



Toyota Auris Fleurig grijs

Autotest | De Toyota Auris is een middelgrote auto met een middelgroot prijskaartje. Bijna ieder merk biedt wel zo'n model aan en dus is de concurrentie enorm. Wie zich wil onderscheiden van de rest moet iets opmerkelijks doen, maar daar is de gemiddelde klant met de gemiddelde smaak en het gemiddelde budget niet van gediend. Toyota zegt zich toch van de grijze massa te onderscheiden met de geheel nieuwe Auris.

Het onderscheiden begint met het uiterlijk. Geheel volgens de trend is de nieuwe Auris langer, breder maar lager dan het vorige model. Dat zorgt voor een betere stroomlijn en een sportievere uitstraling. De lage neus, scherp uitgesneden koplampen en een hoge taillelijn geven de Auris een atletische vorm. Deze is wel sterk afhankelijk van de gekozen kleur. Het hier getoonde wit staat de auto niet goed, een donkere grijs/bruine kleur staat de Auris juist perfect.

Omdat een laag verbruik belangrijker is dan ooit tevoren, heeft Toyota op alle mogelijke punten gewicht bespaard. Tegelijkertijd is het koetswerk steviger geworden, hetgeen de rijeigenschappen ten goede komt.



Interieur

De opzet van het interieur is bijzonder, maar dat is pas merkbaar na het plaatsnemen achter het stuurwiel. De zit is namelijk opmerkelijk diep. Het dashboard ligt niet voor de bestuurder, maar staat als een "muur" tussen de inzittenden en de buitenwereld. Voor sommigen geeft dit een aangenaam gevoel van geborgenheid, anderen ervaren het juist als een gebrek aan vrijheid. Afhankelijk van het postuur van

de bestuurder kan de A-stijl (de balk tussen de voorruit en het voorportier) het zicht belemmeren, let hier op tijdens een eventuele proefrit.

De ruimte voorin is prima, met name de beweegruimte rondom de voorstoelen is bovengemiddeld goed. De ruimte op de achterbank is net voldoende. De bagageruimte meet, ongeacht de gekozen uitvoering, 360 liter.



Uitrusting

Toyota voorziet in een prima verzorgd audio-, navigatie- en communicatiesysteem dat via USB en Bluetooth kan worden gekoppeld aan de mobiele telefoon. Bovendien is de functionaliteit ervan later uit te breiden met "apps", net zo als bij de smartphone. De klank van het standaard audiosysteem is matig. De klankkasten zijn overduidelijk van plastic en het geluid uit de verschillende luidsprekers vormt geen geheel.

Als het gaat om veiligheid, voorziet Toyota in alle gebruikelijke airbags, kreukelzones en antislip regelingen. Systemen om ongelukken actief te voorkomen schitteren echter door afwezigheid. Zo remt de Auris niet zelf voor obstakels, leest de auto geen verkeersborden en wordt niet gewaarschuwd voor voertuigen in de dode hoek van de buitenspiegels. Hiermee blijft het altijd zo innovatieve Toyota achter bij de concurrentie. Een woordvoerder van Toyota stelt echter dat de vraag naar dergelijke systemen gering is en de meerprijs te hoog.



Motoren

De Auris is leverbaar met drie verschillende motoren: diesel, benzine en hybride. Eerst is gereden met een traditionele 1.6 liter benzinemotor. Deze is afgeleid van een bestaande krachtbron, maar wel doorontwikkeld voor betere prestaties en een lager verbruik.

Het karakter is zo gekozen dat de bestuurder welhaast wordt gedwongen om kalm te rijden. Pas bij zo'n 2.000 toeren per minuut komt de krachtbron echt tot leven. Bij een lager toerental is precies voldoende vermogen beschikbaar om mee te komen met de verkeersstroom. Het is mede dankzij dit karakter dat het door Toyota beloofde verbruik van 6.1 liter per 100 km zelfs op een veeleisend traject goed kon worden benaderd.



Dankzij het geringe gewicht van het koetswerk én de banden met lage rolweerstand voelt deze versie van de Auris lichtvoetig en lenig. Wanneer het gaspedaal wordt losgelaten rolt de Auris uit alsof de auto bijna

gewichtloos is. In de bochten is te merken dat het onderstel veel meer vermogen en gewicht zou kunnen verwerken en dat zorgt voor een sportieve ondertoon. Dit blijft echter bij een ondertoon; wanneer harder wordt gereden komt de Auris nauwelijks tot leven.



