



Intro

Toyota's Verso wordt nog niet zo lang onder deze korte naam verkocht. Tot voor kort ging het model door voor Corolla Verso. Ten tijde dat de enigszins verouderde Avensis Verso van de markt werd gehaald, is de modelnaam veranderd in 'Verso'. Dit zal in ieder geval geen consequenties hebben voor de populariteit van het model, die is al sinds de introductie in 2002 goed te noemen. Het marktaandeel van de gehele markt is tot aan heden zelfs meer dan verdubbeld, wat een prestatie van formaat mag worden genoemd. Mede verantwoordelijk hiervoor is het volledig nieuwe, verbeterde model dat sinds 2004 de concurrentie aangaat met de overige MPV's in de middenklasse.



Aantrekkelijk alternatief voor de gevestigde orde MPV's?

De Verso gaat de concurrentie te lijf met een groot aanbod aan moderne benzine- en dieselmotoren. Zowel de nieuwe generatie D4D dieselmotoren als de vertrouwde VVT-i benzinemotoren doen hun werk betrouwbaar. Samen met de multifunctionaliteit van het interieur moet het model nog een aantal jaren de zware concurrentie aankunnen. Is het model opgewassen tegen moderne concurrenten als de Opel Zafira, Renault Scénic en Mazda 5? Een rijtest met de benzinegestookte 1.8 VVT-i motor in de Dynamic uitvoering zal de sterke en zwakke punten van de Verso blootleggen.

Het exterieur

Het algemeen geaccepteerde uiterlijk van de Verso is mede te danken aan de Europese designafdeling van Toyota, waar de Verso is ontworpen. Zowel het ontwerp van de buiten- als de binnenzijde van de auto zijn dus perfect afgestemd op de behoeften van de Europese consument. De auto komt hierdoor volkomen Europees over. Aan de ene kant is het design minder spannend en onderscheidend dan het zou kunnen zijn, aan de andere kant is het gewoon kloppend.

Aan de buitenzijde doen vooral het front en de sportieve daklijn van



Scherp gelijnd front



zich spreken. De nadruk wordt gelegd op het grote Toyota-logo, de bobbel en de twee lijnen in de motorkap accentueren de symmetrie van het ontwerp. De grille is relatief breed en valt extra op door de in de carrosseriekleur gespoten kunststof strip. Hieronder is een lekker dik aangezette bumper gemonteerd. Het grote gapende gat in het midden wat dienstdoet als luchtinlaat is niet te missen, hetzelfde geldt voor de twee kunststof kappen met daarin de mistlampen verwerkt. De twee flinke koplampen completeren het front. Van de zijkant bekeken valt vooral de aflopende daklijn op. Het is dan ook niet moeilijk om te geloven dat de luchtweerstand van de Verso extreem laag is voor een MPV. Ook de verbrede wielkasten doen het goed in het ontwerp en zorgen voor een stoerdere uitstraling. Aan de achterzijde vallen vooral de heldere achterlichten op, dit zal echter niet door iedereen gewaardeerd worden. De v-vorm in de achteruit en de chromen strip op de achterklep maken het totaalplaatje aan bijzondere details compleet.

Met een lengte van 4,36 meter, een breedte van 1,77 meter en een hoogte van 1,62 meter wijkt de Verso op het gebied van afmetingen maar nauwelijks af van concurrenten. Het is de flinke wielbasis van 2,75 meter waar de Verso zich positief onderscheid t.o.v. de concurrentie. Naast dat dit positieve gevolgen heeft voor de binnenruimte, zorgt dit tevens voor een stabielere weggedrag. Opvallend en handig voor achterpassagiers zijn de flinke achterportieren. De achterportieren zijn ongeveer even lang als de voorportieren, waardoor de instap voor alle passagiers even comfortabel is. Aan de buitenkant is de geteste Dynamic uitvoering te herkennen aan de 16 inch lichtmetalen velgen en de parkeersensoren voor en achter. Voor een sportievere uitstraling zouden lichtmetalen velgen van een duim groter kunnen zorgen, de auto zou hierdoor optisch minder hoog op de poten staan. Ten opzichte van de concurrentie blijft echter staan dat de Verso een stoere en sportieve uitstraling geniet.

