



Toyota Verso-S Gezinsuitbreiding

Autotest | Er komt een tijd dat een gewone auto niet meer voldoet. Bij gezinsuitbreiding is meer ruimte nodig. Bovendien worden zaken als betrouwbaarheid, degelijkheid en zekerheid dan belangrijker dan voorheen. In dat geval gaan de gedachten al snel uit naar een Toyota. En juist de Toyota-familie is recent uitgebreid met de ruime en praktische "Verso-S".

Naast betrouwbaarheid is er nog een punt waar Toyota hoog op scoort: milieuvriendelijkheid. Alhoewel Toyota bijna synoniem is met "hybride", bedient de Verso-S zich van conventionele technieken. Desondanks heeft Toyota er wel alles aan gedaan om ook de Verso-S zo zuinig mogelijk te maken.

Zo heeft de motor een iets kleinere inhoud dan gemiddeld, terwijl het vermogen wel gemiddeld is. De Verso-S is voor de Nederlandse markt altijd voorzien van een 1.3 liter benzinemotor die goed is voor 99 pk / 125 Nm. Alleen in het buitenland is ook een Verso-S diesel leverbaar.

Om het verbruik te verlagen voorziet Toyota in een prima functionerend start/stop-systeem, een schakelindicator en een zeer uitgebreide boordcomputer. Deze laatste toont niet alleen het huidige verbruik, maar zelfs een analyse van de rit zodat de bestuurder steeds zuiniger leert rijden.



Prestaties

Het karakter van de motor is sterk afhankelijk van de gekozen overbrenging. De meest zuinige variant van de Verso-S heeft een "CVT" (Continu Variabele Transmissie) versnellingsbak. Dit is geen traditionele automaat, maar een systeem dat dankzij een variabele

overbrenging onder alle omstandigheden de ideale verhouding kan kiezen. De Verso-S is voorzien van de laatste generatie van de CVT en die weegt 13 kg (!) minder dan de voorgaande. Bovendien zou de nieuwe CVT zuiniger met brandstof omspringen en tegelijkertijd beter presteren.

Wanneer stevig wordt doorgereden en/of de snelheid vaak verandert, zoekt de CVT continu naar de juiste overbrengingsverhouding. Dat gaat gepaard met een zeurderig geluid. Daarbij reageert de motor met een zekere vertraging op de commando's en ook dat is storend.



De "Multidrive CVT" dwingt bijna een kalme en gelijkmatige rijstijl af. Alleen dan levert CVT een wezenlijke bijdrage aan het comfort en is de auto inderdaad zeer zuinig. Het door Toyota beloofde verbruik van 5 liter per 100 km is echter zeer scherp gesteld, reken in de praktijk op een liter meer.

De Verso-S met handgeschakelde zesversnellingsbak heeft een heel ander karakter. Dat begint al met de korte slag van de koppeling en de korte eerste versnelling, waardoor de motor veel directer reageert. Ook het dieper intrappen van het gaspedaal heeft meteen effect. Eenmaal op kruissnelheid is de handgeschakelde Verso-S rustiger (o.a. omdat de CVT-bak hoorbaar is en de handgeschakelde niet).

Omdat de handgeschakelde Verso-S met meer gemak presteert, hoeft de bestuurder ook minder vaak een

beroep te doen op het maximale motorvermogen. Alhoewel de handgeschakelde variant in theorie meer verbruikt dan de CVT, was het testverbruik van de handgeschakelde testauto in de praktijk toch lager (5,5 liter per 100 km).



Weggedrag

De besturing is indirect en gevoelloos, waardoor de communicatie met de bestuurder gering is. Wie het stuurwiel niet goed vasthoudt, zal daarom ongemerkt gaan slingeren op de snelweg. Een andere bandenmaat c.q. velgmaat kan dit probleem verminderen.

Net als MPV's van andere merken, is deze Toyota smal en hoog en dat komt de rijeigenschappen niet ten goede. In combinatie met een relatief zacht onderstel helt het koetswerk nadrukkelijk over in de bocht. Met name op nat wegdek glijdt de Verso-S daarom gemakkelijk weg over de voorwielen ("onderstuur"). Dit wordt effectief opgevangen door het standaard aanwezige elektronische stabiliteitsstelsel.



Alhoewel de veiligheid is gewaarborgd, rijdt de Verso-S niet zo goed als een traditionele personenauto. Andere fabrikanten weten dit probleem net iets beter op te lossen en bieden wel MPV's aan die even goed rijden als een gewone auto. Daarbij is de Verso-S bijzonder zijwindgevoelig. De Verso-S valt positief op op slecht wegdek, dat brengt deze dappere Toyota niet uit koers.



