



Toyota Auris Touring Sports

Wind in de zeilen

Autotest | Het gaat slecht met de automarkt, maar het gaat goed met Toyota. In onzekere tijden zoeken kopers namelijk zekerheid en kiezen ze meer met het verstand dan met het gevoel. Toyota plukt daar met de Auris de vruchten van. Om dat succes te vergroten, is de Auris er nu ook als extra ruime stationcar.

Nee, de Toyota Auris "Touring Sports" (TS) is geen sportwagen. Het is simpelweg de stationcar-versie van de Toyota Auris. De naam geeft aan dat de auto volop ruimte biedt, maar benadrukt dat de rijkwaliteiten desondanks niet zijn vergeten.

Ruimte

De Touring Sports heeft dezelfde wielbasis als de gewone Auris, de extra ruimte komt van extra overhang achter de achterwielen en een langer doorlopende daklijn. Standaard biedt de Auris stationwagon 530 liter bagageruimte. Dat is fors meer dan de hatchback en een keurige waarde voor een auto van deze omvang. De extra ruimte komt niet of nauwelijks ten goede aan de passagiers, de (been)ruimte op de achterbank is en blijft matig.



Door de achterbank op te klappen neemt de kofferruimte toe tot 1.658 liter. Ook daarmee scoort de Auris goed. Om extra ruimte te maken volstaat het om een hendel in de bagageruimte om te halen; het uitnemen van hoofdsteunen of opklappen van zittingen is niet nodig. Alleen daarom al is de Touring Sports in de dagelijkse praktijk functioneler dan stationcars, waarbij complexe handelingen nodig zijn om tot een maximale bagageruimte te komen.

De hybride-versie biedt evenveel laadruimte als de

gewone Auris TS. Het enige verschil zit in de bergvakken onder de laadvloer. Alleen de niet-hybride exemplaren hebben een extra breed vak waarin het afdekzeil en het scheidingsnet kunnen worden opgeborgen.



In tegenstelling tot de meeste andere hybrides, kan de Auris Touring Sports worden voorzien van een trekhaak. Het maximale aanhanger-gewicht bedraagt 345 kg. Dat is voldoende voor een (zeer) lichte aanhanger of een fietsendrager.

Uitrusting

Voorin verschilt de Touring Sports niet van een gewone Auris. Het dashboard is iets minder steriel dan dat van bijvoorbeeld de Duitse concurrentie. Sommigen zullen dat als "minder" beschouwen, voor anderen is het juist een verademing. Het dashboard staat als een muur voor de inzittenden en ook dat maakt de Auris anders.



De testauto is voorzien van een tweekleurig (grijs / crème) interieur en dat staat 'm bijzonder goed! De diepe zit en het kleine, dikke stuurwiel zorgen voor het beloofde sportieve gevoel.

De uitrusting van de Auris is het beste te omschrijven als compleet, maar niet vernieuwend. Met andere woorden: de Auris biedt alles wat verwacht mag worden van een auto in deze prijsklasse, maar niets meer dan dat. Met name op het gebied van veiligheid is Toyota behoudend; de Auris kijkt niet mee met de bestuurder, leest geen verkeersborden en waarschuwt niet voor naderend onheil. Parkeren doet de Auris wel automatisch en achteruitrijden wordt makkelijker gemaakt met een achteruitrijcamera (afhankelijk van het uitrustingsniveau).



Hybride

De Auris is leverbaar met traditionele benzine- en dieselmotoren, maar dankt zijn succes vooral aan de hybride-motor. Door een elektromotor in te zetten in de stad en een benzinemotor op de snelweg, ligt het verbruik veel lager dan bij een traditionele auto. In tegenstelling tot een volledig elektrische auto hoeft de Auris Hybrid nooit aan het stopcontact te worden opgeladen. Tijdens het remmen en uitrollen wordt namelijk energie herwonnen die later kan worden gebruikt om de elektrische motor aan te drijven.