Het interieur

Eenmaal plaatsgenomen achter het stuur valt direct de licht getinte middenconsole op. De gehele middenconsole is voorzien van een metaalkleurig stuk plastic en twee stukken lichtblauw plastic. Over smaak valt vanzelfsprekend niet te twisten, al is het niet moeilijk in te denken dat vooral de kleur lichtblauw een kritische kleur betreft. Ook al doorbreekt het de kleurstelling van de rest van het donkergrijze dashboard doeltreffend, het is allemaal net even teveel van het goede. Het dashboard is gemaakt van een wat hardere kunststofsoort, waarvan de goede kwaliteit niet in twijfel getrokken kan worden. Ook op de afwerking van de diverse onderdelen en naden is weinig aan te merken. Het kunststof blijkt kraakvrij en de naden zijn mooi smal en lopen gelijkmatig. Ook de twee opbergvakken in het dashboard zijn naast handig ook degelijk uitgevoerd.



Fris ogend en net afgewerkt dashboard



Het instrumentarium voor de bestuurder is vooral eenvoudig met drie meters en een informatiescherm voor de boordcomputer. De meter die feitelijk ontbreekt is de koelvloeistoftemperatuurmeter. Bij het koud starten van de motor licht slechts een blauw waarschuwingslampje op om aan te geven dat de motor nog niet op bedrijfstemperatuur is. De grote snelheidsmeter is weer een positief punt, de snelheid is altijd zeer nauwkeurig af te lezen. De middenconsole is voorzien van lcd-schermpjes voor de ingebouwde radio met cd-wisselaar en de standaard airconditioning. Het audiosysteem kan ook bediend worden via knoppen op het stuur. Echter de plaatsing van deze bedieningsknopjes is niet optimaal. Vaak moet de hand gedraaid of verplaatst worden om een knopje in te drukken, wat niet bepaald comfortabel is. De werking van de airco valt op door zijn nadrukkelijke aanwezigheid. Dit kan als positief gezien worden, aangezien de capaciteit van het systeem ruim voldoende is om het volledige interieur binnen korte tijd af te koelen. De hoge geluidsproductie en de invloed op het stationair draaien van de motor zijn minder comfortabel voor de inzittenden.

Het zitcomfort in de Verso is ruim voldoende, eenmaal plaatsgenomen is het geen straf om uren achter elkaar te blijven zitten. De hoofd- en beenruimte voorin is gigantisch te noemen, ook langere bestuurders zullen hier geen problemen mee ondervinden. De zijdelingse steun van de stoelen is voldoende om het bovenlichaam afdoende te ondersteunen bij het nemen van bijvoorbeeld rotondes. Achterin komt een verrassing naar boven, de instap is werkelijk ongeëvenaard ruim. Dit is mede mogelijk door de flinke wielbasis van 2,75 meter, waardoor het achterportier navenant groot is. De beenruimte achterin is variabel, door de drie afzonderlijk in lengterichting te verschuiven stoelen. Hiermee is de beenruimte aan te passen op het vervoer van zowel kleine kinderen als uit de kluiten gewassen volwassenen. De geteste Dynamic-uitvoering in de 5-persoonsversie heeft met een bagageruimte van 397 liter onder de afdekking meer dan voldoende ruimte voor de vakantiebagage. De 7-persoonsversie heeft twee stoeltjes als derde zitrij, welke in de bodem te klappen zijn waardoor een volledig vlakke laadvloer ontstaat. De maximale bagageruimte komt hiermee op 1563 liter, een concurrerende waarde.

Het rijden

Naast de designafdeling heeft ook de ingenieurafdeling van Toyota hun werk naar behoren uitgevoerd. De Verso rijdt boven verwachting, ondanks de relatief hoge zitpositie en de hoogte van de carrosserie zijn er nauwelijks negatieve gevolgen voor het weggedrag. Het overhellen van de carrosserie is beperkt, ook bij vlot genomen korte bochten. De afstelling van het onderstel staat zelfs een enigszins sportieve rijstijl niet in de weg. De sportieve huisvader zal zich ook prima kunnen vermaken zonder de familie in de auto. Het gevoel tijdens het rijden geeft de bestuurder vertrouwen in de auto, wat niet onterecht is. Ook het



Soepele en stille 1.8 VVT-i



algemene veercomfort is buitengewoon goed. Mede door de relatief lange wielbasis is het comfort ook goed op slechte wegdekken. Korte oneffenheden worden mooi gladgestreken, wat is te danken aan de relatief zachte afstelling van de dempers.