Diesel

Zonder enige twijfel is de 2.0 liter dieselmotor (124 pk / 310 Nm) de fijnste motor waarmee de Auris kan worden uitgerust. Ongeacht het toerental is een enorme reserve beschikbaar en dat geeft de Auris een groots gevoel. Bovendien is deze dieselmotor zo stil dat zelfs op een snelweg een fluistergesprek kan worden gevoerd!

Ook de dieselmotor is afkomstig van de vorige generatie van de Auris, en is aangepast om meer vermogen te leveren terwijl het verbruik is verlaagd. In die opzet is Toyota geslaagd, maar geheel nieuw ontwikkelde dieselmotoren van andere merken zijn nog sterker en nog zuiniger.

De "Auris 2.0D" is zwaarder dan de "1.6 VVT-i" en lijkt juist daardoor perfect in balans te zijn. In plaats van zwaarlijvig voelt de Auris diesel solide en stabiel. Vooral op de lange afstand is de Auris diesel een heerlijke reisgenoot.



Hybride

Naast de traditionele benzine en dieselmotoren, is de Auris ook leverbaar met een hybride-motor. Voor gebruik op de lange afstand en bij constante, hoge snelheden is een benzinemotor beschikbaar. In de stad, bij wisselende, lage snelheden is de elektromotor het meest efficiënt. Door het extra gewicht van de twee motoren en een accu-pakket voelt de Auris Hybrid, net als de diesel, zwaar en massief.

De computer bepaalt wanneer welke motor (of een combinatie van beide!) het zuinigste is, de bestuurder heeft hier geen omkijken naar. Het omschakelen van de ene op de andere motor gaat bovendien geheel onmerkbaar. De energie die vrij komt tijdens remmen of uitrollen wordt omgezet in elektriciteit, ook het opladen van de accu's gebeurt daarom geheel automatisch en ongemerkt. Sterker nog: omdat de remenergie wordt "opgevangen" remt de Hybrid merkbaar beter dan de gewone Auris!



Toyota biedt deze hybride-techniek al vele jaren aan en voor de nieuwe Auris is het concept nauwelijks

gewijzigd. Wel is het gedrag van de continu variabele transmissie (CVT) aangepast. Een veelgehoorde klacht was namelijk dat deze bijzondere versnellingsbak een zeurderig geluid maakte tijdens het accelereren. Alhoewel dit geluid zeker minder is geworden, is het nog altijd storend aanwezig. Eenmaal op snelheid is de Auris Hybrid nog stiller dan de andere varianten.

Toyota belooft dat de Auris Hybrid gemiddeld 3.8 liter per 100 km verbruikt. Een route met snelwegen, stadsverkeer en provinciale wegen kostte zelfs met een uiterst kalme rijstijl 4.6 liter per 100 km. Alhoewel dit beduidend meer is dan Toyota belooft, is het nog altijd veel zuiniger dan iedere andere auto die dergelijke prestaties levert. Bovendien beoordeelt de fiscus een auto louter op het theoretische verbruik en dat betekent in Nederland maximaal voordeel.

Wat de Auris nog altijd onderscheidt van de massa is de hybride-motor. Alhoewel deze in de praktijk niet zo zuinig is als Toyota belooft, is de Auris nog altijd veel zuiniger (en comfortabeler!) dan iedere andere vergelijkbare auto met een traditionele aandrijving. ■



Conclusie

Wie zwart en wit mengt, loopt het risico met nietszeggend grijs te eindigen. Toyota stond voor een dergelijk probleem toen het van de brave, praktische en degelijke Auris een meer begeerlijke en opwindende auto wilde maken. Als het gaat om het uiterlijk heeft het model een enorme stap vooruit gemaakt.

Technisch gezien is de Auris slechts verfijnd en voor het altijd zo innovatieve Toyota is dat een tegenvaller. Wanneer wordt gekozen voor traditionele motoren, zijn de prestaties en het verbruik gemiddeld. Ook de ruimte en uitrusting zijn heel gewoontjes.



Specificaties

Toyota Auris 1.8 VVT-i Hybrid Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	428 x 176 x 146 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.285 kg
Aanhanger	385 kg
Aanhanger geremd	385 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	360/ l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	136 pk @ 5200 tpm
Koppel	142 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	3,6 l / 100 km
Verbruik stad	3,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	82 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.595,-
Prijs instapmodel	€ 18.950,-