



Martijn Verhoef
21 mei 2019

Hybride wapen

Bij onze eerste kennismaking met de nieuwe Toyota Corolla ging de auto nog als Auris door het leven. Tijdens de Autosalon van Genève trokken de Japanners het doek van hun nieuwe C-segmenter en dat kon op veel 'oeh's' en 'ah's' rekenen van de aanwezige pers. Een paar maanden later werd bekend dat Toyota ook in Europa voor de alom bekende naam Corolla koos om de nieuwe telg te duiden.

Als hatchback, stationwagon  n sedan moet de auto een breed publiek trekken dat  n ding gemeen heeft: ze moeten vooral geen diesel willen rijden. De Corolla wordt namelijk in de markt gezet als hét grote alternatief voor de zelfontbrander, die door middel van hybridetechniek veel gewaardeerde eigenschappen van de dieselmotor kan overnemen. Hoe dat bevalt in de praktijk, zochten we uit.



Vlotter dan ooit

Toen de Auris op de markt verscheen, moesten we best even wennen aan die naam. Met de benaming van de hatchback moest de auto beter tussen de andere modellen van Toyota te plaatsen zijn. Een stiekeme andere reden was toch ook dat het imago van de Corolla in die dagen niet heel sprankelend was. Noem de oude Corolla gerust saai, met als gevolg een vrij oud koperspubliek. Niet dat dit imago met de eerste Auris direct revolutionair anders werd, want ook dit model was behoudend vormgegeven. Maar met de hybridetechniek wist de auto de zakelijke en daarmee jongere rijder te verleiden. Dat was al helemaal het geval met de tweede en voorlopig laatste Auris. Door het bijtellingsvoordeel en de aanwezigheid van een stationwagon in het gamma wist de auto in groten getale de Nederlandse wegen op te komen. Bovendien was de auto een stuk vernieuwender ontworpen en dat is precies de lijn die met de nieuwe Corolla wordt doorgezet.

We moeten het uiterlijk van onze testauto natuurlijk objectief omschrijven, maar wat een plaatje heeft Toyota van deze auto weten te maken. Bijna agressief knalt de auto je

Toyota Corolla 2.0 Hybrid Premium

netvlies op. De two tone lakkleur met zijn rood en zwart draagt daar natuurlijk aan bij, maar ook in een effen exterieurkleur weet de auto gestroomlijnd en vernieuwend over te komen. De met kunststof dichtgemaakte "luchtopeningen" en chromen sierstukken die als uitlaat door het leven moeten gaan, zijn slechts kleine smetjes op een fraai ontwerp. Je zou hoogstens kunnen stellen dat de testauto met zijn kleurencombinatie wel heel uitgesproken is voor een verder vrij ingetogen kantoorparkeerplaats.



Laat punten liggen

Die sportieve lijn wordt in het interieur niet bepaald doorgetrokken; alleen de mooi vormgegeven sportzetels weten een match te maken met het exterieur. De rest van het interieur kan het beste als zakelijk worden omschreven en dat is precies wat Toyota met de auto wil uitstralen. Een stiksel over het dashboard voorkomt dat het geheel eentonig overkomt, net als het dashboard zelf, dat gelaagd is opgebouwd en naar de inzittenden toe buigt. In de basis heeft het dashboard een indeling die we ook bij auto's als de i30, Ceed en Focus zien: duidelijke clusters en het multimediascherm bovenop het dashboard geplaatst.

Dat multimediasysteem blinkt overigens niet uit in grafische details of mogelijkheden. Zo ontbreekt Apple Carplay en hebben de menu's een verouderde lay-out. Het aanraakscherm reageert snel op commando's, maar het geheel overziend kunnen we stellen dat bijna de gehele concurrentie beter infotainment aan boord heeft. De goede JBL-installatie die standaard aanwezig is in de Premium-uitvoering doet daar helaas niets aan af. De sportstoelen zien er zeggezegd fraai uit met hun aluminium sierdelen onder de hoofdsteun en brede rugleuning. De zitting is echter kort en ook de wangen weten je minder vast te grijpen dan dat je op het eerste gezicht zou denken. Het stuur kan daarentegen wel een stuk fijner versteld worden dan in de Auris het geval was.

We merkten het ook bij andere hatchbacks uit het segment, maar voor de Corolla geldt het net zo goed: als volwassene heb je weinig te zoeken op de achterbank. Je zit al snel klem tussen de zitting van de voorstoelen en de achterbank en dat maakt het zelfs bij korte ritjes voor uw redacteur onmogelijk om fatsoenlijk plaats te nemen. Heb je die achterbank veelvoudig nodig voor het vervoer van (bijna) volwassenen en wil je toch een Corolla? Dan raden we aan om de TS of sedan aan te schaffen, die met hun langere wielbases voor meer comfort moeten zorgen.



