Pressepräsentation Toyota Auris: Kompakter Japaner

Von Nicole Schwerdtmann

Toyota hat die dritte Generation des Auris vorgestellt. Sie punktet mit verbesserten aerodynamischen Eigenschaften, einer Gewichtseinsparung von (je nach Modell) bis zu 85 Kilogramm und Verbesserungen an den Motoren, die zu einer Reduktion vom Kraftstoffverbrauch führen und die Unterhaltskosten verringern. Der neue Auris, der seit Mitte Oktober 2012 bestellt werden kann, rollt am 19. Januar 2013 zu den deutschen Händlern. Der Einstiegspreis liegt bei 15 950 Euro.

Mit einer Länge von 4275 Millimetern fällt das neue Modell 30 Millimeter länger aus als der Vorgänger. Der Radstand blieb mit 2600 Millimetern unverändert. Ohne das Platzangebot für die Insassen zu beeinträchtigen, wurde die Gesamthöhe um 55 Millimeter abgesenkt, wodurch der Auris eine dynamischere Silhouette bekommt, der Einstieg aber noch bequem bleibt. In der Seitenansicht fällt auf, wie die flach angestellte Windschutzscheibe in die Dachlinie übergeht.

Der Auris zeigt das künftige Markengesicht. Dazu gehören die Scheinwerfer im lächelnden „Keen Look“-Design, LED-Tagfahrleuchten und ein neuer trapezförmiger unterer Kühllufteinlass. Der schmale obere Kühlergrill verläuft als Abschluss der flachen Motorhaube auf der vollen Breite zwischen dem jetzt größeren Markenemblem und den Scheinwerfern. Eine Chromspange, die das Markenlogo umschließt und den oberen Grill horizontal teilt, reicht bis in die Scheinwerfereinheit hinein. In den Deckgläsern geht diese Linie in „Augenbrauen“ über. Die in alle Ausstattungsstufen serienmäßigen und in die Bi-Xenon- beziehungsweise Halogen-Projektionsscheinwerfer integrierten LED-Tagfahrleuchten verleihen ihm ein eigenständiges Erscheinungsbild.

Die Bodenfreiheit des Auris nahm um zehn Millimeter an, was zugleich den Abstand zwischen Radhäusern und Reifen verringert, wodurch das Überqueren von höheren Bordsteinen zu einem Glücksspiel werden kann. Am Heck ist die weiter öffnende Heckklappe jetzt geprägt vom Wechselspiel konvexer und konkaver Flächen. Den

oberen Abschluss bildet ein integrierter Dachspoiler. Die Rückleuchten sind weit herumgezogen, wodurch die Form der Heckscheibe, des Spoilers und der Schulter über dem hinteren Radhaus betont wird. Der hintere Stoßfänger mit weit außen integrierten Reflektoren unterstreicht die Breite des neuen Auris.

Im Innenraum hat sich der Komfort für die Passagiere erhöht. Auch das Design macht einen wertigeren Eindruck. Die Bedienelemente lassen sich intuitiv nutzen, sind auf den Fahrer ausgerichtet und haben zudem eine gute Haptik. Die Sitze lassen sich sowohl in die Längsrichtung als auch in der Höhe besser auf die Passagiere einstellen. Die Sitzhöhe liegt 40 Millimeter tiefer. Die Auslegung von Fahrer- und Beifahrersitz ermöglicht einen um 20 mm vergrößerten Knieraum für die Passagiere im Fond. Der Gepäckraum wurde um 50 mm länger und seine Öffnung um 90 mm breiter. Alle Modellversionen inklusive des Auris Hybrid verfügen nun über einen um 30 Prozent auf 360 Liter gewachsenen Kofferraum.

Die geringere Karosseriehöhe, die kleinere Bodenfreiheit und die tiefer angeordnete Sitzposition der Insassen verändern den Charakter des Auris in Richtung dynamischer Limousine. Dabei dadurch auch der Schwerpunkt nach unten rückt, wird nicht nur der Auftritt des Auris flotter, er ermöglicht auch eine dynamischere Fahrweise. Die neu entwickelte elektrische Servolenkung unterstützt das.

Dank Valvematic, einer Weiterentwicklung der variablen Toyota Ventilsteuerung Dual-VVT-i, zeichnet sich der 1,6 Liter Benzinmotor des neuen Auris durch ein gutes Verhältnis von Verbrauch zu Leistung und Drehmoment aus. Gegenüber Toyotas dualer variabler Ventilsteuerung Dual-VVT-i variiert das Valvematic-System neben den Ein- und Auslass-Steuerzeiten auch den Ventilhub der Einlassventile. Der wahlweise mit manuellem Sechs-Gang-Schaltgetriebe oder stufenlosem „MultiDrive S“ Automatik-Getriebe erhältliche 1,6-Liter Valvematic-Benzinmotor bringt es auf eine Leistung von 97 kW / 132 PS sowie ein maximales Drehmoment von 160 Newtonmeter bei 4400 Umdrehungen pro Minute. n Verbindung mit dem Schaltgetriebe ließ sich der Auris gut durch den Stadtverkehr bewegen, wobei man allerdings nicht schaltfaul sein durfte. In allen Fahrsituationen zeigte sich der Motor aber als erfreulich laufruhig. Der Verbrauch bei unserer Testfahrt durch die Stadt, über Land und auf der Autobahn lag bei circa 7,8 Liter auf 100 Kilometer.

