

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Yaris Verso is praktisch én comfortabel

Ruimtelijk genoeg

Toyota heeft met de Yaris de hoogste eer behaald: de titel 'Auto van het Jaar 2000' is al binnen. De nog weer iets frivoler gestyleerde Verso is de gloednieuwe MPV van de Yaris familie. Opnieuw lijkt succes verzekerd! De Verso is een buitengewoon handige mini-MPV met verrassende kwaliteiten.



De immense koplampen zijn fraai gestyled en bevatten ook een geïntegreerde clignoteur.

Met de Yaris heeft Toyota duidelijk bewezen ook auto's met een zeer gedurfd uiterlijk op de markt te kunnen brengen. Deze trend werd in 1997 met de Corolla al voorzichtig ingezet, en ook de nieuwe Celica is het aankijken meer dan waard. De Verso is een opgewekt en hier en daar wellicht ietwat controversieel uitzien ontwerp, dat gerust eigenzinnig mag worden genoemd.

De eerste indruk van de grote, zwarte, titanium grille met de kleine gaatjes is niet positief, maar het front wordt gered door de bijzondere vorm en constructie van de koplamp unit. Alles onder één groot stuk doorzichtig glas, inclusief de clignoteur. Daarna volgt een niet door iedereen begrepen hoogstandje van auto ontwerpen: de beide voorportieren horen nog duidelijk bij de voorkant van de auto, maar de achterportieren lijken eigenlijk voor een ander model te zijn bedacht. De Verso krijgt naar achteren toe ook een duidelijk rechthoekige carrosserielijn, die uitmondt in hoog geplaatste, puntige achterlichten en een merkwaardig gevormde achterklep. Achterdeur moeten we eigenlijk zeggen, want hij scharniert niet aan de bovenzijde maar opzij, aan de rechterkant van de carrosserie om precies te zijn. Bij ons rechtsrijdende verkeer is dat dus de verkeerde kant. Je moet immers vanaf het trottoir een omtrekkende beweging maken om iets achterin de Verso te laden. De flanken van de Verso vertonen grote stukken, tegen parkeerdekjes onbeschermd, en naar

achteren toe iets uitgebeld plaatwerk. Het komt wat té kolossaal over. Alles bij elkaar bezit de Yaris Verso genoeg design grapjes op vier wielen, om de aandacht van het overige verkeer naar zich toe te trekken.



De Yaris Verso wordt in de uitvoeringen Linea Luna E, Linea Luna en Linea Sol geleverd. De prijslijst begint bij f 31.990,- voor de Luna E. Wij reden de iets completere Linea Luna die f 33.490,- kost. De Linea Sol komt op f 34.990,-. Directe concurrenten zijn er eigenlijk nauwelijks. De Citroën Berlingo, de Daihatsu Gran Move en de Renault Kangoo komen in de buurt. De Yaris Verso wint het van deze drie niet alleen qua originaliteit. Hij biedt meer.

Stil en kwiek
Toyota monteert in de Verso uitsluitend de 1.3 liter viercilinder die in de 'gewone' Yaris sinds kort als extra wordt aangeboden. Deze VVT-i motor met verstelbare nokkenas is goed voor 63 kW bij 6000 t/min. Dat is 13 kW méér dan de 1.0 basismotor van de normale Yaris. De 1.3 Verso-motor heeft vier kleppen per cilinder en twee, door een ketting aangedreven, bovenliggende nokkenassen. Het maximum koppel bedraagt 124 Nm bij 4400 t/min. Opvallende onderdelen aan deze motor zijn het kunststof inlaatspruitstuk en het roestvrij stalen uitlaatspruitstuk. Ze zorgen mede voor een laag gewicht van deze krachtbron.