Visitekaartje voor hybridetechniek

We benoemden het al in de inleiding en Toyota noemt het in bijna ieder persbericht of reclame-uiting over de Corolla: deze C-segmenter moet het alternatief vormen voor de (zakelijke) dieselrijder en daarom komt de auto ook niet met een dieselmotor beschikbaar. Waar in de hogere segmenten nog wel een significante vraag naar dieselmotoren is, zakt de afzet van dieselauto's in het C-segment flink in.

BPM-verhogingen zorgen voor een onevenredig toenemende prijs voor deze auto's, waardoor de elektrische- of benzinevarianten van dezelfde grootte een aantrekkelijkere optie zijn.

Bovendien is de restwaarde van diesels behoorlijk lastig in te schatten op dit moment en dat drukt op de leaseprijzen.

Toyota wil met de Corolla Hybrid dieselrijders verleiden, door met vroeg beschikbare elektrische kracht in combinatie met een relatief grote benzinemotor een vergelijkbare ervaring te bieden. Wij rijden de tweeliter Hybrid met een gecombineerd vermogen van 180 pk. Het niet overbemeten koppel van 190 Nm voorkomt dat je echt in je stoel wordt

Toyota Corolla 2.0 Hybrid Premium

gedrukt tijdens een acceleratie, maar als we onderweg zijn met de Corolla blijkt de aandrijving zeker voldoende om een sportieve indruk achter te laten. Het direct beschikbare elektrische vermogen draagt daar aan bij, maar de CVT-automaat doet dat ook. Mede door de standaard aanwezige automaat pakt de auto goed op en door de ingebouwde verzetten weet je precies hoe de auto zal reageren op een gascommando. Om de potentie van de 2,0 liter motor volledig te benutten, dien je de auto flink op toeren te jagen. Dat is echter geen straf, want de motor klinkt best lekker.

Het vervelende loeien door de duwbandautomaat van weleer blijft gelukkig achterwege, wat de algehele ervaring met de Toyota plezierig maakt. Het sturen gaat behoorlijk licht, maar door de strakke wegligging en feedback van het onderstel heb je voldoende beleving om de auto gericht te kunnen bedienen. Daarbij komt de Corolla Hybrid ondanks de sportieve pretenties uiterst comfortabel over.



Alternatief voor de dieselmotor?

Wat ook bijdraagt aan de comfortabele rijervaring is dat het in het interieur plezierig stil

Toyota Corolla 2.0 Hybrid Premium

blijft. Zoals we Toyota kennen schitteren kraakjes en piepjes door afwezigheid en blijven windgeruis en bandengerol ook op hogere snelheid op acceptabele afstand van de inzittenden. De auto pakt dus goed op en heeft een prima wegligging, maar is het een alternatief voor de kilometervreter die anders voor een dieselmotor was gegaan? Ja en nee.

Je kunt gerust vele kilometers zeer comfortabel afleggen, maar er zijn wel zaken waar je rekening mee dient te houden. Op de snelweg bij 130 kilometer per uur stijgt het verbruik toch al snel boven de 7,0 liter per 100 kilometer. In de praktijk kom je zo'n 700 kilometer ver met een gevulde brandstoftank, maar een gemiddelde dieselwagen heeft een grotere actieradius. Waar je ook rekening mee dient te houden is de korte onderhoudsinterval per 15.000 kilometer. Rijd je veel kilometers, dan sta je dus ook relatief vaak bij de Toyota-dealer voor het noodzakelijke onderhoud.



Afweging

Aan de fijne rijeigenschappen en strakke uitstraling zal het niet liggen: de Corolla is

Toyota Corolla 2.0 Hybrid Premium

terug van weggeweest en zal voor veel autokopers een prima match zijn. Als Hybrid is de Corolla extra interessant door de fijne aandrijflijn en standaard aanwezige automaat. Onze inschatting is dat je met de alledaagse ritten absoluut uit de voeten kunt met de 1.8-motor, maar voor iets meer dan twee mille extra gun je jezelf met de tweeliter motor een stuk meer rijplezier. Of je daardoor de gedateerde multimedia en beperkte binnenruimte vergeeft, is vervolgens aan jou.

Plus

- + Strak uiterlijk
- + Hybride aandrijflijn betaalt zich uit
- + Zeker een alternatief voor de dieselmotor...

Min

- ...als je niet teveel kilometers maakt
- Gedateerde multimedia
- Beperkte binnenruimte