



Martijn Verhoef

Oppepper

Het B-segment is in Europa ongelooflijk belangrijk. In dit segment worden de meeste auto's verkocht, dus logisch dat fabrikanten hierin goed vertegenwoordigd willen zijn. Het overgrote deel van de verkochte B-segmenters is alleen voorzien van een brandstofmotor, maar de hybride-aandrijving staat op een overtuigende tweede plaats. En zeg je hybride, dan zeg je Toyota. De Japanners verkopen namelijk de meeste exemplaren met zo'n aandrijflijn. De Yaris en Yaris Cross zorgen al jarenlang voor mooie resultaten en dat houdt het merk graag zo. Er wordt geen kans onbenut gelaten om verbeteringen door te voeren en dat is de reden dat we met de Yaris van modeljaar 2024 op pad gaan. Deze auto profiteert van een krachtige oppepper, nieuwe kleuren en dito wielen. Volgens Toyota is daarmee het nieuws nog niet op, want er werden veel meer aanpassingen gedaan. Daar komen we achter tijdens de eerste kennismaking op de bochtige wegen rondom Barcelona.



Niet alles nieuw

Het merk kiest zelf voor de marketingvriendelijke term volledig nieuwe Yaris, al zie je dat niet direct bij de eerste kennismaking. De uiterlijke nieuwtjes zijn namelijk beperkt tot andere lakkleuren, wielontwerpen en een andere aanduiding. De Hybrid heeft nu HEV badges op bijvoorbeeld de achterklep. Je moet echt wel vaker dan twee keer kijken om te ontdekken of je met een vernieuwde Yaris te maken hebt. De buitenmaten zijn niet aangepast, waardoor de Yaris nog steeds een gedrongen uiterlijk met speelse ronde vormen heeft. Vergeleken met directe concurrenten als de Volkswagen Polo of Renault Clio komt de auto niet alleen iets kleiner over, hij is ook daadwerkelijk een stukje korter en smaller. Handig met inparkeren, maar wat dat voor de binnenruimte doet merken we zometeen.

De Launch Edition die we tijdens de persintroductie rijden staat op 17 inch wielen die compleet nieuw zijn voor het model. Andere nieuwkomer is de spetterende lakkleur Neptune Blue, dat wordt gecombineerd met een zwart dak en spiegels. Deze lakkleur is alleen verkrijgbaar op de Launch Edition en dat is direct ook de duurste telg van de

Toyota Yaris Hybrid 130 Launch Edition

Yaris-familie. Nieuwe lakkleuren zijn er overigens wel voor andere uitvoeringen, zo maken we kennis met Juniper Blue en Dynamic Grey. Die laatste kleur is dan weer alleen beschikbaar bij de GR Sport-uitvoering, de uitvoering die ook nog eens 18 inch schoeisel krijgt aangemeten. Bij deze versie springt de nieuwe grille in honingraatoptiek in het oog.



Altijd up-to-date

We kunnen het nodige nieuws melden over het interieur van de Yaris. Vooral op het gebied van digitalisering kunnen we je bijpraten. Zo zien we een nieuw multimediascherm, dat in de hoger geplaatste uitvoeringen liefst 10,5 inch groot is. Je beschikt over draadloze Apple Carplay en Android Auto en je blijft up-to-date met over the air updates van systeemsoftware en navigatie. De analoge tellers worden in iedere Yaris vervangen voor digitale exemplaren, al hangt het af van de uitvoering hoe groot het scherm is achter het stuur. Je raadt het al, in de duurste uitvoeringen heb je het meest uitgebreide exemplaar dat 12,3 inch meet. Bovendien beschik je dan over een head-up display dat essentiële info op de voorruit projecteert. Zowel de digitale tellers

als het nieuwe multimediascherm vinden we prettig werken. De iele knopjes die voorheen aan beide zijdes van het multimediascherm waren geplaatst, mis je geen moment nu alle functionaliteit via het grote scherm op te roepen is.

Behalve de (op de Hybrid altijd aanwezige) bediening van de automatische airconditioning, want daar is nog een apart cluster voor ingericht. Ook de bediening van het volume gaat nog eenvoudig met een fysieke draaiknop, of via de stuurwielbediening. Opladen van apparaten gaat met USB-C aansluitingen, terwijl draadloos opladen van de smartphone ook tot de mogelijkheden behoort. Overigens heeft Toyota geen afscheid genomen van een vertrouwde 12V-aansluiting, want die vind je nog steeds in het bakje van de middenconsole.

