

Kleine slimmerik

Toen Toyota onlangs met de iQ op de proppen kwam, waren wij niet alleen verrast, maar ook verbaast. De Japanners hebben met de Aygo een zeer goede positie in de compacte klasse, waarom moeten ze daar nou een extra model lanceren? Maar de iQ is anders. Kleiner, duurder en luxer dan de Aygo. De naam doet ons vermoeden dat we met een slim wagentje te maken hebben. Verdient Toyota's allerkleinste dit predicaat?



Zelfverzekerd

Het straatbeeld verandert. Grote auto's maken plaats voor kleine auto's en het moet allemaal zuiniger. Maar kleiner rijden hoeft per definitie niet minder luxe te zijn. Toyota springt hier slim op in met de nieuwe iQ. De formule is simpel: zuinig, compact en toch een 'premium-gevoel'. Het resultaat is een hippe stadsauto die allerminst guldig van zich afkijkt. Nee, de iQ heeft geen lief smoeltje. Het Japannertje kijkt met zijn platte neus zelfverzekerd de wereld in. Zijn koplampen lopen ver door richting de zijkant van de auto. Opvallend is de zeer kleine klep, waaronder een 1.0 liter driecilinder schuilgaat. De krachtbron is door de platte neus wat verder naar achteren komen te liggen.



Wij rijden de Comfort-uitvoering, de basis-iQ met als enige optie parelmoerlak, die hem trouwens goed staat. Daardoor komt de totaalprijs van onze testauto op net geen 13.500 euro, zonder BPM, want die wordt niet op deze auto geheven, mede doordat de deze motorisering een A-label krijgt van onze overheid. De iets sterkere 1.3 VVT-i kost net geen negentien mille, de 1.4 diesel komt in de basisuitvoering uit op net geen 20.000 euro. Behoorlijk aan de prijs voor een auto met deze afmetingen, maar kaal is de Toyota allerminst.

Zo zijn elektrische ramen en spiegels, handmatige airconditioning, radio/cd/mp3-speler en 15 inch lichtmetalen velgen standaard. Verder wordt de zijkant gekenmerkt door de nogal grote portieren en dito spiegels. De zijruitjes achter zijn klein en lopen door naar de achterraut. De achterzijde van de iQ doet

sterk denken aan die van de Smart, hoog en loopt in een vloeiende lijn naar beneden. Het type achterlichten kennen we van de nieuwe Avensis en Verso, daarmee lijkt Toyota een nieuwe weg te zijn ingeslagen.

Oog voor detail

Voorin de iQ valt de hoeveelheid ruimte in positieve zin op. Je hebt helemaal niet het idee dat je in een kleine auto zit. Hier wordt ook duidelijk waarom de iQ een paar duizend euro duurder is dan de Aygo. Op de afwerking valt weinig aan te merken, het ziet er gewoon goed uit. Ergonomisch is het ook dik in orde in de iQ. De draaiknoppen in het middenconsole zijn simpel te bedienen, het vergt weinig gewenning. Iets wat meer uitleg vraagt is de radio/cd-speler, die overigens voor in deze klasse aardig klinkt. De audio is alleen te



regelen via een paar simpele knoppen op het stuurwiel en je moet er echt eerst een studie van maken, wil je dat onder de knie krijgen. De informatie is af te lezen via een display links naast de kilometer- en toerenteller. Ook de boordcomputer heeft daar een plek gekregen.

De kilometerteller zelf is eenvoudig maar doeltreffend, daaronder zit de kleine toerenteller weggewerkt. Die laatste heb je eigenlijk niet nodig, want de iQ beschikt over een shift-indicator. Het dikke driespaaks-stuurwiel pakt lekker beet. In het midden van het console zit de cd-lade, met daarboven een klein display waarop onder meer informatie van het dragen van de gordel wordt weergegeven. Lekker eigenzinnig en helemaal hip. De stoelen zitten aardig, al ontbreekt het geven van zijdelingse steun. Bij de plaats van de bijrijder valt het ontbreken van een dashboardkastje op. Er is nu een soort zak bevestigd, waarin kleine spulletjes zoals cd-hoesjes of andere papieren kunnen worden opgeborgen.