Om het leven van de bestuurder nog makkelijker te maken, is de Auris Hybrid standaard voorzien van een automatische versnellingsbak. Bovendien bepaalt de computer wanneer welke motor (of combinatie van motoren) wordt ingezet. De bestuurder kan met een druk op de knop wel een hint geven. In de "eco" modus wordt energie bespaard ten koste van de prestaties. In de "power"-modus bundelen de benzinemotor en elektromotor hun krachten voor maximale prestaties. Tenslotte is er een "EV"-stand, waarin de Auris Hybrid over een afstand van zo'n 3 km en met een maximumsnelheid van 50 km/u geheel elektrisch kan rijden.

In de praktijk werkt de hybride-aandrijving uitstekend. Het is niet of nauwelijks merkbaar wanneer welke motor wordt ingeschakeld. Wel kost het enig gevoel voor techniek om zo met het gaspedaal om te springen dat de continu variabele versnellingsbak ("CVT") zijn werk onmerkbaar doet. Wanneer te bot wordt gereden, "zoekt" de elektronica continu naar de ideale overbrengingsverhouding en dat kan onrustig zijn en/of een zeurderig geluid geven.



Het door Toyota beloofde verbruik van 3.6 liter per 100 km is vooral bedoeld om de belastingdienst gunstig te stemmen. In de praktijk is het slechts te realiseren wanneer het gaspedaal geaaid wordt en de maximumsnelheid niet boven de 80 km/u komt. Meer realistisch is een gemiddeld verbruik van zo'n 5 liter per 100 km, vergelijkbaar met dat van een pieklein stadsautootje.

Benzine

Naast de hybride-motor is de Auris ook leverbaar met traditionele motoren. Ter vergelijking is ook gereden met de 1.6 liter viercilinder benzinemotor. Deze "Valvetronic" is een oude bekende van Toyota, maar is voor de Auris nog eens nagelopen en opgefrist. Het resultaat: de gewone Auris is op de buitenweg minstens zo stil als de Hybrid!



Zolang de krachtbron op toeren wordt gehouden, is een heerlijke reserve beschikbaar en dan presteert de "Auris 1.6 Valvematic" met een verrassend gemak.

Bij lage toeren zal de krachtbron nooit protesteren, maar is het sprintvermogen minimaal. Dan ontbreekt het duwtje in de rug dat bij de hybride-versie wordt gegeven door de elektromotor. Desondanks is het met de traditionele motor makkelijker om het door Toyota opgegeven verbruik te realiseren. Volgens de folder verbruikt de Auris 1.6 gemiddeld 6.1 liter per 100 km, tijdens de testrit werd zonder veel moeite 6.5 liter per 100 km op de boordcomputer getoond.



Weggedrag

Rekening houdende met het hogere gewicht en het gewijzigde zwaartepunt, is het onderstel van de Auris

aangepast voor de stationcar. Het resultaat is er naar: ongeacht de motor stuurt de Auris prima. In eerste instantie is de Auris vooral een terughoudende auto die zich zo min mogelijk aan de bestuurder probeert op te dringen.

Alleen wanneer harder wordt gereden en bochten vlotter worden gestuurd, komt de Auris tot leven. Dan is voelbaar hoe fraai het onderstel in balans is en hoeveel grip de banden hebben.

Conclusie

In economisch barre tijden zoeken autokopers zekerheid. Daarom gaat het Toyota voor de wind. De Toyota Auris combineert vertrouwde vormgeving met moderne techniek. De Auris doet op geen enkel punt onder voor de concurrentie, maar biedt wel volop financieel voordeel, en dat is precies wat de koper zoekt.

Om beter aan te sluiten op de wensen van zakelijke rijders en grote gezinnen, is de Auris er nu ook als stationcar. De "Touring Sports" biedt meer praktische mogelijkheden dan de gewone Auris, zonder daar nadelen aan toe te voegen. ■



Specificaties

Toyota Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	460 x 176 x 149 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.310 kg
Aanhanger	345 kg
Aanhanger geremd	345 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	600/1658 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	136 pk @ 5200 tpm
Koppel	142 Nm @ 2800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,2 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	3,5 l / 100 km
Verbruik stad	3,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	82 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 29.895,-
Prijs instapmodel	€ 20.250,-