Max Veldhuis
28 juli 2019

Diesel bedankt?

De toon van de berichtgeving over diesel is de laatste tijd niet meer zo negatief als het was. Toyota gelooft echter heilig in het (deels) elektrische alternatief als vervanger van de zelfontbrander. Met de Corolla TS Hybrid hopen de Japanners het succes van de Auris TS in de zakelijke markt te kunnen herhalen en verder uit te breiden.Â

Toyota wil met de Corolla niet alleen het succes van de Auris herhalen, maar de nieuwe telg eveneens gebruiken om het merk een wat sportiever imago aan te meten. Niet langer moet Toyota louter synoniem staan voor saaie degelijkheid, maar worden de auto's ook gericht op mensen die houden van auto's en autorijden. Of de Corolla TS werkelijk een bruikbaar alternatief is voor de zakelijke dieselaar en Toyota haar sportieve aspiraties met deze auto waarmaakt, moet blijken uit een uitgebreide rijtest.

Een Toyota met uitstraling

De dagen dat het design van de Corolla totaal geen uitstraling had en vooral gericht was op functie, zijn voorbij. Onder topman Akio Toyoda is er bij de Japanners duidelijk weer ruimte voor een wat speelsere koers. Dit vertaalt zich met name in het ontwerp en de rijeigenschappen, waarover later meer. Het design van de Corolla TS is een stuk frisser dan dat van zijn voorganger, de Auris. De stationwagon oogt vooral een stuk agressiever. Met name aan de voorzijde is er behoorlijk wat werk verricht om de Corolla een stoere inborst te geven. De scherp gelijnde koplampen zorgen ervoor dat zelfs een standaard uitvoering absoluut niet over komt als een muurbloempje. De achterzijde is iets bedaagder vormgegeven, maar oogt mede dankzij de LED-achterlichten strak en modern. Ondanks het feit dat de ontwerpers bij Toyota de Corolla TS wat agressiever hebben getekend, is de auto niet overmatig gestileerd. Je kunt er nog steeds prima mee voor de dag komen bij een zakelijke afspraak. De 6 cm langere wielbasis van de TS doet de proporties van de auto overigens goed. Hij oogt net iets meer in balans dan de hatchback.

Onze testauto is gespoten in de sprankelende kleur Emotional Red en voorzien van 18-inch wielen in een 'bi-tone' kleurenschema. Het design van de Corolla TS is van nature al aan de sportieve kant, maar deze samenstelling onderstreept dat nog maar eens. Wanneer je anoniem over straat wilt gaan, doe je er wellicht verstandig aan om te kiezen voor een wat meer bedaagde samenstelling. Op deze manier trekt de Corolla namelijk aardig wat bekijks.

Hoofdzakelijk zakelijk

Waar Toyota bij het exterieur van de Corolla TS kiest voor een radicale koerswijziging in het ontwerp, valt dat in het interieur alleszins mee. Hier overheerst vooral de zakelijkheid, de sportiviteit wordt enigszins op de achtergrond geplaatst. Dat neemt niet weg dat er ook hier een behoorlijke vooruitgang is geboekt ten opzichte van de Auris. Het design en de afwerking zijn goed voor elkaar, waarbij rode stiksels en de opvallend vormgegeven sportstoelen zorgen voor de broodnodige frivoliteit. Ook is er aandacht voor detail: de subtiele aluminium details zijn bijvoorbeeld voorzien van een reliÃ«f. De layout van het interieur past voor het overige binnen een trend die veel

fabrikanten de laatste tijd lijken te volgen: zoveel mogelijk digitaliseren, met als voornaamste wapenfeit in het midden een groot scherm dat boven het dashboard uit torent. Over de werking van de multimedia hebben we reeds het Ã©Ã©n en ander vermeld in de test van de hatchback: de interface oogt verouderd en de mogelijkheid voor Apple CarPlay ontbreekt. De stembediening werkt echter goed en de audio van JBL weet de klanken van verschillende genres zuiver ten gehore te brengen.