De bedieningsknopjes in het interieur zijn grotendeels intuïtief te bedienen. Voor het bedienen van de hoofdfuncties van de radio hoeven de handen niet van het stuur, al is de plaatsing van de bedieningsknopjes zoals eerder genoemd niet ideaal. Omdat het algemene geluidscomfort zeer goed is, valt de luidruchtige werking van de airco des te meer op. Op de automatische stand kan de aan- en uitschakeling van de airco zelfs een bron tot irritatie zijn. De bediening van de airco is wel uitermate eenvoudig, het informatiescherm is tevens duidelijk afleesbaar.

Het hart van de Verso wordt gevormd door een bekende krachtbron uit de Toyota-stal, de 1.8 VVT-i motor. Deze motor bewijst ook zijn diensten in de alom bekende Avensis. Met een maximaal vermogen van 129 pk bij 6000 rpm en een maximaal koppel van 170 Nm bij 4200 rpm vormt deze krachtbron een goede combinatie met de Verso. Gekoppeld aan een vijfversnellingsbak laten de prestaties van de motor weinig te wensen over. De motor is heerlijk soepel en laat zich zowel met lage als hoge toerentallen berijden. Het VVT-i systeem doet hier feilloos zijn werk, de motor is bij elk toerental bij de les. Bij een normale rijstijl blijkt de motor dermate sterk en soepel dat het bij accelereren nooit nodig is om boven de 3000 rpm te komen. De vijfversnellingsbak schakelt hierbij met een prettige, natuurlijk aanvoelende, weerstand. Het patroon is kort gespatieerd, wat snel schakelen goed mogelijk maakt. Ondanks de relatief korte vijfde versnelling valt het motorgeluid ook op hogere snelheden mee. Door de stille werking van de motor is onbewust te snel rijden geen uitzondering.

Het stuurgedrag van de Verso is vrij direct. Via een stuurwiel met prettig aanvoelend leer is de auto direct en precies te sturen, de vaagheid in de middenstand is te verwaarlozen. Communicatief is de stuurinstallatie niet te noemen, dit is ook niet direct gewenst in een gezinsauto dan wel MPV als de Verso. Rijdend op slechtere wegdekken wordt het grootste gedeelte van de informatie gefilterd door de dempers. Op het koppelen en remmen is weinig tot niets aan te merken, allebei de systemen doen vertrouwd aan. De koppeling is prettig licht, het rempedaal werkt met iets meer weerstand. Prettig om te weten is dat de reminstallatie volledig up-to-date is met vier remschijven rondom. Naast de reminstallatie zit het ook goed met de algemene veiligheid van de auto. Naast een rits actieve veiligheidsvoorzieningen is de Verso standaard voorzien van 9 airbags, wat de veiligheid van de bestuurder en passagiers moet garanderen.



Slot

De Toyota Verso is een bijzonder volwassen rijdende auto met meer dan voldoende ruimte en veelzijdigheid voor het gezin. Ook de sportieve bestuurder wordt voldoende op zijn wenken bediend, een licht sportief afgestemd onderstel i.c.m. de soepele 1.8 VVT-i krachtbron vormen een goede combinatie. De wielbasis van 2,75 meter zorgt hierbij niet alleen voor een volwassen rijgedrag, maar ook voor een comfortabele instap van achterpassagiers.



Met een catalogusprijs van € 27.385,- voor de Verso 1.8 VVT-i Dynamic in 5 persoons uitvoering

is de Verso zeer scherp geprijsd t.o.v. zijn directe concurrenten. Ondanks dat dit een actiemodel betreft is het een verleidelijk aanbod voor de consument. De uitrusting laat niets te wensen over, de overige kwaliteiten van het model spreken voor zich. De minpunten van het model zijn, op de luidruchtige werking van de airco na, verwaarloosbaar. Niets anders rest dan de conclusie dat het succes van de Toyota Verso op zowel de particuliere als de zakelijke markt geheel terecht is.

Plus

- + Comfortabel en volwassen rijgedrag
- + Stille en soepele benzinemotor
- + Veelzijdigheid interieur

Min

- Onrustige werking airconditioning
- Onhandige plaatsing bedieningsknopjes op stuur
- Kritische kleurstelling interieur