Daarnaast zijn er portiervakken aan beide kanten aanwezig. In het geval van een derde inzittende kan de bijrijder met de stoel naar voren, zodat er voor de achterpassagier meer beenruimte ontstaat. De instap naar achteren is nog niet eens zo beroerd en zowel voor- als achterin is er voldoende hoofdruimte aanwezig. Toyota spreekt over een '3 + 1-zitter', al moet die 1 echt een klein kind zijn, want beenruimte achter de bestuurder is er niet. Door de steile achterkant is er geen bagageruimte aanwezig. Toyota geeft nog optimistisch 32 liter op, maar dat is natuurlijk niks. Gelukkig is de achterbank (in delen) simpel neer te klappen. Op die manier groeit het aantal liters naar 292 liter. De tildrempel is hoog, maar de dagelijkse boodschappen en gevulde sporttassen voor een weekendje weg kun je hier makkelijk kwijt.

Stadsrakker

We hielden het bij de beschrijving van de bagageruimte bewust bij een weekendje weg. De iQ is namelijk een stadsauto, waarmee je af en toe wat langere afstanden kunt overbruggen, maar zeker geen reisauto. Dat mag je ook niet verwachten van de kleinste Toyota. Zoals we eerder schreven ligt onder de kap van onze iQ de 1.0 liter driebcilinder, die we ook kennen uit de Aygo. Het motortje levert 68 pk en komt tot een koppel van 91 Nm. Dit zijn geen indrukwekkende cijfers, maar daar is het Toyota ook niet om te doen. De topsnelheid ligt op 150



kilometer per uur en de Japanner accelereert in 14,7 seconden van nul naar honderd.

De driepitter klinkt wat rauw en geeft je het idee dat je sneller bent dan eigenlijk het geval is. Maar bij het invoegen op de snelweg komen we er wel achter dat het nogal traag gaat. Het weggedrag van de kleine Toyota is erg volwassen, al helt hij in de bochten behoorlijk over en krijg je snel onderstuur. Dat is gemakkelijk verklaren door de korte wielbasis, die er tevens voor zorgt dat je zo'n beetje alle oneffenheden op de weg voelt, al storen we ons daar niet aan. Vooral in de stad ga je de iQ erg waarderen. Door die korte wielbasis heeft hij een draaicirkel van slechts 7,8 meter en dat maakt hem uiterst wendbaar in de stad. Je schiet overal tussendoor en stuurt moeiteloos door krappe straatjes in historische centra.

De iQ stuurt erg lekker en is zeer communicatief. Ook over de handbak zijn we zeer enthousiast. Het schakelen gaat soepel en bovendien gepaard met korte slagen, wat weer positieve invloed heeft op het verbruik. Al is Toyota daar in de fabrieksopgave wel erg optimistisch over. De Japanners claimen een gecombineerd verbruik van 4,3 liter op honderd kilometer. Wij kwamen in de praktijk uit op een respectabel aantal van 5,6 liter. Ook wat betreft veiligheid is er niet ingehouden op de Japanner. Maar liefst negen airbags – waaronder één achter de achterstoelen bij de achteruit voor bescherming van hoofd en nek tegen rondvliegend puin en glas –, ABS, Brake Assist, Vehicle Stability Control Plus en Traction Control zijn standaard.

Keuzes

De naam iQ is niet zomaar uit de lucht gegrepen. De nieuwe Toyota is inderdaad een kleine slimmerik. Zijn wendbaarheid maakt hem tot de ideale stadsauto. Zijn rijeigenschappen en veiligheidszaken zijn daarnaast zeer volwassen voor een compacte wagen als deze. Hij stuurt goed, schakelt zeer soepel en is bovendien zuinig, al moet je van het driepittertje geen wereldprestaties verwachten. Die krijg je namelijk niet.



Daarnaast valt er weinig op de ruimte aan te merken, al gaat de '3+1-zitter'-gedachte niet op in dit geval en is er met de achterbank omhoog geen bagageruimte aanwezig. Helaas kleeft er aan dit alles ook iets minder goeds: zijn prijs. Wie niet op die luxe zit te wachten, maar wel zuinig en klein wil rijden kan beter gaan voor de Toyota Aygo. Al mist die weer die leuke details die de iQ wel heeft. Keuzes maken blijft lastig...

Plus

- + Wendbaarheid
- + Fijne handbak
- + Ruimte voorin

Min

- Aan de prijs
- Traag
- Bediening radio/cd-speler