

## Toyota Yaris (1999 - 2005)

### Groots kleintje

Rij-impressie | Wat bezielt iemand om op de drukste dag van de zomer vrijwillig in de file te gaan staan? De hoop dat files met de auto van deze test minder onaangenaam zijn. Toyota's nieuwe kleintje biedt met een automatische koppeling en een navigatiesysteem twee middelen die een file kunnen voorkomen, of minimaal minder pijnlijk maken. Twee zaken ook die voorheen alleen voorbehouden waren aan grote reislimousines. Toyota lijkt met de Yaris de frontale aanval aan te gaan met auto's uit een hogere klasse. Een waanidee?

De eerste kennismaking met de Yaris is er één van verbazingen. Het interieur straalt een ruimte uit die ik eerder in een flinke MPV verwacht dan in een kleine Toyota. De lichte kleuren en bolle vormen geven een geborgen maar toch ruim gevoel. De Yaris oogt niet alleen ruim, de auto is ook ruim. De hoofdruimte voorin is enorm, met een hoge hoed op zou ik nog achter het stuur passen. Ondanks de vele verstelmogelijkheden van de voorstoel kan ik de perfecte zitpositie niet vinden door een te opdringerige hoofdsteun.

De achterbank kan schuiven om meer ruimte achterin te bieden of juist de bagageruimte groter te maken. Met de achterbank in de achterste stand zeggen mijn passagiers goed te zitten. Jammer is dat de voorstoelen niet in hun originele stand terugkeren na naar voren te zijn geschoven om toegang te bieden tot de achterbank.

De klokken zijn in het midden van het dashboard te vinden; wat mij betreft de beste plek ware het niet dat het focussen tussen het verkeer voor de auto en de meters op het dashboard vermoeiend is. Dat heeft Toyota ook ingezien en daarom heeft de Yaris een uniek stukje techniek aan boord: holografische projectie. Het display waarop snelheid, toerental en brandstofvoorraad zijn af te lezen lijkt zich zo'n 50 cm dieper in het dashboard te bevinden dan werkelijk het geval is. Het gevolg: minder vermoeiend voor de ogen om te wisselen tussen verkeer en klokken. Als de verlichting wordt ingeschakeld dimt de display bovendien om rijden in het donker te vergemakkelijken. Wie overdag dimlicht voert en een

zonnebril draagt is echter minder gelukkig met dit stukje meedenken van de auto.

### FreeTronic

Volgens de verkeersinformatie is de file op de A2 het langst zodat hierop de keuze valt. In oneindige files als deze flitst de wens voor een automaat wel eens door mijn hoofd. Het mindere rijplezier, het hogere verbruik en het "handicapimago" houden die wens bij niet meer dan een flits. De als extra leverbare "Free Tronic" (fl. 1453,-) op deze Yaris combineert echter het gemak van een automaat zonder in te leveren op verbruik of rijplezier. De Free Tronic is een automatische koppeling: wel schakelen, niet koppelen. Het systeem went snel en schakelt altijd vlot. De pook heeft wat speling en voelt alsof de bak al enkele honderdduizenden kilometers heeft afgelegd, hetgeen niet het geval is. In de eerste versnelling heeft de auto geen kruipneigingen.

De snelheid waarmee de koppeling aangrijpt is afhankelijk van de bediening van het gas zodat de Yaris naar wens kruipend door de file of gehaast door de stad kan jakkeren. In de eerste en tweede versnelling trekt de auto probleemloos op. De Free Tronic wil ook van de plek komen in een hogere versnelling, maar maakt middels een overduidelijk waarschuwingssignaal duidelijk niet gelukkig te zijn met dergelijke pesterijen. Dankzij de Free Tronic behoort remmen op de motor nog steeds tot de mogelijkheden. Door het gas ruim voor het schakelen los te laten voelt de elektronica wat de bedoeling is en kan de file worden getrotseerd met een minimum

benzineverbruik.



## Stadsverkeer

Bij het verlichten van de pijn van een file houdt het wat Toyota betreft niet op. Reden van veel extra verkeer en opstoppingen in de stad zijn zoekende automobilisten. Mijn testauto weet zelf de weg dankzij het Toyota navigatiesysteem (extra à fl. 2.500,-). Om het gedrag als stadsauto te testen vraag ik het navigatiesysteem mij de weg te wijzen naar een adres in het hartje van Amsterdam. Een damesstem met de emotie van een nieuwslezeres wijst mij feilloos de weg.

Als ik doelbewust een verkeerde afslag kies, begint het systeem niet als een kenau te brullen maar verschijnt in het display "berekenen nieuwe route" waarna het navigatiesysteem via een alternatieve route alsnog de weg wijst naar de gekozen bestemming. In Amsterdam weet de Yaris overal de weg en houdt ook perfect rekening met éénrichtingsverkeer. Later op de dag stuurt het navigatiesysteem de auto het IJsselmeer in als ik een adres in een nieuwbouwwijk in Hoorn opvraag. Een reuze originele test, die door de Toyota importeur echter minder op prijs zal worden gesteld.

