

Echter... in plaats van een dashboard heeft de iQ zoveel extra ruimte voor de bijrijdersstoel dat deze verder naar voren kan worden geschoven dan de bestuurdersstoel. Vanaf dat moment is de beenruimte rechts achterin vergelijkbaar met die van andere kleine auto's. Alleen met een heel kleine bestuurder kan de bestuurdersstoel zo ver naar voren worden geschoven, dat ook links achterin bruikbare beenruimte ontstaat.



Tenslotte

Wie bijvoorbeeld in de file om zich heen kijkt, ziet dat het merendeel van de auto's door één of hoogstens

twee personen wordt gebruikt. Het is dan niet slim om iedere dag heel veel extra ruimte mee te slepen voor die enkele keer dat er met meer dan twee personen wordt gereden.

Het is logisch om de rollen om te draaien: altijd zuinig en schoon en voor de enkele keer dat het nodig is slimme extra ruimte. Mede dankzij deze "twee plus een"-opzet maakt de iQ zijn naam helemaal waar.



Conclusie

Toyota heeft het bouwen van kleine auto's tot een kunst verheven door in een auto van nog geen drie meter alle luxe, verfijning, veiligheid en comfort van een grote auto te combineren. Van een kleine auto heeft de iQ alleen het lage verbruik en de wendbaarheid.

In grote wereldsteden is dit concept aangeslagen en is de iQ zeer populair. Daarbuiten lijkt Toyota de boodschap niet over te kunnen brengen en blijft het succes uit. Voor Autozine blijft de iQ echter de slimste auto die er is. Bij gebrek aan concurrentie zal de iQ daarom voorlopig dienst blijven doen bij de redactie. En zoals voor veel kunstwerken geldt: pas vele jaren na dato ziet ook het grote publiek de schoonheid er van in. ■

Specificaties

Toyota iQ 1.0 Aspiration 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	€ 18.605,-
Prijs instapmodel	€ 12.495,-