Uitrusting

De Verso-S is de eerste Toyota die is voorzien van een nieuw audio- en navigatiesysteem. Dit betekent een grote sprong vooruit ten opzichte van de vorige generatie, zowel in de mogelijkheden als gebruikersvriendelijkheid. De iPod/iPhone wordt nu standaard herkend en vereist niet langer een aparte interface. Bijzonder is dat dit nieuwe "infotainment"-systeem achteraf is uit te breiden. Net als voor de mobiele telefoon, zal Toyota "apps" uitbrengen die naar wens op het navigatiesysteem zijn te installeren.

Zoals gebruikelijk bij Toyota, is het interieur degelijk en smetteloos afgewerkt. Deze nieuwe kleine MPV van Toyota benadert zelfs de afwerkingskwaliteit van de Corolla Verso van voorheen!



Ruimte

Het belangrijkste is voor het laatste bewaard: de ruimte. Dankzij de uitgekiende vormgeving, ziet de Verso-S er forser uit dan de auto eigenlijk is. De verleiding is daarom groot de Verso te vergelijken met MPV's uit een hogere klasse. De Verso-S meet net geen 4 meter en valt daarmee in de klasse van de Honda Jazz, Hyundai ix20 en Renault (Grand) Modus.

In vergelijking met die auto's is de ruimte voorin de Toyota royaal. Met name de hoofdruimte is uitmuntend. Zelfs lange bestuurders hebben met de stoel in de hoogste stand nog steeds vele centimeters hoofdruimte over! Een klein minpuntje: de veiligheidsgordels zijn niet in hoogte verstelbaar, wat voor diezelfde lange bestuurders minder comfortabel is.

Achterin zijn de hoofd- en beenruimte wederom uitstekend. De achterbank is niet alleen het domein van kinderen, ook volwassenen zitten hier prima, zelfs op een langere afstand. Heel prettig is dat de rugleuning van de achterbank in twee delen verstelbaar is.

Bagage

Behalve ruimte voor passagiers, biedt de Verso-S volop bergruimte voor spullen. De auto is royaal voorzien van bakjes, vakjes, haakjes en wat dies meer zij. Onder de laatste categorie valt ook het dubbele dashboardkastje met in de bovenste helft een AUX- en USB-aansluiting.

De bagageruimte meet standaard 420 liter en dat is bovengemiddeld veel. Heel handig is de laadvloer die in hoogte kan worden versteld. In de hoogste stand is er geen tildrempel, maar iets minder laadruimte. Logischerwijs biedt de Verso-S met de laadvloer in de laagste stand meer ruimte, maar moet de bagage over een rand worden getild.

De bagageruimte kan worden vergroot tot maximaal 1.388 liter, wat juist minder is dan gemiddeld. Het gemak waarmee de kofferruimte kan worden vergroot is een toonbeeld van eenvoud. Het is niet nodig om de zitting van de achterbank los te maken of de hoofdsteunen uit te nemen. In plaats daarvan voldoet het om een hendel in de bagageruimte om te halen, waarop de achterbank opklapt en een vlakke laadvloer ontstaat.



Conclusie

Compacte, ruime gezinsauto's zijn razend populair en daarom is het logisch dat Toyota nu ook een kleine "MPV" aanbiedt. Maar ... Toyota's zijn vaak zo vernieuwend of in ieder geval zo doordacht, dat ze de beste in hun soort zijn. Helaas is de Verso-S niet innovatief en op geen enkel vlak significant beter dan de rest. De Verso-S rijdt zeker niet slecht, maar scoort qua weggedrag desondanks niet meer dan gemiddeld in dit segment.

De Verso-S valt positief op door de enorme ruimte, zowel voor- als achterin. De bagageruimte is buitengewoon makkelijk te vergroten, zodat deze in de praktijk maximaal zal worden benut. Het moderne audio- en navigatiesysteem is ook een echte aanwinst voor de Verso-S. Dankzij de lichtgewicht bouw en de efficiënte motor, is het verbruik aangenaam laag. De Verso-S is daarmee geen revolutionaire auto, maar wel een welkome uitbreiding van de Toyota-familie. ■



Specificaties

Toyota Verso-S 1.3 VVT-i Dynamic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	399 x 170 x 160 cm
Wielbasis	255 cm
Gewicht	1.055 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	42 l
Bagageruimte	430/1388 l
Bandenmaat	185/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1329 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	99 pk @ 6000 tpm
Koppel	125 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,3 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	126 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 22.450,-
Prijs instapmodel	€ 18.495,-