



Toyota Yaris Cross

Ieder nadeel heeft zijn voordeel

Autotest | Autokopers hebben vaak tegenstrijdige wensen. Ze willen de ruimte en de stoere uitstraling van een terreinwagen, maar niet de buitenmaten of het verbruik ervan. Daarom is de SUV ofwel "Sports Utility Vehicle" in het leven geroepen. Toch zijn er klanten met nog meer wensen, zoals volop binnenruimte en toch een compacte auto. Toyota stelt een antwoord te bieden op die tegenstrijdige wensen met de "Yaris Cross".

Toen Toyota de vierde generatie van de Yaris ontwierp, werd meteen een compacte SUV gepland. Immers, SUV's zijn razend populair en Toyota bood nog geen exemplaar in het compacte segment aan. De Yaris hatchback en SUV delen het platform, de techniek en de huisstijl. Echter, de hatchback is laag en gedrongen terwijl de Cross in de hoogte is gebouwd. Toch is de Cross meer dan alleen hoog. Om de harmonie van het ontwerp te behouden heeft de Cross grote wielen en accenten die de breedte benadrukken. Als hint naar de andere SUV's van Toyota heeft de Yaris Cross dezelfde dik aangezette wielkasten als de RAV4.

"Ondanks de hoge bouw heeft de Yaris Cross het dynamische en vertrouwenwekkende weggedrag van een lagere auto"



Dankzij alle aanpassingen heeft de Cross 25 mm meer bodemvrijheid dan de Yaris hatchback. Voor velen zullen de instap en zithoogte echter veel belangrijker zijn. Daarom zijn de voorstoelen extra in hoogte verstelbaar om in totaal tot een 65 mm hogere zit te komen. Ondanks de hoge zit is ruim voldoende hoofdruimte beschikbaar. De ruimte achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Dat wil zeggen: volwassenen passen achterin, maar ze hebben weinig beweegruimte over.

Om er voor te zorgen dat de Yaris Cross zich leent voor hobby en ontspanning heeft Toyota extra aandacht besteed aan de bagageruimte. De achterbank is in drie (!) delen neerklapbaar, de vloer van de bagageruimte is in twee delen te verstellen en de hoedenplank is opvouwbaar. Daarbij is het mogelijk om de bagageruimte in vakken te verdelen en/of spullen vast te zetten met flexibele banden. Heel chic: optioneel is de Yaris Cross te voorzien van een elektrisch bedienbare achterklep die met een voetbeweging onder de achterbumper is te openen.

Smart Connect

De Yaris Cross is de eerste Toyota die is voorzien van Toyota's nieuwe infotainment-systeem genaamd "Smart Connect". De belangrijkste noviteit is dat dit geïntegreerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem over een internetverbinding beschikt. Daarmee kunnen routes worden aangepast aan de actuele verkeersinformatie en kan het systeem helpen om een vrije parkeerplek te vinden. Nadat een parkeerplaats is gevonden kan automatisch worden betaald. Na het weggrijpen stopt de betaling automatisch. Het systeem is via de internetverbinding te voorzien van updates, dus het is niet langer nodig om de dealer te bezoeken voor aanpassingen.

De eerste generatie van Smart Connect is in de praktijk helaas niet vrij van fouten. Het werkt soms traag en daarom is de vraag of de hardware wel snel genoeg is voor de beloofde toekomstige uitbreidingen. De Nederlandse stem klinkt dwingend en kwaadaardig, alsof er akelige consequenties volgen wanneer de instructies niet worden opgevolgd. De Engelse stem is juist jolig alsof ze digitale helium heeft gesnoven. Toyota heeft deze kritiek inmiddels ter harte genomen en belooft dit aan te pakken bij de eerste software-update.

Smart Connect kan niet worden bediend met gesproken commando's. Wanneer op de "spraak"-knop op het stuurwiel wordt gedrukt is dit alleen om een slimme assistent op een aangesloten smartphone (Apple CarPlay / Android Auto) te activeren. Het optionele JBL audiosysteem klinkt

bijzonder goed voor een auto in deze prijsklasse. Het geluid is vol en helder, alleen net niet voldoende detailrijk om het label "hifi" te geven.



Op het gebied van veiligheid voorziet de Yaris Cross in alle voorzieningen die mogen worden verwacht van een moderne auto, en soms zelfs meer! Zo zijn "matrix koplampen" leverbaar die de lengte en breedte van de lichtbundel kunnen aanpassen aan de snelheid en omgeving. Bovendien kan een deel van de lichtbundel tijdelijk worden gedimd om te voorkomen dat tegenliggers worden verblind terwijl het grootlicht blijft branden. Uniek is de centrale airbag. Deze bevindt zich tussen de voorstoelen en voorkomt dat passagiers elkaar raken bij een ongeval.

