



Wilbert Huls
18 april 2007

© Rijtosten.nl

Intro

In 1966 verscheen reeds de eerste Corolla in het straatbeeld en heeft sinds die tijd verscheidene opvolgers gehad die ook allemaal naar de naam Corolla luisterden. In Nederland is inmiddels de laatste opvolger van de Corolla hatchbacks te verkrijgen, alleen nu wel met een andere naam: de Auris. Er moet een reden zijn om de naam van een succesvolle auto aan de kant te schuiven. Is de enige reden dat de naam Auris beter bekt tussen namen als Yaris en Avensis of is de auto echt dusdanig anders, dat je hem geen nieuwe Corolla meer mag noemen?



© Rijtesten.nl

Het exterieur

Toch is de Auris van buiten zonder meer te herkennen als de opvolger van de Corolla, want heel dramatisch anders is hij sowieso niet. Het opvallendste verschil is wellicht dat hij net als de Yaris een veel bollere vorm heeft gekregen. Net alsof de auto de vorige Corolla als een ballon opgeblazen is. Als je bollere lijnen weer een beetje wegdenkt blijft er grotendeels een Corolla van het laatste type over. Vormen van de raamlijn, de luchtinlaten, de koplampen en de achterlichten wijken slechts op details af. Wel zijn her en der in de bolle vormen wat contrasterende scherpe lijnen opgenomen. Vanuit de grille lopen twee duidelijk aanwezige vouwen over de motorkap naar de voorruit toe. Ook de koplampen en luchtinlaten zijn iets meer verzonken in de carrosserie om de Auris een wat pittiger uitstraling te geven.

Bij zowel de voor- als achterlichten is gekozen om de pitten duidelijk naar voren te laten komen. Het rode achterlicht is aan de binnenzijde voorzien van drie cirkelvormen waar onder andere de knipperlichten en achteruitrijdlichten in zitten. In de koplampen is zelfs een pit helemaal zwart gekleurd waardoor je het idee van een paar wuppie-oogjes krijgt. De testauto is verder voorzien van 16-inch lichtmetaal welke standaard is in de Luna- of Executive-uitvoering. (Met uitzondering van de diesel, die heeft een andere lichtmetalen velg in deze uitvoeringen)



© Rijtesten.nl

Het interieur

De zit in de Auris is een opvallend hoge, gezien het feit dat het hier een gewone

hatchback uit de compacte middenklasse betreft, want als ruimteauto blijft de Corolla Verso voorlopig gewoon bestaan. Je zit relatief rechtop op de stoelen die het midden houden tussen hard en zacht. Ondanks dat de zit en hardheid niet direct sportief aandoen, staan de randen van de stoel toch behoorlijk op om je op je plek te houden. Op zich geen verkeerde keuze, want waarom zouden lekker gevormde stoelen voorbehouden zijn aan racemonsters?

Het dashboard is wellicht de meest ingrijpende wijziging ten opzichte van de laatste Corolla. Het dashboard van de vorige Corolla kon je zonder vervelende bijbedoelingen van binnen gerust saai noemen. De klokken, knoppen en ventilatieroosters waren zeker geen hoogstandjes op designgebied. Bij het ontwerpen van het Auris-dashboard hebben de designer zich gelukkig gerealiseerd dat dit in de huidige tijd drastisch anders moest. Meest opvallend is wellicht de hoge middenconsole die met een vloeiende, golvende vorm vanaf het dashboard tussen beide voorstoelen eindigt. In deze uitvoering is het navigatiescherm en de dualzone airconditioning er mooi in verwerkt. Het korte pookje bevindt zich al relatief hoog op deze console en de handrem is ook mooi verwerkt in de aanwezige vormen.

Wanneer de auto niet op contact staat zie je twee grijze schimmen op de plek waar je de klokken zou verwachten. Zodra je de startknop rechts naast het stuur hebt aangeraakt lichten de meters geel op en worden de driedimensionaal gevormde wijzerplaten met LED-technologie duidelijk zichtbaar. De afwerking van het dashboard is gewoon heel goed te noemen, alleen één opvallend aspect is dat het bovenste dashboardkastje maar zo'n dun klepje heeft en daardoor fragiel overkomt. Vreemd genoeg is dat van het onderste dashboardkastje of andere delen van het interieur niet te zeggen, dus snap ik niet zo goed waarom men hier aan dit kleine onderdeel niet net een wat hoger kwaliteitsgevoel aan mee heeft kunnen geven.

Voorin is er duidelijk voldoende ruimte om een lekker positie te vinden, maar achterin is de ruimte ook zeker goed te noemen. De knieën blijven vrij van de stoel voor hen en het hoofd komt bij een iets meer dan gemiddelde lengte ook nog niet tegen de hemelbekleding. In de bagageruimte is 354 liter kwijt te raken, wat zelfs uitgebreid kan

Toyota Auris 1.6 16v VVT-i Luna Business

worden tot 761 liter dankzij het "EasyFlat-systeem", waarmee de bank in twee delen in een mum van tijd plat is te leggen.



