



## Toyota Auris TS

### Rust in de tent

Autotest | De Toyota Auris dankt zijn succes aan de hybride-aandrijving. Deze combinatie van een elektromotor en een benzinemotor zorgt niet alleen voor een lager verbruik, maar ook voor heel veel comfort. Nu belooft Toyota iets opmerkelijks: de vernieuwde Auris zou voortaan ook zonder hybride-aandrijving dat zo kenmerkende comfort bieden...

Eerst even het geheugen opfrissen: hybride-aandrijving bestaat uit een combinatie van een elektromotor en een benzinemotor. De eerste leent zich bij voorkeur voor lage, wisselende snelheden zoals in de stad. De tweede is het meest efficiënt op hoge, constante snelheden zoals op de snelweg.

Door een elektromotor en een benzinemotor te combineren, wordt een auto een stuk zuiniger. En door energie die vrijkomt bij remmen of uitrollen om te zetten in elektriciteit, hoeft een hybride nooit middels een stekker te worden opgeladen.



Naast die theoretische voordelen kent een hybride enkele praktische voordelen. Omdat de elektromotor in de stad voor de aandrijving zorgt, is een hybride-auto ongekend stil. En omdat een elektromotor niet op toeren hoeft te komen om te kunnen presteren, is een hybride vanaf het eerste moment krachtig.

Voor deze kennismaking met de vernieuwde Auris is eerst gereden met de hybride-variant. Toyota heeft inmiddels 18 jaar ervaring en dat is merkbaar. Andere merken bieden nu pas hun eerste hybride aan en in vergelijking met die nieuwkomers is de Auris verfijnder

en vooral: gemakkelijker te verleiden tot een laag verbruik (testverbruik: 4.1 liter per 100 km).



## 1.2 Turbo

Toch is het grootste nieuws de introductie van een 1.2 liter turbomotor. Hiermee loopt Toyota juist achter de troepen aan, want andere merken concentreren zich al enkele jaren op het ontwikkelen van kleine doch sterke motoren.

Toyota geeft echter een geheel eigen invulling aan dit concept van "down sizing". Zo kiest Toyota niet voor de zuinigere drie-cilinder techniek, maar gebruikt Toyota vier cilinders. Op die manier heeft de motor een rustigere loop, zowel wat betreft geluid als trillingen. Bovendien zorgt het ervoor dat de Auris 1.2T een aanhanger (maximaal 1.300 kg) mag trekken.

Om het verbruik (extra) te verlagen, haalt Toyota een bijzondere "truc" uit. Bij lage belasting kiest de motor namelijk automatisch voor een zogenaamde "Atkinson" cyclus. Hiermee nemen zowel het vermogen als het verbruik sterk af. Zodra weer meer kracht wordt gevraagd, keert het mechaniek terug naar de gebruikelijke "Otto" cyclus. Afhankelijk van de situatie bespaart dit 1% tot 5% brandstof.

Niet alleen de aanpak, maar ook het karakter van Toyota's turbomotor verschilt als dag en nacht van de concurrentie. In de regel neemt het afgegeven vermogen van een turbomotor sterk toe als ook het toerental toeneemt (de uitlaatgassen drijven namelijk de turbo aan). Dat wordt door de een ervaren als

"levendig", maar door de ander als "vermoeiend".



De "1.2T" van Toyota gedraagt zich echter net zo als de grotere 1.6 liter motor die hij vervangt! Ongeacht het toerental is altijd voldoende vermogen beschikbaar. Zelfs bij een laag toerental protesteert de techniek nooit en desnoods kan "schakellui" worden gereden. Het testverbruik kwam exact overeen met de belofte van Toyota: 5.5 liter per 100 km (hatchback in "Dynamic"-uitvoering).

## Diesel

Ook nieuw voor de vernieuwde Auris is een 1.6 liter dieselmotor die de "2.0 D-4D" vervangt. Deze motor is ingekocht bij BMW, maar door Toyota voorzien van eigen software. Het resultaat is dat de "1.6 D-4D" stil en comfortabel is bij lage snelheid, maar het voor BMW kenmerkende sportieve karakter toont wanneer meer vermogen wordt gevraagd.

Met de nieuwe dieselmotor werd dezelfde route afgelegd als met de beide andere motoren (binnenwegen rondom Brussel), maar dit keer kwam het verbruik zelfs lager uit dan fabrieksopgave: 4.7 liter per 100 km (ipv 5.1 liter).



## Weggedrag

Om het gevoel van comfort te versterken, heeft Toyota het onderstel van de Auris aangepast. De vering is iets zachter geworden, waardoor het koetswerk iets kan overhellen in de bocht maar juist meer vergevingsgezind is op slecht wegdek.



