



Toyota Auris (2007 - 2012)

Der Corolla ist tot, es lebe der Auris!

Autotest | Seit Jahren ist der Corolla das bekannteste Modell von Toyota. Nach vierzig treuen Jahre ist jetzt die Zeit, sich vom Corolla zu verabschieden. In Barcelona stellt Toyota den Nachfolger vor: den Auris. Ist der Auris um soviel besser als der Corolla, dass der Neuling einen neuen Namen verdient?

Der Toyota Corolla war immer eines der vernünftigsten Autos, die für Geld zu kaufen waren. Der Corolla war nicht aufregend und begehrenswert, aber als solides häusliches Werkzeug kannte der Corolla nicht seines Gleichen. Seit der Einführung 1966 hat sich der Corolla als ein extrem treues Auto erwiesen. Deswegen ist es schwierig, den Corolla zu verbessern, und es ist ein fast unmöglicher Auftrag, den Nachfolger um soviel besser zu machen, dass dieser einen neuen Namen Wert ist.

Von innen nach außen

Um diesen schwierigen Auftrag zu erfüllen, haben die Designer beim Interieur angefangen. Das Exterieur ist später darum herum gefasst. Anscheinend war die Fantasie am Ende des Entwurfzyklus' zu Ende. Toyota wollte dem Auris mehr Emotion und Ausstrahlung geben als dem Corolla, aber das Auto hat nicht den Charme des neuen Opel Astra oder des Citroën C4. Obwohl der Auris sicherlich nicht hässlich aussieht, ist es bestimmt von der Optik her kein begehrenswertes oder besonderes Auto. Auf den ersten Blick ist der Auris sogar nicht mehr als ein extra

stromlinienförmiger moderner Corolla.



Über das Interieur ist um so mehr zu sagen, denn von innen ist der Auris ein kluges und durchdachtes Auto. Am meisten kennzeichnend für den Auris ist der hohe Mitteltunnel, der als Brücke zwischen den Vordersitzen schwebt. Darunter entsteht extra Laderaum, aber viel wichtiger ist, dass der hoch platzierte Schaltknüppel perfekt in Griffnähe ist. Intuitiv wirkt das sofort angenehm, niemand greift

versehentlich zu tief.

Das Armaturenbrett ist um die beiden Vordersitze gebaut. Das ist schön, gibt ein sicheres Gefühl und sorgt dafür, dass alles angenehmer wirkt als üblich. Die verwendeten Materialien geben dem Auris eine würdevolle Ausstrahlung. Deswegen fällt auf, dass das doppelte Handschuhfach (eine Klappe auf dem Armaturenbrett, eine Klappe darunter) aus billigem Kunststoff gefertigt wurde. Während sich das Audiosystem von Yaris und Avensis bedeutend besser anhört als üblich, ist der Klang des Standard Auris-Radios schwach.

Raum

Die Gelehrten von Toyota lassen uns wissen, dass das Interieur vom Auris außergewöhnlich groß ist. Laut Messungen des Hersteller bietet der Auris mehr Kubikmeter an Innenraum als alle Konkurrenz. Gefühlsmäßig ist der Auris aber nicht besonders groß, denn es gibt einen Unterschied zwischen Innenraum und Bewegungsraum.

Die Form des Armaturenbretts lässt um die Vordersitze herum weniger Platz. Der (trotz Höhenverstellbarkeit der Vordersitze) relativ hohe Sitz und die niedrige Windschutzscheibe geben auch ein Gefühl von weniger Raum. Außerdem sind die Kopfstützen für größere Fahrer unzureichend verstellbar und tragen nicht optimal zur Sicherheit bei. Die niedrige Windschutzscheibe bringt eine bessere Stromlinie, macht es aber schwierig, hohe Ampeln zu sehen.



Der versprochene Platz kommt vor allem bei den Rücksitzen heraus. Diese sind geräumiger als bei einem Auto dieses Umfangs üblich. Erwachsene haben hinten genügend Kopf- und Beinraum. Außerdem fehlt die störende Unebenheit auf den Boden in der Mitte des Autos. Toyota hat die Möglichkeit gesehen, die Verstärkungsbalken zu verlegen, ohne dass die Sicherheit darunter leidet. Der Kofferraum ist groß, und dank des "Easy Flat"-Systems kann man die Rückbank buchstäblich im Handumdrehen flachlegen, um noch mehr Laderaum zu bekommen.

Sparbüchse

Der Auris ist mit zwei Benzin- und drei Dieselmotoren lieferbar. Die Betonung liegt beim Diesel, weil Toyota den Auris als eine vernünftige Alternative anbieten möchte. Um den vernunftbetonten Fahrer zu verwöhnen, besteht Toyotas technisches Kunststück im zwei Liter "D-4D D-CAT Clean Power" Motor. Dieser urstarke Diesel sorgt für ausgezeichnete Leistungen und ist doch sehr umweltfreundlich. Der 177 PS / 400 Nm kräftige Motor macht aus dem großen Avensis ein schnelles vernünftiges Auto; im kleineren Auris sind die Leistungen noch Aufsehen erregender.