In het drukke stadsverkeer van Amsterdam is de Yaris in zijn element. De auto is goed te overzien en is vergefelijk op slecht wegdek. De Free Tronic blijkt ook in de stad een aangename extra, het rijden is simpelweg minder inspannend. Bovendien zal de motor nooit afslaan na een noodstop, zodat de half automaat ook als veiligheidsvoorziening is aan te merken. Op de smalle Amsterdamse grachten is een hellingproefje met de Free Tronic niet te vermijden: zowel met de handrem als met de voetrem reageert de koppelingshulp zoals verwacht.

Aangekomen op de gekozen bestemming verschijnt een zwart-wit geblokte vlag in de display waarna een parkeerplaats kan worden gezocht. Mede dankzij de prettig werkende stuurbevestiging is het geen enkel probleem de Yaris voor een café te parkeren om de auto eens rustig te bewonderen. Het opdringerige piepsignaal ten teken dat de achteruit is ingeschakeld had van mij niet hoeven. In het donkerblauw metallic heeft de auto iets chiques. In de "SOL" uitvoering is de Yaris voorzien van in lakkleur gespoten bumpers en spiegels en een verchromde grille. Mijn vrouwelijke gezelschap bestempelt de Yaris als een "snoepie".

Na de alcoholvrije verfrissing tijdens deze warmste dag van de zomer is het tijd file en stadsverkeer in te ruilen voor de open snelweg. In de stad presteerde de 1 liter 4 cilinder krachtbron voortreffelijk. Invoegen op de drukke snelweg blijkt ook geen enkel probleem. De Free Tronic schakelt rap zodat de 100 km/u snel op het display verschijnt. Ook als mijn passagiers blijven aandringen laten auto en bestuurder zich niet kennen.

Bij 140 km/u is de Yaris rustig voor een auto in deze klasse en geeft de motor geen krimp. Volgens de (standaard!) boordcomputer ligt het verbruik bij deze snelheid nog steeds rond de 1 op 16.

Vanaf 80 km/u vol op de remmen getrapt laat het anti-blokkeer remsysteem veel bandengepiep horen, maar komt Yaris keurig gecontroleerd tot stilstand. Het onderstel van de Toyota is een mooi compromis tussen gebruik in de stad en op de snelweg. De auto voelt zich net zo lekker op een snel genomen klaverblad als in krappe steegjes in de stad. Alleen echt ongelukkige randen of oneffenheden worden erg hard doorgegeven.

## Techniek

Verantwoordelijk voor de prima eigenschappen in de stad en op de snelweg is een uitgekiend brok techniek. Als de Toyota dealer mij wijs had gemaakt dat deze testauto een 1.3 of 1.4 liter motor had, zou ik de techniek als matig hebben gewaardeerd maar de prestaties van de auto zelf nog steeds hebben bejubeld. Maar dit is een 998 cc tellende krachtbron die onder alle omstandigheden zeer acceptabele prestaties neerzet. Nadeel van de geringe motorinhoud is een laag koppel. In de praktijk vertaalt dit zich in weinig indrukwekkende tussensprints bij lagere toeren. De motor mag stiller maar is niet onacceptabel luid.

In de stad kan de Yaris mee met agressief stadsverkeer, op de snelweg is een hoge kruissnelheid haalbaar. Na zo'n 300 kilometer rijden waarvan grofweg eenderde stadsverkeer, eenderde snelweg en eenderde B-weg meldt de boordcomputer een gemiddeld verbruik van 1 op 19,5! Daarmee is de Yaris-motor een absoluut juweel. Gecombineerd met de tankinhoud van 45 liter bedraagt de actieradius in mijn geval bijna 900 KM.

Mede verantwoordelijk voor de goede eigenschappen is het lage gewicht van de Yaris. De SOL uitvoering met standaard twee airbags, ABS en alle standaard verstevigingsbalken weegt slechts 825 kg. Vergelijkbare compacte auto's van Duitse makelij brengen vaak meer dan 1000 kg op de schaal, wat een hogere schaal in de wegenbelasting betekent alsmede

een hoger verbruik. Toyota kennende komt het woord "defect" niet in haar woordenboek voor. Mede daarom durft Toyota vaste prijzen voor onderhoud te hanteren zodat de kosten per kilometer al voor aanschaf van de auto vast staan.

## Conclusie

Het verschil in techniek en veiligheidsniveau tussen compacte en grote auto's wordt steeds kleiner. De Toyota Yaris in SOL uitvoering is compleet, de techniek de mooiste die in een dergelijke kleine auto te vinden is. De Free Tronic automatische koppeling is een aangename extra die het gemak van een automaat met het plezier van een handgeschakelde auto combineert. De Yaris is een praktische, betrouwbare en leuk vormgegeven auto die de lat voor compacte auto's hoger legt. Missie geslaagd. ■



# Specificaties

## Toyota Yaris (1999 - 2005) 1.0 16v VVT-i Linea Sol 3d

### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	362 x 166 x 150 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	840 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	650 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	437/744 l
Bandenmaat	

### Motor en prestaties

Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	65 pk @ 6000 tpm
Koppel	90 Nm @ 4100 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,6 sec.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

### Prijs

Prijs	€ 13.890,-
Prijs instapmodel	€ 11.890,-