

# Kampfansage gen Wolfsburg

**Gelungener Kombi** | Der neue Auris Touring Sports tritt in der für Flotten wichtigen Disziplin der Lademeister an. Die Hürden Volumen, Flexibilität und Preis-Leistungs-Verhältnis meistert der Japaner erstaunlich gut.



Foto: Toyota

<b>1.33 Dual VVT-i</b> R4/1.329 cm <sup>3</sup>   73 kW/99 PS   128 Nm/3.800 U/min 6-Gang   13,2 s   175 km/h   5,4 S   127 g/km	<b>ab 14.412 Euro</b>
<b>1.6 Valvematic<sup>1</sup></b> R4/1.598 cm <sup>3</sup>   97 kW/132 PS   160 Nm/4.400 U/min 6-Gang   10,5 s   195 km/h   6,1 S   140 g/km	<b>ab 17.941 Euro</b>
<b>1.4 D-4D</b> R4/1.364 cm <sup>3</sup>   66 kW/90 PS   205 Nm/1.800 U/min 6-Gang   13,0 s   175 km/h   4,2 D   110 g/km	<b>ab 16.050 Euro</b>
<b>2.0 D-4D</b> R4/1.998 cm <sup>3</sup>   91 kW/124 PS   310 Nm/1.600 U/min 6-Gang   10,5 s   195 km/h   4,4 D   115 g/km	<b>ab 20.630 Euro</b>
<b>1.8 VVT-i Hybrid</b> R4/1.798 cm <sup>3</sup>   100 kW/136 PS (Gesamtleistung)   142 Nm/4.000 U/min   Auto.   E-Motor 60 kW/82 PS   11,2 s   175 km/h   3,7 S   85 g/km 4.560 x 1.760 x 1.475 mm   530–1.658 Liter Wartung: 30.000 km oder alle zwei Jahre Ausstattungen: Auris TS   Cool   Life   Life Plus   Executive	<b>ab 20.504 Euro</b>

<sup>1</sup> mit Multidrive S: 11,2 s | 190 km/h | 6,0 S | 139 g/km; ab 19.286 Euro

— Er ist da: Seit Mitte Juli komplettiert der Kombi Touring Sports (TS) die Auris-Familie. Fast jeder zweite davon wird hierzulande im gewerblichen Auftrag fahren (45 Prozent), prognostiziert Toyota – Grund genug, sich den großen Bruder genauer anzusehen.

Rund 28 Zentimeter Länge und je nach Aggregat etwa 1.000 bis 1.200 Euro unterscheiden den Neuzugang von der seit Januar erhältlichen Schrägheckversion. Das ebenso schlichte wie hochwertig anmutende Interieur, Front- und Seitenansicht kennt man dagegen schon vom Fünftürer Auris – abgesehen von der Dachreling. Am modifizierten Heck gefällt die um 100 Millimeter tiefer gesetzte Ladekante. Ideal zum Beladen.

**Gretchenfrage** | Ob sich ein Kombi in der Flotte bewährt, entscheidet sich ohnehin mitunter an den Beladungs- und Transportmöglichkeiten. Mal sehen: Gut, es gibt beim Auris TS keine per Fußkick unter das Fahrzeug öffnende Heckklappe wie beim Platzhirsch VW Passat Variant. Aber auch bei Toyota erhält man mit wenigen, unkomplizierten Handgriffen schnell eine ebene Ladefläche – inklusive Stauräumen im flexiblen, zweifach höhenverstellbaren Laderaumboden (ab Cool).

Ohne Teleskopstangen (wie VW), dafür mit leicht verstaubarer Gepäckraumabdeckung, die sich auch aufstellen/abnehmen lässt, beweist der Auris TS komfortable Funktionalität. Auch variabel: das Trennnetz (Serie).



**Variationen** | Die Rücksitzbank lässt sich umklappen, die Abdeckung verschwindet schnell im Unterboden

Insgesamt ergibt sich eine Durchladelänge von 2.047 Millimetern bei umgeklappter Rücksitzbank bis zur Lehne der ersten Sitzreihe (Passat Variant: 1.941 Millimeter). Rund 20 Zentimeter länger ist der Passat Variant insgesamt; bei dessen Ladevolumen von 603 bis 1.731 Liter kann der Auris TS nicht ganz mithalten (530 bis 1.685 Liter).

**Ordentlich angetrieben** | Dafür punktet das Kombi-Modell des Importeurs erneut, wenn man vergleichend unter die Motorhaube blickt: Die vom Auris Fünftürer bekannte Antriebspalette überzeugt auch im Kombi durch Durchzugsstärke und Laufruhe. Verstärkende Elemente machen den Kombi ähnlich steif wie die Karosserie mit Schrägheck.

Konkret muss der 124-PS-Diesel den Vergleich mit dem Passat Variant BlueMotion (BM) nicht scheuen: Verbraucht das rund 20 PS schwächere Wolfsburger Modell 4,3 Liter (113 g/km CO<sub>2</sub>), benötigt der 2,0-Liter-Diesel

im Auris TS 4,4 Liter (115 g/km CO<sub>2</sub>). Und was VW (und jeder andere) nicht bieten kann, ist ein Hybridantrieb im Kombi, beim Auris TS sogar 126 Euro günstiger eingepreist als der große Diesel. Wie schon beim Schrägheck wird für den Flottenchef die vorrangige Einsatzart (Autobahn/Stadt) bei der Wahl zwischen Diesel und Hybrid den Ausschlag geben.

Die Preisstrategie spricht für die Japaner: Der 2,0-Liter-Diesel startet bei 20.630 Euro, während der Passat Variant BM mindestens 23.908 Euro kostet. Bleibt nur das Manko der fehlenden Sicherheitsextras für den Auris TS (Toter-Winkel-Assistent o. Ä.) – das hat sich auch mit dem Kombi leider nicht geändert.

**Fazit** | Dafür gibt es für den Auris TS Flottenpakete (Übersicht in Autoflotte 9/2013; Serie Flottenpakete: Toyota) sowie ein Angebot fürs Service-Leasing (siehe S. 20). Der Auris TS hat folglich allen Grund, selbstbewusst im Flottengeschäft an- und aufzutreten. | S. Löw