Die klügste Wahl ist wohl der leichteste Diesel auf der Preisliste: der 1.4 Liter D-4D mit 90 PS / 190 Nm. Dieser Motor war schon für den Corolla verfügbar, wurde aber verfeinert und macht den Auris zu einer Sparbüchse auf Rädern. Dieser Selbstzünder ist sehr sparsam, hat niedrige Abgaswerte, tut seine Arbeit sehr leise und sorgt doch für gute Leistungen.

Situationsunabhängig präsentiert sich der Auris, als ob er viel mehr als einen 1.4 Liter Diesel unter der Motorhaube liegen hätte. In der Stadt ist der Auris flott und lebendig, auf der Landstraße ist er ein herrlicher Kilometerfresser. Schon beim niedrigsten Drehmoment ist fast die ganze Kraft verfügbar, ein höheres Drehmoment sorgt nur für etwas mehr Geräusch. Das verlangt nach einiger Gewöhnung, aber schließlich ist der Auris 1.4 D-4D ein außergewöhnlich angenehmes Auto. Mehr noch: Dieses ist der feinste kleine Diesel, den es derzeit zu kaufen gibt!

Schöner Name, schöner Motor

Für den Auris wurde ein ganz neuer 1.6 Liter Benzinmotor entwickelt. Er verwendet eine sogenannte "dual VVT-i"-Technik. Das ist ein schöner Name für ein schlaues System, das die Sauerstoffzufuhr optimal reguliert mit dem Effekt einer effizienten Verbrennung. Wie beim kleinen Diesel kombiniert dieser Benzinmotor überdurchschnittliche Leistungen mit einem sehr bescheidenen Verbrauch. Seitenwind oder Räder sind kaum zu hören, der Motor wird erst bei Geschwindigkeiten über 100 km/h deutlich hörbar.

Weil auch dieser Motor schon bei einem niedrigen Drehmoment gute Leistungen liefert und weil die Fahrgeräusche gering sind, besteht die Gefahr, dass Sie zu lange in einem zu niedrigen Gang weiterfahren. Deswegen ist jeder Auris mit einem Indikator mit Gangwechselempfehlung zwischen dem Tachometer und dem Drehzahlmesser ausgestattet. Der Gangwechsel liegt manchmal unwahrscheinlich früh (bei 60 km/h schlägt das System vor, den fünften Gang zu wählen), aber in der Praxis stimmen diese Vorschläge immer. Laut Untersuchungen von Toyota fährt der durchschnittliche Fahrer mit dieser Gangwechselempfehlung immer um 5 % sparsamer.



Straßenlage

Unabhängig vom ausgewählten Motors ist die Straßenlage ausgezeichnet. Der Ford Focus ist in diesem Segment noch immer der ungekrönte König, aber der Toyota Auris hat mindestens eine genauso gute Straßenlage. Der Focus betont die Sportlichkeit, während der Auris sich für die Sicherheit entscheidet. Bei Geschwindigkeiten, bei denen manch anderes Auto ausbrechen würde, bleibt der Auris ohne Probleme auf dem gewählten Kurs. Auch die ungeschicktesten Manöver oder plötzliche Panikaktionen bringen den Auris nicht aus der Balance.

In der Stadt kommt der Auris gut mit Straßenschäden zurecht; es ist nicht mal ein Problem, wenn man vergisst, vor einer Bodenschwelle zu bremsen. Auf hohe Geschwindigkeit reagiert das Auto sehr kommunikativ und äußerst stabil. Damit hat Toyota eine gute Kombination aus Komfort und Kommunikation gefunden; genau wie der europäische

Fahrer es gerne hat.

Fazit

Der Auris ist eine große Verbesserung im Vergleich zum Corolla. Aber im Gegensatz zu dem, was Toyota den Käufer glauben lässt, ist der Auris nicht in jeder Hinsicht das beste Auto in seinem Segment. Bei der Entwicklung des Auris hat man die besten Elemente des Corolla zum Vorbild genommen und erweitert: fortgeschrittene Technik, eine extrem hohe Zuverlässigkeit und einen niedrigen Kilometerpreis (sparsame Motoren, hoher Restwert).

Diese Eigenschaften sind jetzt mit stark verbessertem Fahrverhalten und ausgezeichneten Motoren verknüpft. Damit ist der Auris ein genau so kluges Auto wie sein Vorgänger, aber gibt es jetzt auch Platz für Emotion und Fahrvergnügen. Der neue Name gibt dem Auris vor allem eine neue Chance bei einem neuen Publikum, und das ist das Auto mehr als wert■



Preise und Daten

Toyota Auris (2007 - 2012) 1.6 16v VVT-i Executive

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	422 x 176 x 152 cm
Radstand	260 cm
Leergewicht	1.220 kg
Anhänger	450 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.300 kg
Tankinhalt	55 l
Gepäckraum	354/761 l
Reifen	205/55R16

Motor und Leistung



Motorinhalt	1598 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	132 PS @ 6400 U/min
Drehmoment	160 Nm @ 4400 U/min
Antrieb	Vorderräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	190 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,5 l / 100 km
Verbrauch Stadt	8,4 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	152 gr. / km

Preis

Preis	€ 22.300
Grundpreis	€ 17.400