Toyota benut dit moment van vernieuwing ook om nieuwe, zachte bekleding op de stoelen te introduceren. Het ruitjespatroon op de stoelen met contrasterende stiksels geeft een nieuw fris elan aan het in de basis toch al wat oudere interieur van de Japanner. De Launch Edition heeft ook nog eens blauwe sierlijsten in de deurpanelen en op het dashboard, om het toch wat stemmige zwart in de Yaris mee te breken. De deurehendels en raambediening doen dan wat gedateerd aan, het voelt allemaal wel enorm solide en voor de eeuwigheid gemaakt. Het zal je dan ook niet verbazen dat we ondanks de stille hybride-aandrijving geen enkel kraakje of rammeltje ontdekken, tijdens onze tocht over niet al te goed Spaans asfalt. De zitting van de stoelen is wat kort en je zit iets dichter op de bestuurder dan in eerder genoemde concurrenten, wat natuurlijk te maken heeft met de beperkte binnenruimte van de Toyota. Dat merk je op de achterbank net zo goed, want daar kan je als volwassene niet achter een wat langere bestuurder plaatsnemen. Toch valt vooral de hoofdruimte nog mee, gelet op de compacte buitenmaten. Datzelfde geldt voor de kofferbak, die door de grote opening, vlakke laadvloer en extra ruimte eronder best praktisch blijkt. Bovendien is de kofferruimte groter dan die van bijvoorbeeld een Peugeot 208.



Anabolenkuurtje

De Yaris is inmiddels goed voor meer dan tien miljoen verkochte exemplaren en het laatste decennium waren dat voornamelijk auto's met een hybride-aandrijving. Inmiddels gaat zo'n 90 procent van de Yaris-kopers voor een Hybrid en dat leidt eigenlijk altijd tot tevreden gezichten, zoals we ook zelf ervaren bij een eerdere test. Vooral het praktijkverbruik spreekt mensen aan, al was een steeds luider gehoorde klacht dat het motorvermogen niet overhoudt. Tijd voor een anabolenkuurtje, moeten ze bij Toyota gedacht hebben. Ze introduceren naast de bekende 115 pk hybride \AA de benzine 1.5 een nieuwe krachtvorm: de Hybrid 130. Nou, dat zal een negatieve invloed op het verbruik hebben, horen we je denken. Maar Toyota heeft de auto juist zuiniger gekregen dan voorheen het geval was.

Overigens is ook de 115 pk sterke Hybrid nog iets zuiniger geworden, maar dat verschil zit hem voornamelijk in de iets luxere uitvoering bij de 130 pk sterke variant. De extra kracht komt namelijk uit de elektromotor, die gecombineerd met de 1.5 benzinemotor 185 Nm koppel biedt. Genoeg om de compacte hatchback in 9,2 seconden naar de 100

Toyota Yaris Hybrid 1.30 Launch Edition

te laten accelereren, terwijl de auto op tussensprintjes ook sneller is dan de minder potente hybrideversie. De persintro geeft een minder betrouwbaar beeld dan een volledige testweek, maar na een uitgebreide route kwamen we met de Launch Edition op een gemiddeld verbruik van 4,9 liter/100 km.



Vol van veiligheid

We gingen ook nog een blokje om met de GR Sport versie, die een aangepast onderstel heeft en van grotere wielen is voorzien. Waar we de Launch Edition een tikkeltje licht en afstandelijk vinden, merken we bij de GR Sport daadwerkelijk meer betrokkenheid bij het rijden. Heel meeslepend wordt het natuurlijk niet, maar de sportieve versie biedt wel degelijk meer rijplezier ten opzichte van de iets softere broertjes. Al kunnen we ons goed voorstellen dat juist het comfortabele karakter van de andere Hybrids een groter publiek aanspreekt. Bij stevig doortrappen hoor je de driecilinder flink zijn werk doen, maar bij een iets gematigde rijstijl blijft het heerlijk rustig aan boord.

Welke Yaris je ook kiest, je beschikt altijd over uitgebreide veiligheidsfuncties. We

Toyota Yaris Hybrid 130 Launch Edition

noemen een verkeersbordherkenning, rijbaanhulp en adaptieve cruise control. Die laatste is desgewenst ook als gewone cruise control in te stellen, wat we een heel prettige keuze vinden op momenten met veel verkeer. De Hybrid kan afremmen op de motor om zo meer energie op te slaan en doet dat voor het eerst ook automatisch, afhankelijk van de omstandigheden. Rijdt er een auto voor je, dan zal de Toyota harder afremmen, terwijl je bij een lange afrit mooi kunt uitrollen. Op basis van de navigatiedata houdt de Yaris ook rekening met bochten en rotondes, zodat je in de praktijk zelden hoeft bij te remmen en zo meer stroom opwekt.



Japans vertrouwen

Het zijn dit soort handige systemen en de onovertroffen hybride-aandrijving die de Yaris uniek maken in de markt. Het is niet de B-segmenter met het meest hippe interieur of met de mooiste graphics in het multimediasysteem.

Maar het is wel een heel betrouwbare optie met beproefde techniek. Dat vinden ze bij Toyota ook, want het merk geeft liefst tien jaar (overdraagbare) garantie. Dit is met een

Toyota Yaris Hybrid 130 Launch Edition

maximum van 200.000 kilometer en de voorwaarde dat de auto volgens het boekje is onderhouden bij een Toyota-dealer. Goed voor de restwaarde en een grote blijk van vertrouwen in het eigen product. Een gemakkelijke keuze dus, die dankzij de opfrisbeurt ook nog eens pittiger rijdt en altijd up-to-date is.

Plus

- + Extra vermogen met minder uitstoot
- + Liefst tien jaar garantie
- + Complete veiligheidsuitrusting

Min

- Jaartjes interieur gaan tellen
- Krappe achterbank