



Wilbert Huls
20 juli 2012

Toevoeging

Als Toyota vandaag de dag ergens om bekend staat, dan zijn het wel de hybridemodellen. Natuurlijk in de eerste plaats vanwege de Prius, maar het gamma is de laatste tijd behoorlijk uitgebreid. Zo kennen we inmiddels de Auris en sinds kort hebben de Prius Wagon en Yaris zich in het hybride rijtje gevoegd. Het mooie van de laatste is dat het een compact wagentje is, waarbij de verbruikscijfers normaal al meevallen, dus zijn we extra benieuwd wat het hybride-aspect daar nog aan toevoegt, of eigenlijk aan af doet.



Contrast

Er zit natuurlijk een mooi belastingvoordeel op de Full Hybrid. En dat is interessant, want zet je hem naast een gelijk uitgeruste 1.3 met automaat, dan is de meerprijs voor de hybride variant slechts 500 euro voor een Aspiration en zelfs nog minder bij een Dynamic. Wij reden de Dynamic, die er van zichzelf al een stukje spannender uitziet dan een instap-Yaris. De Full Hybrid wijkt nog weer wat extra af. Zo is de bumperpartij net even wat heftiger en was onze versie in het exclusieve Glacier Pearl White gespoten. Dat contrasteert mooi met de donkere elementen zoals de zwarte grille, donkere achterlichten, getinte ruiten en het royale panoramadak dat er van buitenaf zwart uitziet. Samen met de lichtmetalen wielen en het dakspoilertje staat er dan best een stoere verschijning. En als je dan bedenkt dat de Yaris bekend staat als een bejaardenauto bij uitstek, doet Toyota in ieder geval goed aan het uiterlijk.



Bekend recept

Zoals het interieur er in de gewone Yaris uit zag, zo ziet het er hier ook voor 99% uit. De materialen zijn helaas nog niet verbeterd sinds onze eerste kennismaking. Sterker, bij de lichte kunststof delen wordt nog duidelijker dat het materiaal erg achterblijft vergeleken met de concurrentie. Gelukkig worden we niet overspoeld met Full Hybrid-badges en blijkt eigenlijk alleen uit de blauwe pook en uit de klokkenwinkel dat dit de semi-elektrische Yaris is. In de linker teller wijst de naald dit keer niet het toerental aan, maar de mate waarin economisch (eco) of stevig (power) gereden wordt. Zodra het gas losgelaten wordt, slaat de wijzer uit naar beneden in het oplaadgebied (charging). Het Toyota Touch & Go multimediasysteem kan daarnaast mooi de actuele energiestromen of de verbruikswaarden per minuut over het laatste kwartier in beeld brengen. Uiteraard behelst dit systeem navigatie, maar helaas is de bediening daarvan via het touchscreen erg onnauwkeurig.

Toyota Yaris Full Hybrid 1.5 Dynamic

Qua ruimte doet de Yaris het prima. Voorin zit je royaal, op goed te verstellen stoelen. Hooguit kan je de zitting wat kort noemen. De grijze stof is aan de zijden aangezet met leren stukken en het geheel wordt - net als het stuur en de handrem - opgefleurd door een helderblauw stiknaadje. Op de achterbank zit je wat minder ruim, maar het blijft binnen de marges van het aanvaardbare. De kofferruimte is ondanks de accupakketten nagenoeg gelijk aan die van een normale Yaris. Onder de achterbank is namelijk een groot deel van de benodigde ruimte gevonden om de accu's te bergen. Bij een tankbeurt bemerk je de stroomopslag overigens wel, want de tankinhoud meet slechts 36 liter, dus een keer volgooien blijft in de praktijk al snel onder de 30 liter.