Een inhoud van 1.3 liter en een vermogen en koppel van respectievelijk 63 kW en 124 Nm, zijn op papier maar net toereikend voor een auto met een eigen gewicht van tegen de 1.000 kg. Om een en ander aan de tand te voelen reden we met de Verso naar Vianen voor de traditionele vermogensmeting

bij MAHA. Op de testbank bleek de motor het opgegeven krukasvermogen zelfs met 2 kW te overtreffen. Alleen het maximum koppel haalde niet helemaal de fabrieksopgave en het transmissieverlies naar de aangedreven voorwielen was een onverwacht hoge 24 kW. Dat resulteert dus in een netto beschikbaar vermogen van 42 kW bij 5950 t/min.

Onze test-Verso haalde op een tiende seconde na de door de fabriek opgegeven acceleratie van 0 tot 100 km/h. En ook de fabrieks maximum snelheid werd gehaald. Ook al kun je de Yaris Verso niet echt levendig en krachtig noemen, toch dwingt de 1.3 liter motor veel respect af voor de manier waarop hij de relatief grote Verso de sporen geeft. En wanneer je flink wilt schakelen, kun je er ook heel vlot mee uit de voeten. Ook de tussenacceleratie mag best worden gezien. De VVT-i motor wordt nooit rumoerig en ook in de hogere toeren regionen blijft er geen spoortje van vermoeidheid op te treden. Net als de 1.0 liter motor in de normale Yaris is dit een perfecte toerenmotor. De vijfbak schakelt licht en direct.

Interieur verrast
Bij MPV's zijn de ruimteverwachtingen doorgaans hoog gespannen. De Yaris Verso stelt zeker niet teleur. Hij heeft op papier bescheiden afmetingen, die in werkelijkheid nogal meevallen. Hij is wel een stuk kleiner dan de veel duurdere Scénic en Zafira, en meet 386 cm in de lengte, 169 cm in de



De Verso kent talloze bergruimtes. Ook boven de voorruit kun je spullen kwijt en boven de binnenspiegel je zonnebril.

Dashbord en interieur zijn kleurrijk en smaakvol aangekleed. De hoofdruimte in de Verso is riant en hij is een flinke slag groter dan de standaard Yaris.

Van de drie stoelen achterin kun je de smalle middelste stoel ook als tafeltje gebruiken.

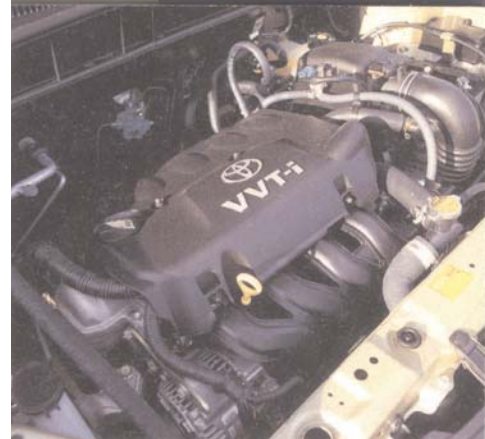
Eigenzinnig en vol karakter, en vooral even wennen. De zijflanken tonen erg kolossaal. Een stripje op het plaatwerk van de portieren zou hem goed doen.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

Aan de achterkant is goed te zien hoe extreem hoog de Verso is. Mooi zijn de puntvormige achterlichten en de bolle vorm van de achterdeur.



Er is zelfs een dubbel dashboardkastje, elk met een klep. Zo hoort een mini-MPV te zijn!



De 1.3 liter VVT-i motor kan zijn taak prima aan. Het is verbluffend hoeveel power zo'n kleine motor levert.



De achterklep scharniert opzij en hee las niet omhoog. Vormt dus ook geen 'afdakje'. De hoedenplank kan op verschillende niveaus worden geplaatst.



Het 3-dimensionale digitale instrumentarium is een bijzonderheid. Het is goed afleesbaar en leidt niet af.