Het rijden

De gereden auto is voorzien van de 1.6 VVT-i motor, welke overigens niet dezelfde is als in de vorige Corolla, want deze nieuwe motor meet 124 pk, waar de andere 1600 het met 14 pk minder moest doen. De motor komt tot leven door een druk op de startknop en de "sleutels" kunnen zoals vaak bij dit soort systemen weer gewoon op zak gehouden worden. De motor is opvallend stil en draagt daarmee bij het kwaliteitsgevoel dat het interieur oproept. De auto komt soepel van zijn plek en op het dashboard verschijnt bijna direct het symbooltje "Shift" om op te schakelen. Het

blijkt dat de Auris je snel wil laten opschakelen om zodoende een laag verbruik te houden. Wanneer je je laat leiden door het systeem wordt het totale rijden wel een wat gezapig vertoning, want qua geluid verneem je al niet zoveel en de versnelling is ook maar zeer gestaag aangezien de toeren laag gehouden worden.

Wanneer je besluit om de goedbedoelde tips even te negeren en de Auris eens wat meer brandstof te voeren, wordt de auto zeker wel wat pittiger, maar eigenlijk pas vanaf zo'n vierduizend toeren merk je dat er flink meer vermogen vrij komt. Daaronder komt de motor zelfs gezapig over. De variabele kleppentiming (VVT) van Toyota is hier mede verantwoordelijk voor. Zodoende is het mogelijk om laagtoerig zuinig te rijden, maar hoogtoerig beduidend meer pit hebben. De fabrieksopgave geeft een acceleratietijd van 0 tot 100 van 10,4 seconden, maar de Auris geeft je totaal niet het gevoel die cijfers waar te kunnen maken. Met de automaat (MMT) of de 1400-motor zijn de cijfers nog een tikkeltje minder imposant. Daarentegen is de Auris als diesel zelfs met 177pk verkrijgbaar en dat beloofd voor een autootje als deze natuurlijk weer veel goeds. Eigenlijk zou er ook nog een snellere benzinevariant moeten komen boven 1.6, maar het is niet ondenkbaar dat er van de Auris nog een T-Sport model gaat komen.

Het sturen daarentegen gaat veel directer dan je zou verwachten. De elektronische stuurbekrachtiging brengt de bedoelingen van de bestuurder over op de wielen zoals het hoort, dus zonder speling of zachtheid. Bijkomend voordeel is dat de Auris relatief stug op het wegdek ligt, met de nadruk op relatief. Op de schaal van hard en sportief tot deinend en comfortabel ligt de Auris toch net aan de sportieve kant van het midden. En dat is toch niet direct iets wat je verwacht bij een auto die zich onder andere kenmerkt met een hoge zit en die zijn speerpunt bij laag verbruik heeft liggen. Hobbeltjes en klinkerwegen voel je in de auto toch beter dan verwacht, maar totaal niet op een vervelende manier. Persoonlijk houd ik wel van dat beetje communicatie met het wegdek.



Slot

Toyota heeft deze nieuwe auto een nieuwe naam meegegeven, maar eigenlijk zou je hem voor de Toyotakenners in een paar woorden kunnen samenvatten: een nieuwe Corolla die met name in het interieur sterke progressie heeft geboekt, maar verder vooral weer een goede degelijke compacte middenklasser is. Toyota wil met deze Auris meer succes boeken dan met de Corolla op de zakelijke markt. Daarbij heeft het een paar goede ijzers in het vuur: betrouwbaarheid, zuinigheid en een paar goede diesels. Uiteenlopend van 90 tot 177 pk. En vanwege de bewezen waardevastheid van een Toyota is de leaseprijs (vanaf 349 euro per maand) zeker aantrekkelijk te noemen. De verkoopprijs van deze aangeklede Auris ligt op 26.450 euro en is daarmee netjes geprijsd. Vanaf 19.600 euro kan je al een Auris bezitten, maar dan heb je de minder

Toyota Auris 1.6 16v VVT-i Luna Business

krachtige 1.4 benzinemotor en die zou ik met deze 1.6, die toch al geen krachtpatser is, in het achterhoofd toch niet gauw willen aanraden.

Succes verzekerd dus? Je zou zeggen van wel, maar dan kom ik toch weer even op het uiterlijk, wat niet heel erg vernieuwend of imposant is. En dat is toch wel iets waar de zakelijke rijder vaak gevoelig voor is. Maar gelukkig mag iedere potentiële koper de knoop zelf doorhakken of ze het uiterlijk aansprekend genoeg vinden.

Plus

- + Net interieur
- + Ruimte passagiers
- + Weggedrag

Min

- Weinig spannend exterieur
- Motor gezapig bij lage toeren
- Matig aanbod benzinemotoren