Allemandsvriend

Deze Yaris is voorzien van continu variabele transmissie (CVT), dat wil zoveel zeggen

Toyota Yaris Full Hybrid 1.5 Dynamic

als een automaat die niet met vaste verzetten werkt, maar traploos de verhouding tussen in- en uitgaande assen kan veranderen. In de praktijk betekent dit dat de automaat veel rond hetzelfde toerental blijft opereren, terwijl je wel degelijk versnelt of vertraagt. Deze automaat is ook op de 1.3 leverbaar, maar op de Full Hybrid is hij zelfs standaard. Ondanks het mooie stukje techniek, zijn we niet onverdeeld gelukkig met de CVT. Bij enigszins constante snelheid is er geen probleem, maar wil je daar van afwijken dan geeft de motor in combinatie met de CVT vaak niet thuis. Er volgt wel een hoop lawaai, maar het effect is nihil. Dat is jammer, want verder maakt de automaat een prettig relaxte auto van de Yaris.

In zijn algemeenheid is het rijkarakter van de compacte Japanner heel makkelijk. Het onderstel is relatief comfortabel en het sturen gaat heel makkelijk. In dat opzicht sluit de auto nauw aan bij de wensen van de gemiddelde Yariskoper uit het recente verleden, maar kan het ook heel goed een allemansvriend zijn. Een nadeel tussen al dat gemak, is de relatief grote draaicirkel van de Yaris, al staat daar wel weer een parkeerhulp in de vorm van een camera tegenover.



Leerproces

Toyota dicht de Yaris Full Hybrid een verbruik van 3,5 liter benzine per 100 kilometer toe. Opvallend is dat zowel in de brochure als op de website al voetnoten worden geplaatst dat de omstandigheden en de rijstijl van grote invloed zijn. Toen we tijdens de eerste testtrajecten nauwelijks onder de vijf liter konden uitkomen, meenden we goed te snappen dat de Japanners zich alvast indekten tegen de Kassa's en Radars van deze wereld. Maar... hier houdt ons verhaal niet op. Het is namelijk zo dat je de auto echt moet leren rijden. Zo wil de Yaris prima volledig elektrisch rijden, maar dat vraagt wel een fluwelen voet. Evenzo kan je flink besparen door de naald van het linkerklokje zoveel mogelijk laag in het ecogebied te houden, al moet gezegd worden dat - zoals Toyota het zelf al aangaf - de situatie het niet altijd toelaat om zo te rijden.

Evengoed zakten we zo wel naar een verbruik van 3,9 liter per 100 kilometer; ruim een

Toyota Yaris Full Hybrid 1.5 Dynamic

liter lager dan in het begin van de testweek. Het gaat er vooral om dat er zoveel mogelijk op constante snelheid gereden kan worden, want dan is de hybride combinatie op zijn best. Wanneer er wel er wel snelheidswisselingen plaats moeten vinden, is het zaak om het niet te bruusk te doen, maar ook niet te langzaam. Het is dus echt een kwestie van leren rijden. In dat opzicht zouden kopers en de dealers er goed aan doen om een zuinigheidsstraining te volgen dan wel aan te bieden.



Tweeledig

We waren benieuwd wat voor verschil het hybride-aspect bij de Yaris maakt. Wat ons betreft is dat tweeledig. Het verbruik is ontegenzeggelijk gezakt. Ten opzichte van de 1.0 VVT-i scheelt het al 1,3 liter per 100 kilometer, en bij de 1.3 VVT-i zelfs 1,7 liter. Nu zijn dat fabriekswaarden, maar aangezien we met de Full Hybrid met 3,9 liter uiteindelijk slechts een paar tiende hoger zaten dan de fabriekswaarden durven we te

Toyota Yaris Full Hybrid 1.5 Dynamic

concluderen dat je inderdaad fors kan besparen op het verbruik. De keerzijde van de medaille is dat de hybride Yaris niet heel spannend rijdt. Met name wanneer je volledig voor een laag verbruik gaat is het allemaal erg gezapig. Daarom denken we dat je als particulier om de prestaties beter voor de 1.3 zou kunnen gaan, maar wanneer zaken als bijtelling en verbruik zwaarder wegen, blijft er maar één keuze over; de Full Hybrid.

Plus

- + Makkelijk karakter
- + Serieus zuinig
- + Betaalbare hybride

Min

- Touchscreen onnauwkeurig
- Aandrijflijn mist pit
- Grote draaicirkel