We gaan er eens even goed voor zitten. Eenmaal achter het stuur van de Corolla valt meteen op dat de zitpositie een stuk beter voor elkaar is dan bij menig ander model van het merk. De sportstoelen pakken je lekker vast en zitten comfortabel. Wel is het zo dat met name op lange ritten merkbaar wordt dat de zitting wat aan de korte kant is en niet echt optimaal steun biedt aan de bovenbenen. Het voornaamste wapenfeit van de Touring Sports is natuurlijk zijn extra ruimte op de achterste zitplaatsen. De 6 cm langere wielbasis ten opzichte van de hatchback zorgt ervoor dat uw redacteur comfortabel achter zichzelf kan zitten. Om de bagage van de extra personen op de achterbank fatsoenlijk te kunnen herbergen, is de ruimte in de kofferbak toegenomen tot 598 liter. Dit is keurig in de pas met wat de concurrentie in dit segment te bieden heeft. De elektrische achterklep van de Corolla TS is overigens niet van een afstandje te openen; alleen wanneer je vlak achter de auto staat, kun je jezelf met een druk op de knop van de sleutel toegang verschaffen tot de kofferbak.

Een alternatief voor diesel?

Toyota probeert met de nieuwe Corolla Hybrid duidelijk in te springen op de hetze tegen de dieselmotor. Niet zo gek ook, want in de zakelijke markt is men steeds vaker op zoek naar alternatieven voor de zelfontbrander. Onze testauto is voorzien van de krachtigste aandrijflijn die Toyota voor de Corolla te bieden heeft: de 2.0 Hybrid met 180 pk. Om werkelijk te kunnen dienen als alternatief voor de veelrijder moet het verbruik onder normale omstandigheden -zowel op de snelweg als in de stad- binnen de perken blijven en is het wenselijk als de actieradius op Ã©Ã©n tank zo hoog mogelijk ligt. De Corolla voldoet aan het verbruikscriterium: over de gehele testperiode scoorden we een verbruik van 6.1 liter op 100 km (1 op 16,4). Dit cijfer ligt weliswaar een behoorlijk eind weg van wat Toyota claimt, maar is gezien het feit dat we voornamelijk snelweg hebben gereden en niet doelbewust extra rustig aan deden nog steeds netjes te noemen. De meeste leaserijders zullen waarschijnlijk ook een dergelijk verbruik gaan realiseren.Â

Dan komen we bij het afstandscriterium. Hier laat de Corolla toch een steekje vallen.

Dankzij de kleine brandstoftank van 43 liter komen we op Ã©Ã©n tank iets meer dan 600 km ver. Voor de verstokte dieselrijder, die gewend is om minstens 800 km te rijden tot hij weer naar de pomp moet, is dit getal simpelweg te laag. Toyota had er wellicht goed aan gedaan om een grotere brandstoftank te monteren. Met het door Toyota opgegeven verbruik van 3,9 liter op 100 km kom je hypothetisch gezien wel meer dan 1.000 km ver, maar in de praktijk is dit cijfer op langere stukken snelweg simpelweg niet haalbaar.

In de stad kom je dankzij de zeer prettige hybride aandrijflijn al dichter in de buurt van het opgegeven verbruik. De overgang tussen de twee vormen van aandrijving verloopt naadloos. Het is duidelijk te merken dat Toyota al sinds jaar en dag werkt aan deze technologie. In de stad en in de file rijden we een groot deel van de tijd volledig elektrisch. Op de snelweg is het in de auto mooi stil, mede doordat de motor bij 130 km/h maar net iets meer dan 2.000 toeren draait. Wanneer we de B-wegen opzoeken assisteert de elektromotor met zijn koppel van 202 Nm de atmosferische tweeliter viercilinder, waardoor je behoorlijk kunt stoeien met de Touring Sports. De besturing is niet al te communicatief, je voelt vooral door het onderstel wat er gebeurt. De Corolla laat zich mede dankzij het volledig nieuwe TNGA-platform heel goed plaatsen in de bochten en de besturing is wel mooi direct. Het onderstel blijft daarbij mooi gelijkmatig. Comfort voert nog steeds de boventoon. In de rijmodus 'sport' verscherpt de gasrespons en wordt de besturing zwaarder. Je kunt ook zelf 'schakelen' met de flippers achter het stuur, maar dit haalt bij de CVT-automaat niet veel uit. In de automatische stand doet de bak zijn werk prima; het geloei van weleer blijft uit. Bottom line: de Corolla is veel leuker om mee te rijden dan de Auris.

