



Martijn Verhoef
10 januari 2022

Welkome aanvulling

Het compacte segment van cross-overs barst werkelijk uit zijn voegen van het aanbod. Toch lijkt dat autofabrikanten er niet van te weerhouden om nieuwe aanwas te leveren, of in het geval van Toyota weer terug te keren om een zwaarbevochten hoge notering in de verkoopljst van B-segment cross-vers. Terug te keren?! Wellicht was je de auto alweer vergeten, maar Toyota bood al in 2008 met de Urban Cruiser een 'hoog op de poten'-alternatief in dit segment. Die auto was zijn tijd te ver vooruit, want een verkooptopper is het in Nederland nooit geworden. De eer is nu aan de Yaris Cross om de consument te overtuigen. Daarbij kan de auto rekenen op beproefde hybridetechniek en ontwerptrekken die de 'gewone' Yaris in ons land buitengewoon succesvol maken. Is dat genoeg om bovenin de verkoopljsten terecht te komen?



Mini-RAV4

Zoals gezegd gaat de Yaris Cross het niet gemakkelijk krijgen, maar dat betekent niet dat de ontwerpers van Toyota een dertien in een dozijn auto hebben neergezet. Zeker in de Adventure trim - direct ook de duurste uitvoering - mag de auto er zijn. Skid plates, kunststof omlijsting van de wielkasten en donkere wielen maken de auto lekker stoer. Het gedrongen uiterlijk met zijn hoge neus, two-tone kleuruitleiding en strakke achterlichten maken er een soort mini-RAV4 van. Standaard is er een dakspoiler geplaatst en de Adventure krijgt daarnaast ook nog dakrailing in aluminium optiek. Waar zijn overgrootvader Urban Cruiser behouden was vormgegeven, mag de Yaris Cross echt stralen op de Nederlandse wegen. Daar helpt de parelmoerlak uiteraard ook aan mee.

Niet alleen qua optiek komt de auto gedrongen over, ook als we naar de afmetingen kijken blijkt de Toyota compacter dan de directe concurrentie. Zo is de wielbasis van de Yaris Cross bijna tien centimeter korter dan die van de Renault Captur en de Peugeot 2008. Wat dat betekent voor de binnenruimte vertellen we zo, maar dat compacte geeft

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Adventure

de auto wel sjeu. Het is een beetje macho- en spierballentaal en daarmee heeft de auto dus wel weer raakvlakken met zijn (soort van) voorganger.



Gouden randje

En dan het interieur van de Toyota. De introductiekleur van de Yaris Cross is Brass Gold en kennelijk hoopt Toyota dat je de auto in die kleur samenstelt, want in het interieur komen gouden sierlijstjes en stiksels terug die goed bij die kleur zouden passen. Met de witte parelmoerlak van onze testauto heeft het niets van doen, maar het vrolijkt het verder in stemmig zwart uitgevoerde interieur wel op. De stoelen zijn in de Adventure-uitvoering voorzien van elektrisch bedienbare lendensteun, maar verder dien je ze handmatig te verstellen. Beide voorstoelen zijn in hoogte verstelbaar en het stuur kun je uitgebreid in hoogte en lengte verstellen.

Zo vind je een prima zitpositie voorin de Yaris Cross, al gaat dit snel ten koste van de achterpassagiers. Wanneer we voor ons gevoel nog relatief dicht op het dashboard zitten (uw redacteur is 1,93m) blijkt er van zitmogelijkheid achter de bestuurdersstoel

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Adventure

al geen sprake meer. Daarmee neemt de Yaris Cross direct een pijnpunt over van zijn lage broertje, die ook bijzonder krap is achterin. In het geval van de Cross wordt dit wel goedgemaakt bij de bagageruimte, die met 397 liter prima te noemen is. Bovendien is de achterbank in drie delen neer te klappen en kun je de bodem van de kofferbak in hoogte verstellen. Daarvoor wordt een niet al te sterk ogende kofferbakmat gebruikt, dus wanneer je zware dingen vervoert zouden we de bodem op zijn laagst instellen. Dat betekent wel dat de tildrempel hoger wordt.

Waar Toyota lange tijd achterliep op het gebied van multimedia, lijkt dit bij recente modellen goed rechtgetrokken te worden. Zo ook bij de Yaris Cross, die beschikt over een digitaal instrumentarium, head-up display, groot multimediascherm en draadloze connectiviteit via Apple Carplay en Android Auto. Het Smart Connect Multimediasysteem mag dan grafisch niet al te indrukwekkend overkomen, het systeem werkt wel snel en biedt veel mogelijkheden tot instellen. Bedienen gaat via het touchscreen en de - vele - knoppen aan het stuur.