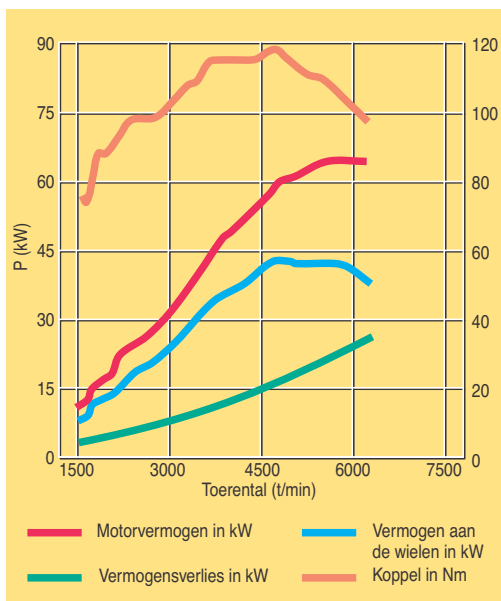
De beide buitenste stoelen kunnen onder de vloer worden weggeborgen, hierdoor krijg je een volmaakt vlakke laadvloer.



breedte en 168 cm in de hoogte. Vooral de laatste verhouding zorgt voor een smalle, hoge indruk van de Verso. Je zit net als in de meeste MPV's ook opvallend hoog, wat uiterst aangenaam is. De stoelen zijn goed van vorm en ondanks de niet instelbare zithoogte kun je toch een aangename rijpositie componeren. Hier helpt ook de over enkele centimeters kantelbare stuurkolom aan mee.

Het instrumentarium is een bijzonderheid. Ook hier, net als bij de Yaris, een midden op het dashboard geplaatste diepe kokker. Daarin worden de belangrijke instrumenten (snelheid, toerental, tankinhoud) in digitale vorm 3-dimensionaal geprojecteerd. Dat kenden we al van de Yaris en blijkt in de praktijk heel prettig omdat je ogen zich niet in hoeven te stellen op een dichtbij geplaatste cockpit. Een kleine blik opzij is voldoende. De koelvloeistoftemperatuur wordt door een blauw lampje aangegeven. Na de opwarmkilometers verdwijnt dat uit zicht, om alleen rood oplichtend te waarschuwen wanneer er warmtegevaar dreigt.

De bediening van de hendels en de schakelaars is volstrekt conventioneel. Verder staat de Verso op een zame hoogte waar het de vele bakken, vakken en bekerhouders betreft. Je vindt overal bergruim-



Testmetingen

Max. motorvermogen op rollenbank	.....65 kW bij 5.950 t/min.
Max. vermogen aan de wielen op rollenbank	.....41.5 kW bij 5.950 t/min.
Max. koppel op rollenbank	.....118 Nm bij 4.650 t/min.
Max. motorvermogen (fabrieksopgave)	.....63 kW bij 6.000 t/min.
Max. koppel (fabrieksopgave)	.....124 Nm bij 4.400 t/min.
Acceleratie:	
0-80 km/h: 8,2 sec.	.....0-100 km/h: 12,4 sec.
.....80-120 km/h: 9,6 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 65 dBA	.....100 km/h: 68 dBA
.....120 km/h: 72 dBA	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 8,0 liter op 100 km	.....Buitenweg: 5,2 liter op 100 km
Combinatierit:	.....6,7 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....7,7 liter op 100 km
Gemeten topsnelheid in twee richtingen:	.....165 km/h
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....165 km/h

Meting: MAHA bv, Vianen

Auto & Motor
TECHNIEK

tes: boven de voorruit, onder en tussen de stoelen en zowel in als onder het dashboard dat ook nog eens twee aparte kastjes met klep heeft. Het hele interieur is een verrassing. Het is vrolijk bekleed, degelijk afgewerkt en het ademt praktische bruikbaarheid. Dat uit zich ook in een tamelijk uniek opbergstelsel van de twee buitenste achterstoelen. Die laten zich uiterst compact opvouwen en onder de vloer wegbergen. Alleen de vloerplaten moeten even worden verwijderd en dan weer teruggelegd. De middelste stoel moet thuis blijven. Met de stoelen onder de vloer ontstaat een giga laadruimte met een volstrekt vlakke laadvloer. Jammer is dat als gevolg van de opbouwtruc de rugleuningen van de achterstoelen erg dun zijn uitgevallen. Bij lange ritten breekt dat op.