Veel waar voor je geld

De diesel is dus definitief de deur gewezen door Toyota. Voor de Corolla TS zijn er drie motoren beschikbaar: een 1.2 viercilinder turbo, een 1.8 Hybrid en de 2.0 Hybrid waar wij mee rijden. De 1.2 is desgewenst met handbak of CVT te krijgen, de hybrides zijn altijd voorzien van de automaat. Bij de Japanners is het vaak zo dat de uitrusting van de auto grotendeels wordt onderverdeeld in pakketten in plaats van losse opties. Wat meteen opvalt is dat de Corolla standaard al is voorzien van adaptieve cruise control; een unicum in zijn klasse. Ook hoef je niet bij te betalen voor grootlicht- en verkeersbordenassistentie. Deze systemen zijn allemaal onderdeel van het overkoepelende Toyota Safety Sense 2. Om de Corolla verder aan te kleden, is er de keuze uit vijf pakketten: Active, First Edition, Style, Executive en Premium. Deze pakketten lopen op in luxe. Bij de First Edition heb je de meeste essentiÃ«le zaken wel te pakken. Dan is de Corolla namelijk onder meer voorzien van het digitale instrumentenpaneel, het Toyota Touch 2 multimediasysteem, een achteruitrijcamera, een DAB+-tuner en lichtmetalen wielen. Bij de Style zijn zaken als een Head-Up Display, Keyless Go, automatisch inparkeren en stoelverwarming inbegrepen. De

Premium topt het geheel af met Matrix LED koplampen, een panoramadak en het audiosysteem van JBL. Vanaf de Style zijn er ook veel opties afzonderlijk te bestellen; de Comfort en de Active bieden daar minder mogelijkheden toe.

Onze testauto was als 2.0 Hybrid voorzien van een pakket dat niet in de reguliere prijslijst staat: de Business Sport Intro. Dit pakket lijkt wat uitrusting betreft op de Executive, met het verschil dat de JBL-audio standaard al is inbegrepen. De Business Sport Intro is hiermee een mooie aanbieding, want hij is ruim 2.500 euro goedkoper dan de Executive. Voor dit geld krijg je een zeer rijk uitgeruste auto. De enige optie die nog aan het geheel toegevoegd moest worden was de metallic lak Emotional Red, welke een meerprijs heeft van 1.095 euro. De totaalprijs komt dan op 37.855 euro, wat in vergelijking met de concurrentie een prima prijsstelling is. Een Kia Ceed SW of een Hyundai i30 Wagon is met een vergelijkbare uitrusting iets goedkoper, maar bij Volkswagen ben je voor een Golf Variant die goed in zijn spullen zit bijvoorbeeld al duizenden euro's meer kwijt. De Ford Focus Wagon en de Renault Megane Estate zijn wat betreft de kosten in de aanschaf redelijk gelijk aan de Corolla TS. Toyota is momenteel echter de enige fabrikant die in het C-segment een stationwagon met hybride aandrijflijn biedt. Als je deels elektrisch wilt rijden, zijn er verder weinig opties bij de concurrentie.

Missie geslaagd?

Toyota is duidelijk in haar missie geslaagd om met de Corolla TS een dynamisch ogende auto neer te zetten. Ook tijdens het rijden merk je dat de Japanners er echt aan hebben gewerkt om het geheel wat spannender te maken. De TS is ook duidelijk een stuk ruimer dan de hatchback, wat maakt dat de station waarschijnlijk de best verkochte variant gaat worden in Nederland. Inmiddels zijn er al ruim 2.000 exemplaren op kenteken gezet.Â

Het is jammer dat Toyota de vernieuwingskuur niet heeft aangegrepen om de multimedia bij de tijd te brengen. Het systeem loopt behoorlijk achter op de concurrentie. Ook vragen wij ons af in hoeverre de hybride aandrijflijn werkelijk een alternatief is voor de verstokte dieselrijder. Gezien het hogere praktijkverbruik en de kleine brandstoftank van de Corolla is het onmogelijk om Ã©cht lange afstanden op Ã©Ã©n tank te kunnen halen. Dit neemt niet weg dat de Corolla TS een interessante optie is in het C-segment. Als autoliefhebber hoef je de showroom van Toyota zeker niet meer over te slaan.

Plus

+ Aantrekkelijk design
+ Veel meer ruimte dan de hatchback
+ Doorontwikkelde hybride aandrijflijn...

Min

- ...met een te kleine brandstoftank
- Multimedia niet up-to-date
- Trage reactie elektrische achterklep op sleutel