



Wilbert Huls
13 augustus 2009

© Rijtesten.nl

Aansluiting

In het segment van de midi-MPV's zijn de Europeanen in ons land heer en meester. De Duitsers en Fransen hebben al vele jaren de touwtjes stevig in handen. Toch is er ãn auto die de afgelopen jaren enigszins in staat was aan te sluiten: de Toyota (Corolla) Verso. Ondanks dat inwoners van het land van de rijzende zon gemiddeld zo'n twintig centimeter minder meten, wisten de ontwerpers van Toyota een prima auto neer te zetten die kon wedijveren naar Europese maatstaven. Met de komst van de nieuwe Verso – de naam Corolla was na de laatste facelift al losgelaten bij dit model – hoopt Toyota definitief de aansluiting te vinden.



Volwassener

Het aardige van de nieuwe Verso is dat hij direct te herkennen is als zodanig, maar dat hij tegelijkertijd toch oogt als nieuw model. In grote lijnen zijn gezichtsbepalende zaken als de luchtinlaten en raamlijn gelijk gebleven. Ook de zo kenmerkende clear glass achterlichten hebben hun weg weer gevonden naar de nieuwe Verso. Toch zorgen scherpere lijnen, zoals we die bijvoorbeeld bij de Avensis ook al zagen, voor een nieuw gezicht. Subtiële designelementen als de oplopende lijn over de flanken en de licht aangezette wielkasten maken de auto net wat minder "gladjes"™ dan zijn voorganger.

In de Panoramic-uitvoering oogt de Verso stoer en volwassen. Op het donkere Pacific Blue valt het iets minder op, maar het zwarte panoramadak geeft de auto iets stoers mee, wat alleen maar versterkt wordt door de robuuste zeventien inch velgen. Waarom

Toyota Verso 1.8 VVT-i Panoramic Business

de Toyota tevens volwassener oogt, is pas goed te zien wanneer de nieuwe en de vorige Verso zij aan zij staan. Met een lengteverschil van zeven centimeter is de Verso fors gegroeid en dat moet natuurlijk vooral de binnenruimte ten goede komen.



© Rijtesten.nl

Ruimte

In het creëren van ruimte is Toyota meer dan geslaagd. De bestuurder en bijrijder hebben een riante zitruimte op de eenvoudige stoelen die desondanks niet onaardig zitten. Ook op de tweede rij is er geen reden tot klagen. De beenruimte is meer dan voldoende, enkel de hoofdruimte is niet heel riant en kan door lange mensen als te krap worden ervaren. De breedte is prima, want zelfs drie kinderzitjes kunnen naast elkaar geplaatst worden en dat is zeker geen gemeengoed in de compacte middenklasse. Bij de beenruimte moet wel de kanttekening geplaatst worden dat deze kleiner wordt naarmate de personen op de achterste zitrij wat beenruimte verlangen. De middelste rij

is namelijk verschuifbaar, om op die manier een zo ideaal mogelijke verdeling te maken.

Hoe dan ook moet je je er gewoon wel van bewust zijn, dat het reizen met zeven personen concessies vraagt qua ruimte. Bijvoorbeeld de achterste twee posities zijn niet geschikt voor volwassenen of grote kinderen. Hierin merk je toch dat Toyota  n model gebruikt als zowel vijf- als zevenzitter, waar enkele concurrenten als de Nissan Qashqai (+2) en de Renault (Grand) Sc nic er twee modellen op nahouden. Natuurlijk maakt Toyota wel gebruik van een efficiënt vouwsysteem, wat betekent dat de stoelen helemaal vlak kunnen liggen in de achterbak. Zodoende is de auto standaard als vijfzitter te gebruiken, maar bijvoorbeeld voor nood wanneer er een pupillenteam vervoerd moet worden zo om te toveren tot zevenzitter, zonder dat je hoeft te zeulen met losse stoelen.



Opgeruimd

Dat de Verso toch vooral voor jonge vaders ontwikkeld is, blijkt uit de praktische zaken die bij een gezin goed van pas komen. Voor de vader die zijn ogen graag op de weg houdt, maar ook zijn kroost in de gaten wil houden, kan er een handige bolle spiegel boven de reguliere achteruitkijkspiegel uit het dak geklapt worden waarmee je in één blik de hele achterbank en zelfs de stoel naast je kan zien. Verder zijn er legio opbergvakjes en -bakjes door de auto verspreid.