Ook niet onbelangrijk: de Auris is dankzij verbeterde geluidsisolatie nu nog stiller dan voorheen. Vooral bij hoge toeren wordt het "zeurderige" geluid van de motor in combinatie met een CVT-versnellingsbak (hybride!) beter onderdrukt.

## Facelift

De vernieuwde Auris is herkenbaar aan een scherper

getekend front waardoor de auto meer zelfvertrouwen uitstraalt. De hippe huisstijl van de nieuwe Aygo en Yaris ("kruis op de neus") of de zeer vooruitstrevende lijnen van de Mirai zijn helaas niet aan de Auris besteed.



De vernieuwde Auris is niet groter of kleiner dan voorheen. De ruimte voorin blijft daarom goed, de ruimte achterin matig voor een auto van deze omvang. De bagageruimte is met 1.658 liter bovengemiddeld ruim.

## Uitrusting

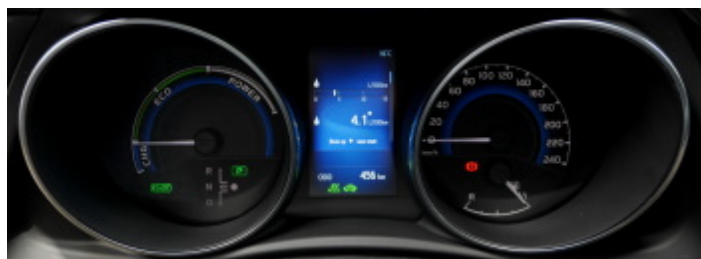
In het interieur valt op dat het dashboard als een muur voor de bestuurder en bijrijder staat, terwijl het in veel andere auto's voor hen ligt. Deze bijzondere opzet creëert een zekere afstand tussen de cabine en de buitenwereld. Dat geeft een minder ruimtelijk gevoel, maar draagt juist wel bij aan het gevoel van veiligheid.





Bijzonder in het vernieuwde interieur is het "zwevende beeldscherm". Dat wil zeggen: bovenop het dashboard ligt een glimmende plaat waarin het beeldscherm is verwerkt.

Let ook op de "tube style" klokken die er niet alleen heel spannend uitzien, maar ook beter afleesbaar zijn bij fel zonlicht. Het 4.2 inch beeldscherm tussen de klokken geeft informatie van de boordcomputer en de nieuwe veiligheidssystemen.



## Actieve veiligheid

Bij de introductie van de Auris in 2012 was er veel commentaar op het ontbreken van actieve veiligheidsvoorzieningen (= ongelukken voorkomen). Toyota heeft zich deze kritiek aangetrokken en voorziet de Auris nu standaard dan wel tegen een zeer beschaafde meerprijs van "Safety Sense".

Dankzij een camera en een "lidar" (een mix van laser en radar) kijkt een computer voortaan mee met de bestuurder. Zo worden verkeersborden gelezen en verschijnt de laatst geziene snelheidsbeperking als geheugensteuntje naast de snelheidsmeter.

Omdat de camera de belijning op de weg ziet, waarschuwt de Auris voortaan bij het onbedoeld (lees: zonder richting aan te geven) overschrijden van de belijning op het wegdek. In het donker wordt de camera gebruikt om het grootlicht automatisch in- en uit te schakelen zonder andere weggebruikers te verblinden.



Wanneer zowel de camera als de lidar constateren dat de Auris gevaarlijk dicht bij een ander voertuig komt, verschijnt een waarschuwing. Mocht deze worden genegeerd, dan kan de computer bijremmen (bij snelheden boven 30 km/u) of de auto geheel tot stilstand brengen om een ongeluk te voorkomen. Ook dat zorgt voor meer rust in de tent.

## Conclusie

De Toyota Auris is vernieuwd. Enkele belangrijke kritiekpunten zijn daarmee aangepakt. Tegelijkertijd heeft de auto een sterker karakter gekregen.

Belangrijke kritiek op de Auris was het ontbreken van systemen om ongelukken te voorkomen. Dankzij "Safety Sense" is de Auris nu helemaal bij de tijd en kan de elektronica de bestuurder wijzen op gevaar en zonodig gevaar afwenden.

Het karakter van de Auris is sterker geworden doordat alle uitvoeringen nu de nadruk leggen op comfort; niet alleen de hybride. Dat doet Toyota middels extra geluidsisolatie en een comfortabeler onderstel. Daarbij hebben de nieuwe motoren (1.2T

en 1.6 D-4D) een zeer goedmoedig karakter en combineren dat met een gunstig verbruik. ■



# Specificaties

## Toyota Auris TS 1.8 Hybrid Dynamic

### 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	€ 27.950,-
Prijs instapmodel	€ 20.250,-