De standaard uitvoering van de Yaris Verso is vrij controversieel. Deze bestaat uit vijf separate stoelen (de middelste achterstoel is erg smal) met elk een verstelbare hoofdsteun, twee airbags, ABS, een boordcomputer, audio met radio/cassette (RDS) en vier speakers. En verder ook een dakantenne, een pollenfilter en groen getint, zonwerend glas. Voor de Linea Luna komen daar alleen nog centrale vergrendeling en dakrailings bij. Goed voor elkaar zo lijkt het, maar elektrische bediening van zij-

ruiten en buitenspiegels zijn alleen voor de Linea Sol weggelegd. Het is een raadsel waarom bij de beide goedkopere Luna's de spiegels zelfs niet eens handmatig van binnenuit kunnen worden versteld.

Lekker sturen

De Yaris en de Yaris Verso delen dezelfde bodemplaat en hetzelfde onderstel, maar er zijn verschillen. De Verso heeft een grotere wielbasis (scheelt 13 cm) en een 2 cm grotere spoorbreedte voor. Het onderstel is aan het hogere eigen gewicht en aan het hogere laadvermogen van de Verso aangepast. Het bestaat uit MacPherson veerpoten voor en een torsie as met schroefveren achter. De Yaris is een heel lekker, bijna sportief sturende auto. Je verwacht het niet van zo'n hoge, smalle auto, maar hij rijdt zelfs nog iets lekkerder dan de Yaris. Hij gaat strak de bocht om en geeft een groot gevoel van veiligheid. Absoluut perfect! De vering is comfortabel maar alles behalve zacht, de demping is aan de harde kant. Af en toe zelfs iets te hard voor een dergelijk type auto. Opvallend is ook dat de auto, zelfs bij hogere snelheid, nooit serieus rumoerig wordt. Daardoor is de Verso ook voor langere reizen een aangenaam vervoermiddel.

Dick Schornagel

Modelserie en prijzen

Verso Linea Luna E	.....f 31.990,-
Verso Linea Luna	.....f 33.490,-
Verso Linea Sol	.....f 34.990,-
ABS	.....Standaard
Airbag bestuurder	.....Standaard
Airbag passagier	.....Standaard
Zij-airbags	.....Optie op Linea Luna en Linea Sol
.....f 595,- (niet leverbaar op Linea Luna E)	
Stuurbekrachtiging	.....Standaard
Centrale portiervergrendeling	.....Standaard
.....op Linea Luna en Linea Sol (niet leverbaar op Linea Luna E)	
Elektrische ruitbediening	.....Standaard op Linea Sol (niet leverbaar op Linea Luna E en Linea Luna)
Airco	.....Optie f 1.500,-
Automaat	.....Optie f 2.900,-
Schuif / kanteldak elektrisch	.....Optie op Linea Sol f 2.690,- (niet leverbaar op Linea Luna E en Linea Luna)
Alarminstallatie	.....Optie f 1.368,-
Trekhaak	.....Optie f 1.119,-
Metallic lak	.....Optie f 790,-
Navigatiesysteem	.....Optie f 2.503,-

Importeur:
Louman & Parqui bv
☎ (0162) 58 59 00

Plus

Het eigenzinnige uiterlijk is overal een onderwerp van gesprek. Daarbij heeft de praktische kant kennelijk een hoge prioriteit gekregen: de Verso biedt naast vele praktische zaken, een indrukwekkende laadruimte die zelfs veel grotere MPV's met gemak naar de kroon steekt. De middelste achterstoel vormt in omgeklapte toestand een handig tafeltje. De rijeigenschappen zijn voor een MPV van dit formaat een absolute openbaring.

Min

Het opbergen van de achterstoelen gaat met iets meer handelingen gepaard dan je zou willen. Bovendien moet de middelste stoel achterblijven. Ondanks de op sommige punten riante standaard uitrusting, mist de Verso zaken als een intervalschakeling op de achterwipper, van binnenuit verstelbare buitenspiegels en een hoogtevastelling van de bestuurdersstoel.