Hybride

In de introductie van dit verslag werd al aangegeven dat menigene het imago van een terreinwagen op prijs stelt, maar geen behoefte heeft aan de techniek waarmee daadwerkelijk in het terrein kan worden gereden. Daarom hebben de meeste SUV's tweewielaandrijving en motoren die zijn geoptimaliseerd voor gebruik op de openbare weg (dus geen vierwielaandrijving of techniek die onder extreme hoeken blijft functioneren). Desondanks blijft een SUV groot en hoog en dat zorgt voor een hoger verbruik. Om het verbruik te beperken zijn de meeste grote SUV's inmiddels leverbaar met hybride-aandrijving. Toyota levert deze techniek nu ook in een compacte SUV.

Onder de motorkap van de Yaris (Cross) is een 1.5 liter motor te vinden die functioneert volgens de zogenaamde Atkinson cyclus. Dat maakt de motor onwillig en traag, maar wel heel zuinig. Om te zorgen voor de nodige levendigheid assisteert een elektromotor. De Yaris kan een korte afstand (+/- 2 km) geheel elektrisch afleggen. In de meeste gevallen werken de benzine- en elektromotor samen voor meer souplesse en betere prestaties.



Ten opzichte van de vorige generatie hybride-motoren van Toyota draait deze generatie op een nog lager toerental voor een nog lager verbruik. Echter, dat resulteert in een rauw geluid bij lage toeren en een plotselinge geluidstoename op hogere snelheden. Het indirecte gevoel in het gaspedaal dat hybrides van Toyota in het verleden kenden behoort definitief tot het verleden; de Yaris Cross reageert vlot en direct op de rechtermoet van de bestuurder.

Omdat de batterij relatief klein is, is het niet nodig om deze op te laden met een stekker. De energie die wordt teruggewonnen tijdens remmen en uitrollen is voldoende. Nog een verbetering ten opzichte van de vorige hybride van Toyota: het opladen gaat nu sneller. Ook wanneer laat wordt geremd bij bijvoorbeeld een verkeerslicht kan daarom meer energie worden teruggewonnen.

Verbruik

Voor de test is gereden op een traject waarop de hybride-aandrijving het beste tot zijn recht komt, namelijk in de stad en op binnenwegen. Bovendien

vond de testrit plaats onder gunstige weersomstandigheden. Onder die ideale omstandigheden kwam het verbruik na een kleine dag rijden uit op 3.8 liter per 100 km en dat is een uitstekende score voor een auto als deze.



Toch is er een kritiekpunt: Toyota stelt dat de indicator van de boordcomputer aangeeft welk deel van de rit elektrisch is gereden. Echter, deze meter geeft slechts aan hoe lang de benzinemotor is uitgeschakeld. Wanneer de Yaris Cross simpelweg bij een verkeerslicht wacht met uitgeschakelde benzinemotor wordt dat ook beschouwd als "elektrisch rijden" en dat is misleidend.

Weggedrag

De Yaris en Yaris Cross staan weliswaar op hetzelfde platform, maar voor de SUV zijn de nodige aanpassingen gemaakt. De hogere bouw betekent namelijk een hoger zwaartepunt en dat heeft een negatieve invloed op de rijeigenschappen. De belangrijkste aanpassing bestaat uit een stevigere (+29%) bevestiging van de wielophanging.

Het resultaat is bijzonder, want de Yaris Cross heeft hetzelfde vertrouwenwekkende weggedrag als de lagere hatchback. Bovendien voelt deze kleine SUV niet zwaar en helt de auto ondanks de hoge bouw niet over in de bocht. De Yaris Cross heeft daarom niet de kenmerkende rijeigenschappen van een SUV, maar die van een dynamische hatchback. Maar of dat een nadeel is?



Conclusie

Toyota introduceert zijn eerste compacte SUV en onderscheidt zich van de concurrentie door gebruik te maken van de kracht van het merk. Dat begint met typisch Japanse vormgeving waarbij techniek en organische vormen samensmelten. De Yaris Cross is in de hoogte gebouwd, maar dankzij welgekozen accenten (grote wielen, staande breedstralers) blijft het ontwerp in harmonie. Gezien de buitenmaten is de binnenruimte goed. De bagageruimte is daarbij een sterk punt, want dankzij diverse ergonomische hoogstandjes is de Yaris Cross praktischer dan een doorsnee auto.

De uitrusting is modern en compleet. Omdat de Yaris Cross over een internet-verbinding beschikt, kan de functionaliteit in de toekomst worden uitgebreid en blijft de auto bij de tijd. De hybride-aandrijflijn maakt de Yaris vlot en toch zuinig, alhoewel niet zo stil als verwacht. Het sterkste punt is het weggedrag. Ondanks de hoge bouw heeft de Yaris Cross het dynamische en vertrouwenwekkende weggedrag van een lagere auto. Een SUV-gevoel ontbreekt daarom. Maar, een volks-filosoof sprak ooit: "Ieder nadeel heeft zijn voordeel" en dat geldt zeker in dit geval! ■

Specificaties

Toyota Yaris Cross

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	418 x 177 x 156 cm
Wielbasis	256 cm
Gewicht	1.290 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	36 l
Bagageruimte	397/1097 l
Bandenmaat	215/50R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1490 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	116 pk @ 5500 rpm
Koppel	120 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11.2 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	3.7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4.4 l / 100 km
CO2 uitstoot	113 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 39.695,-
Prijs instapmodel	€ 31.495,-