Dat Toyota van wel van opgeruimd houdt, blijkt eveneens uit het dashboard. Alle functionaliteit beperkt zich tot de middenconsole en de koepel bovenop het dashboard waar de meters in gehuisvest zijn. Het gevolg is een overzichtelijke werkplek. Qua ontwerp en afwerking heeft de Verso zijn zaakjes goed voor elkaar. Het enige jammere vinden we dat de tellers met hun oranje verlichting wat gedateerd ogen en dat het

Toyota Verso 1.8 VVT-i Panoramic Business

officiële navigatiesysteem er toch uitziet als aftermarketpul. Iets meer speelsheid in de tellervormgeving en een bijpassend frame bij het navigatiesysteem hadden het geheel de finishing touch gegeven. Het is als een geranium tussen een verzameling perfect geknipte bonsai's. Op zichzelf niks mis mee, maar het pas niet als geheel.



Gericht op comfort

Deze Verso is voorzien van de bekende 1.8 VVT-i motor die we eerder in de Avensis tegenkwamen. Ook in de Verso biedt hij vooral het comfort van een prettige reiswagen. Het vermogen is afdoende om je soepel door het verkeer te bewegen, maar op het moment dat je bijvoorbeeld een snelle inhaalactie wil uitvoeren merk je dat de koek wel snel op is. Je moet in zo'n geval echt één of twee verzetten terug om nog enigszins goed te kunnen versnellen. Minder jachtige types zullen hier echter weinig hinder van ondervinden.

Overall is de Verso sterk georiënteerd op comfort. Dat merk je ook aan de bediening van bijvoorbeeld de versnellingspook, de pedalen en het stuur. Met name de laatste laat zich erg licht bewegen, iets tóch licht naar onze smaak. Dit wil overigens niet zeggen dat de bediening ook onnauwkeurig is, integendeel. Het complete plaatje van het weggedrag past ook weer perfect bij het comfortabele karakter. Geen spannende eigenschappen, maar gewoon een degelijk en veilig aanvoelend geheel.

Met de Prius alweer zo'n tien jaar in het gamma en diverse ontwikkelingen op milieugebied, heeft Toyota deze Verso ook flink groener weten te maken. Inmiddels is een B-label de auto te beurt gevallen, dat is maar liefst drie labels beter dan de eerste (Corolla) Verso die daarbij flink mindere prestaties kende. Toch valt het niet mee om het opgegeven verbruik van 6,9 liter benzine per 100 km te halen. Met zeer aandachtig zuinig rijden kwamen we tot 7,3 liter op een gevarieerd traject. Wanneer de aandacht wat verslapt en bijvoorbeeld de schakeladviezen minder strikt gevolgd worden, loopt het verbruik al gauw op tot zelfs boven de 8 liter per 100 km.



Verbeterde versie van zichzelf

Zoals hij hier staat moet de Verso 33.380 euro opbrengen. Dat is niet weinig, maar daar mag je natuurlijk wat voor verwachten. We noemen bijvoorbeeld een glazen panoramadak, een fullmap navigatiesysteem, een parkeerhulpcamera en zeventien inch lichtmetalen velgen. Eigenlijk kunnen we zo niet bedenken wat je op een auto als deze nog meer zou moeten bestellen.

Met de nieuwe Verso hebben de Japanners een auto neergezet die in alle opzichten meer volwassen is geworden. Door de royalere afmetingen is de auto ruimer dan zijn voorganger. Daarbij is het uiterlijk met zijn scherpere lijnenspel weer helemaal in de pas met de laatste ontwerpstyl van Toyota. In het rijden blijft de auto typisch Japans met een comfortabele insteek, maar ook daarin ervaar je de voortschrijdende techniek. Tenslotte is het verbruik nog sterk verbeterd. Alles bij elkaar zou je kunnen stellen dat

Toyota Verso 1.8 VVT-i Panoramic Business

de Verso over de hele linie een verbeterde versie van zichzelf is, die meer dan ooit de strijd aan kan met de gevestigde Europese orde.

Plus

- + Volwassen uitstraling
- + Praktische ruimtes
- + Comfortabel

Min

- Hoofdruimte achterin
- Licht sturen
- Verbruik snel hoger dan opgave