Hybrid overtuigt

Noem je Toyota, dan noem je ook hybridetechniek. Net als bij de Yaris zijn er wel andere motorisaties leverbaar, maar de verwachting is toch dat het grootste gedeelte van het koperspubliek voor de 1.5 Hybrid gaat. Om die reden zit je bij de duurdere uitvoeringen automatisch vast aan de hybridetechniek, wat ook betekent dat je standaard een automaat hebt. De CVT blijkt door de jaren heen zoveel verfijnder gemaakt te zijn, dat de transmissie in de Yaris Cross eigenlijk altijd voor een heel comfortabel rijgedrag zorgt. Alleen bij een stevige acceleratie wordt de motor goed hoorbaar, om direct na gas los alweer tot rust te komen. Door de hybridetechniek kan de Toyota ook rekenen op een extra elektrisch duwtje in de rug, zodat de auto behoorlijk vlot aanvoelt. 116 pk op 1.190 kg maakt dan ook dat je prima met het verkeer kunt meebewegen. Een flinke aanhanger trekken is er echter nog steeds niet bij, want de Hybrid mag maximaal 750 kg geremd trekken. De 1.5 zonder hybridetechniek mag tot 1.350 kg trekken. Je bent dan wel beperkter in het kiezen van uitrustingsniveaus. Bovendien zal het brandstofverbruik dan ongetwijfeld een stuk hoger liggen, want wij halen met de Hybrid in de koude testperiode een prima resultaat van 5,6 liter op 100 kilometer.

Over de gehele linie blijkt de testauto een fijne reisgezel, met een prima wegligging en genoeg pit. Het sturen gaat ook directer dan we zouden verwachten, al hoef je niet constant te corrigeren op lange ritten. Bovendien is de auto standaard voorzien van allerlei hulpsystemen, zoals rijbaanhulp, adaptieve cruise control en emergency braking. De Adventure biedt daarnaast nog een dodehoekhulp en matrix ledkoplampen, die het mogelijk maken om altijd met grootlicht te rijden, en alleen de pixels die medeweggebruikers kunnen verblinden uit te schakelen. Dat werkt in de praktijk heel aardig, al is de lichtbundel lang niet zo goed als die van directe concurrenten van Opel en Mazda.



Flinke prijs

Al met al zit de testauto dus goed in de spullen, die uiterlijk, comfort en de veiligheid verbeteren. Maar dat mag ook wel als je de niet malse aanschafprijs van 36.950 euro ziet die 'onze' Yaris Cross moet opbrengen. De enige niet aangevinkte optie is een panoramadak, dat overigens niet open kan. Je hebt dan dus wel opties die veel andere concurrenten niet bieden, zoals de elektrisch bedienbare achterklep en de adaptieve led-koplampen. Bovendien ziet de Adventure er erg stoer uit, met zijn donkere wielen, privacyglas en zwarte dak. Allemaal zaken waar je direct of indirect voor moet betalen, wat maakt dat de auto zo duur wordt. Een Renault Captur Hybrid is in de meest uitgebreide Initiale Paris-uitvoering bijvoorbeeld zo'n 3.000 euro goedkoper. Je moet dus een behoorlijk bedrag willen neertellen voor deze stoere Japanner.

Natuurlijk kan de auto goedkoper worden aangeschaft, want de compacte cross-over is er vanaf 24.850 euro. Bijna alle veiligheidssystemen zijn standaard, waaronder de adaptieve cruise control. Ook handbediende airconditioning is dan aanwezig, maar een radio zal je zelf moeten plaatsen.



Succes in zicht

De duurdere uitrustingspakketten doen de prijs dus flink oplopen, maar dan heb je ook weinig te wensen over. Daarnaast wordt de Yaris Cross naar verwachting veel (privé) geleased, waar door de hoge restwaarde van Toyota gunstige tarieven voor zijn. Hoewel het qua binnenruimte geen uitblinker is, weet de auto op het gebied van rijcomfort en efficiëntie veel te bieden. Tel daar het stoere uiterlijk bij op, wat maakt dat we een stuk meer succes voorzien voor de Yaris Cross dan zijn weinig illustere voorganger wist te bereiken.

Plus

- + Stoer uiterlijk
- + Bewezen hybridetechniek
- + Standaard uitgebreid veiligheidspakket

Min

- Opties maken auto snel duur
- Erg krap op achterbank
- Weinig trekvermogen bij Hybrid