



Toyota Auris

Farbig grau

Autotest | Der Toyota Auris ist ein mittelgroßes Auto mit einem mittelgroßen Preisschild. Fast jede Marke bietet so ein Modell an. Daher ist die Konkurrenz sehr groß. Wer sich von den anderen unterscheiden will, muss etwas Auffälliges bringen, aber das mag der durchschnittliche Kunde mit einem durchschnittlichen Geschmack und einem durchschnittlichen Budget nicht. Toyota glaubt, sich mit dem völlig neuen Auris von der grauen Masse unterscheiden zu können.

Die Unterschiede fangen mit dem Äußeren an. Ganz dem Trend folgend ist der neue Auris länger, breiter, aber auch tiefer als das vorherige Modell. Das sorgt für eine bessere Stromlinienform und eine sportliche Ausstrahlung. Die tiefe Front, scharf ausgeschnittene Fernstrahler und eine hohe Taille geben dem Auris eine athletische Form. Diese ist jedoch stark von der gewählten Farbe abhängig. Das hier gezeigte Weiß steht dem Auto nicht so gut, eine dunkle grau/braune Farbe steht dem Auris perfekt.

Weil ein niedriger Verbrauch wichtiger ist als je zuvor, hat Toyota bei allen möglichen Punkten am Gewicht gespart. Zugleich ist die Karosserie kräftiger geworden, was den Fahreigenschaften zu Gute kommt.

"Dank des Gewichts von Karosserie und Reifen mit niedrigem Widerstand fühlt sich diese Version des Auris leichtfüßig und geschmeidig an."



Interieur

Der Entwurf des Interieurs ist etwas Besonderes, doch das bemerkt man erst, nachdem man sich hinter das Lenkrad gesetzt hat. Der Sitz ist nämlich bemerkenswert tief. Das Armaturenbrett liegt nicht vor dem Fahrer, sondern steht wie eine "Mauer" zwischen den Insassen und der Außenwelt. Für manchen ergibt das ein angenehmes Gefühl von Geborgenheit, andere erfahren es im Gegenteil als eine Einschränkung der Freiheit. Abhängig von der

Gestalt des Fahrers kann der A-Still (der Balken zwischen der Frontscheibe und der Vordertür) die Sicht behindern, darauf sollte man bei einer Probefahrt achten.

Der Raum vorne ist gut, insbesondere der Bewegungsspielraum um die Vordersitze herum ist überdurchschnittlich gut. Der Raum auf dem Rücksitz ist ausreichend. Der Gepäckraum misst, ungeachtet der gewählten Ausführung, 360 Liter.



Ausrüstung

Toyota bietet ein gut ausgestattetes Audio-, Navigations- und Kommunikationssystem, das über USB und Bluetooth mit dem Handy verbunden werden kann. Außerdem kann die Funktionalität später mit "Apps" erweitert werden, genau wie bei einem Smartphone. Der Klang des Standard-Audiosystems ist mäßig. Die Resonanzkörper sind überdeutlich hörbar aus Plastik, und der Klang aus den verschiedenen Lautsprechern bildet keine Einheit.

Für die Sicherheit bietet Toyota alle üblichen Airbags, Knautschzonen und eine Antriebsschlupfregelung. Systeme, die Unfälle aktiv verhindern können, gibt es jedoch nicht. So bremst der Auris nicht selbstständig vor Hindernissen, liest keine Verkehrsschilder und warnt nicht vor Fahrzeugen im toten Winkel der Außenspiegel. Damit bleibt die sonst immer so innovative Firma Toyota bei der Sicherheit stehen, während die Konkurrenz weitermacht. Ein Sprecher von Toyota meint aber, dass die Nachfrage nach derartigen Systemen gering und der Mehrpreis dafür

zu hoch sei.



Motoren

Der Auris ist mit drei verschiedenen Motoren lieferbar: Benzin, Diesel und Hybrid. Zunächst führen wir mit einem traditionellen 1.6 Liter Benzinmotor. Dieser wurde von einer exzistierenden Kraftquelle abgeleitet, aber für bessere Leistungen und einen niedrigeren Verbrauch weiter entwickelt.

Der Charakter wurde so gewählt, dass er den Fahrer fast dazu zwingt, ruhig zu fahren. Erst bei einer Drehzahl von 2.000 kommt die Kraftquelle erst richtig zum Leben. Bei einer niedrigeren Drehzahl ist gerade genug Kraft verfügbar, um im Verkehr mitzukommen. Durch diesen Charakter konnten wir uns dem von Toyota versprochenen Verbrauch von 1,6 Litern pro 100 km sogar auf anspruchsvoller Strecke gut annähern.