Der Auris Hybrid profitiert von einer neuen Positionierung der Hybridbatterie, die jetzt unter der hinteren Sitzbank untergebracht ist, wodurch das Gepäckraumvolumen identisch mit dem in einem konventionell angetriebenen Modell ausfällt. Im Innenraum sind die üblichen Hybrid-Instrumente zu finden. Der Eco Drive Monitor im

Kombinationsinstrument gibt dem Fahrer alle gewünschten Informationen. Dazu kommt ein elektronischer E-Shift-Wählhebel in Hybridblau. Der Auris Hybrid kann im EV-Modus auf Knopfdruck rein elektrisch fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt in diesem Fahr-Modus bei etwa 50 km/h, die Reichweite beträgt bis zu zwei Kilometer.

Während der normalen Fahrt durch die Stadt oder auch über die Autobahn ist, ohne ein Blick auf die Anzeigen, kein großer Unterschied zum Betrieb mit einem reinen Verbrenner zu bemerken. Unser Testverbrauch bewegte sich bei normaler Fahrt durch die Stadt, über Land und auf der Autobahn auf circa 5,8 Liter.

Der neue Toyota Auris ist in fünf Ausstattungsvarianten erhältlich. In der Basisversion „Auris“ und als „Auris Cool“ sowie in den Ausstattungsvarianten „Life“, „Life Plus“ und „Executive“. Etwa 75 Prozent des Absatzvolumens werden voraussichtlich auf die Ausstattungsvarianten „Life“ und „Life Plus“ entfallen. Die Ausstattungsstufen unterscheiden sich auch durch optische Details voneinander.

Der Auris hat sich mittlerweile als das kompakte Modell des japanischen Herstellers in Europa eingelebt. Er folgt der neuen Philosophie, äußerlich nicht mehr zwischen einem konventionellen und einem Hybrid-Fahrzeug zu unterscheiden. Das Design des Auris Hybrid (ab 22 950 Euro) unterscheidet sich nicht vom Auris ohne Hybridantrieb. Aber einige Merkmale kennzeichnen ihn als Hybrid. Der untere Kühlergrill und der Einsatz im hinteren Stoßfänger sind beim Auris Hybrid passend zur Farbe der Leichtmetallräder in einer titanfarbenen Lackierung gehalten, die Markenembleme auf der Motorhaube und auf der Heckklappe sind blau hinterlegt. Zusätzliche Hybrid-Logos verweisen an den vorderen Radhäusern und an der Heckklappe auf die umweltfreundliche Antriebstechnik des Auris Hybrid. Zudem sind LED-Leuchtelemente in seine Heckleuchten integriert.

Toyota erwartet, dass auf die Hybridmodelle ein Drittel des Gesamtabsatzes entfallen wird. Dies verdeutlicht die Bedeutung des Hybridkonzepts für das Unternehmen, das inzwischen von breiten Käuferschichten angenommen wird. Für die ersten Monate der Markteinführung ist zusätzlich die besonders attraktive Ausstattungsvariante „Start Edition“ verfügbar, die auf der Variante Life Plus basiert und darüber hinaus zusätzliche, vor allem komfortorientierte Ausstattungsmerkmale bietet. Gegenüber der Ausstattungsvariante „Life“ ergibt sich somit ein maximaler Preisvorteil von 1200 Euro. (ampnet/nic)

Daten: Toyota Auris 1.6 Valvematic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,28m x 1,76m x 1,46m
Motor: Reihen-Vierzylinder, 1598 cm3
Leistung: 97 kW / 132 PS bei 6400 U/min
Maximales Drehmoment: 160 Nm bei 4400 U/min
Durchschnittsverbrauch / CO2: 5,9 Liter / 138 g/km
Beschleunigung auf 100 km/h: 10,0 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Leergewicht / Zuladung: 1300 kg(inklusive Fahrer) / 435 kg
Laderaum: 360 Liter. erweiterbar
Basispreis: 15 950 Euro

Bilder zum Artikel:

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris Hybrid.

Toyota Auris.

Toyota Auris.

Toyota Auris.

Toyota Auris.

Toyota Auris.

Toyota Auris.

Toyota Auris.