Dank des Gewichts von Karosserie und Reifen mit niedrigem Widerstand fühlt sich diese Version des

Auris leichtfüßig und geschmeidig an. Wenn das Gaspedal losgelassen wird, rollt der Auris aus, als ob das Auto fast gewichtslos wäre.. In den Kurven spürt man, dass das Fahrgestell viel mehr Kraft und Gewicht verarbeiten könnte, und das sorgt für einen sportlichen Unterton. Es bleibt jedoch bei einem Unterton; wenn schneller gefahren wird, kommt der Auris kaum zum Leben.



Diesel

Zweifellos ist der 2.0 Liter Dieselmotor (124 PS / 310 Nm) der feinste Motor, mit welchem der Auris ausgestattet werden kann. Ungeachtet der Drehzahl ist ein große Reserve verfügbar, und das gibt dem Auris ein großes Gefühl. Außerdem ist dieser Dieselmotor so leise, dass sogar auf der Autobahn ein flüsterndes Gespräch geführt werden kann.

Auch der Dieselmotor kommt von der vorherigen Generation des Auris und wurde angepasst, um bei geringerem Verbrauch mehr Leistung zu bieten. In diesem Punkt ist Toyota das gelungen, doch ganz neu entwickelte Dieselmotoren anderer Hersteller sind noch stärker und sparsamer.

Der "Auris 2.0D" ist schwerer als der "1.6 VVT-i". Aber gerade dadurch scheint er die perfekte Balance zu haben. Anstatt schwerfällig fühlt sich der Auris Diesel solide und stabil an. Vor allem auf großen Strecken ist der Auris Diesel ein herrlicher Reisegefährte.



Hybrid

Neben den traditionellen Benzin- und Dieselmotoren ist der Auris auch mit einem Hybridmotor lieferbar. Auf großen Strecken und bei konstanten, hohen Geschwindigkeiten steht ein Benzinmotor zur Verfügung. In der Stadt, bei wechselnder, niedriger Geschwindigkeit, ist der Elektromotor am effizientesten. Durch das zusätzliche Gewicht der zwei Motoren und einem Batterie-Pack fühlt sich der Auris Hybrid - genau wie der Diesel - schwer und massiv an.

Der Computer bestimmt, wann welcher Motor (oder eine Kombination aus beiden!) am sparsamsten ist; der Fahrer braucht sich nicht darum zu kümmern. Das Umschalten von einem auf den anderen Motor geschieht außerdem völlig unbemerkt. Die beim Bremsen oder Ausrollen frei werdende Energie wird in Elektrizität umgesetzt. Daher geschieht auch das Aufladen der Batterie ganz automatisch und unbemerkt. Besser gesagt: Weil Bremsenergie "aufgefangen" wird, bremst der Hybrid merklich besser als der normale Auris.



Toyota bietet diese Hybridtechnik schon seit vielen Jahren an, und für den neuen Auris wurde das Konzept kaum verändert. Das Verhalten des stufenlosen Getriebes (CVT) wurde jedoch angepasst. Einen viel gehörte Beschwerde war, dass dieses besondere Getriebe beim Beschleunigen ein nörgelndes Geräusch macht. Obwohl dieses Geräusch bestimmt weniger geworden ist, ist es noch immer auf störende Weise anwesend. Einmal auf Geschwindigkeit, ist der Auris Hybrid jedoch noch leiser als alle anderen Varianten.

Toyota verspricht, dass der Auris Hybrid durchschnittlich 3,8 Liter pro 100 km verbraucht. Eine Strecke mit Autobahn, Stadtverkehr und Landstraßen kostete sogar bei einem äußerst ruhigen Fahrstil 4,6 Liter pro 100 km. Obwohl das mehr ist, als Toyota verspricht, ist das immer noch viel sparsamer als jedes andere Auto, das die selben Leistungen liefert.



Fazit

Wer schwarz und weiß mischt, geht das Risiko ein, ein unbedeutendes Grau herauszubekommen.

Toyota hatte ein derartiges Problem, als sie aus dem braven, praktischen und gediegenen Auris ein begehlicheres und verlockenderes Auto machen wollten. Beim Äußeren hat das Modell einen großen Schritt vorwärts gemacht.

Technisch betrachtet wurde der Auris nur verfeinert, und für die immer so innovative Firma Toyota ist das eine Enttäuschung. Wenn man sich für die traditionellen Motoren entscheidet, sind die Leistungen und der Verbrauch durchschnittlich. Auch der Raum und die Ausrüstung sind alltäglich.

Was den Auris noch immer von der Masse unterscheidet, ist der Hybridmotor. Obwohl dieser in der Praxis nicht so sparsam ist, wie Toyota verspricht, ist der Auris immer noch viel sparsamer (und komfortabler!) als jedes andere vergleichbare Auto mit einem traditionellen Antrieb. ■

