



Flotter Japaner | Mit dem überarbeiteten Auris will Toyota neue Fans in der Kompaktklasse gewinnen. Das Paket aus Design und Technik stellt sich dem Test

Diesel und Hybrid im Alltags-Test

Flottencheck Toyota Auris | Der asiatische Importeur bietet den neuen Auris als Hybriden günstiger an als das Selbstzünder-Modell. Somit fuhr neben einem Doppel-Herz-Duo auch ein Diesel in die Testflotten vor.

— In vielerlei Hinsicht war der erste Alltags-Test im Flottenbetrieb für den neuen Toyota Auris Anfang des Jahres eine Bewährungsprobe. Zum Autoflotte Flottencheck rollte der neue Golf-Rivale sowohl als Selbstzünder als auch als Hybrid-Modell vor.

Nicht nur der günstige Preis für das Doppel-Herz, der unter dem des Diesels rangiert, gab diesem Systemvergleich den Reiz. Denn im Testzeitraum herrschte, wie in diesem Jahr leider lange üblich, tiefster Winter, was beide Varianten des Auris gleichermaßen herausforderte.

Zweimal Hybrid und einmal Diesel | Der 136 PS starke Hybrid, eine Kombination aus einem 1,8-Liter-Benzin- und einem Elektromotor, rollte im Fuhrpark bei der Allianz Versicherung in München und bei Eismann

Tiefkühl-Heimservice in Mettmann. Als Hybrid-Duo führen der Auris Hybrid Life Plus mit dem Business-Paket sowie der Auris Hybrid Executive Plus vor. Das 124-PS-Diesel-Pendant, den Auris 2.0 D Life Plus mit dem Business-Paket, testete SKF aus Schweinfurt. Noch ein Hinweis: Aufgrund der zwei Motorsysteme können nicht alle drei Fuhrparkverantwortlichen zu jedem Punkt des Tests etwas sagen.

Antrieb/Motor

Anger (Allianz): Der Toyota überzeugte insgesamt mit einer hervorragenden Laufkultur. Ohne die Unterstützung des Elektromotors war die Durchzugskraft etwas mäßiger. Mit dem E-Motor als Unterstützung lieferte der Auris einen guten Durchzug bei biswei-

len ungewohnter Geräuscentwicklung (siehe Antwort „Getriebe“).

Tlolka (Eismann): Das Durchzugsvermögen war besser als erwartet – der Motor läuft insgesamt sehr ruhig.

Göbel (SKF, Diesel): Die Laufkultur sowie die Drehfreude des Dieselmotors waren sehr gut. Bezogen auf die Laufkultur gab es weder Vibrationen im Schalthebel noch Übertragung dieser auf das Fahrwerk. Ebenso war das Geräuschniveau im Diesel sehr niedrig und angenehm. Das Durchzugsvermögen und die Fahrleistung entsprechen dem vergleichbarer Fahrzeuge am Markt.

Vollhybrid

Anger (Allianz): Beide Antriebe harmonisieren hervorragend auch bei extremer Kälte, wie



Foto: privat

Im Einsatz | Alexandra Tlolka kümmert sich bei Eismann Tiefkühl-Heimservice um die Flotte



Foto: Allianz

Lust auf den Hybrid | Reinhard Anger vom Riskmanagement Fleet bei der Allianz testete mit



Foto: privat

Ein schicker Proband | Flottenleiter Wolfgang Göbel holte für zwei Wochen die Diesel-Version des neuen Toyota Auris in die Flotte. Das Unternehmen SKF zählt gut 300 Firmenwagen in seinem Fuhrpark



Positiv | Als wertig und aufgeräumt wird das Cockpit empfunden. Alles ist am rechten Fleck



Platz | Im Fond geht es kompakt zu. Die Heckscheibe wurde bisweilen als zu klein gesehen



Foto: Toyota

Kofferraum | Das Umklappen der Sitze geht schnell und einfach. So gibt es viel Stauraum

sie während des Tests vorherrschte. Im Normalbetrieb zeigte sich eine Laufruhe, die sonst in Fahrzeugen der Oberklasse zu finden ist. Im Schiebbetrieb wie in der 30er-Zone wechselte das System häufig automatisch in den elektrischen EV-Modus.

Tlolka (Eismann): Ich empfand den Hybriden als etwas holprig. Den EV-Modus nutzten wir vor allem in den 30er-Zonen.

Getriebe

Anger (Allianz): Dank der Variomatic gab es keine Verzögerung. Bei schneller Beschleunigung wurde aber bisweilen ein ungewöhnliches Geräusch (wie eine durchdrehende Kupplungsscheibe) hörbar. Es gab aber stets den vollen Kraftschluss bei minimaler Geräusentwicklung.

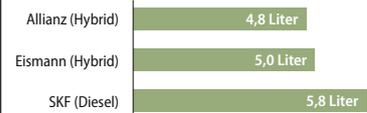
Tlolka (Eismann): Auch mein Kollege, der den Toyota Hybrid gefahren ist, meinte, dass die Beschleunigung sehr gut ist.

Göbel (SKF, Diesel): Das Start-Stopp-System des Diesels funktioniert nach der Warmlaufphase des Motors, in welcher es abgeschaltet ist, unmerklich und sehr zuverlässig. Es unterstützt den Fahrer dabei, vor allem innerorts den Verbrauch arg in Grenzen zu halten. Das Getriebe ist dank kurzer Schaltwege sehr exakt zu schalten, erzeugt keine Vibrationen am Gestänge/Schalthebel. Die Gangübergänge sind sehr gut abgestimmt.

Innenraum/Verarbeitung/Komfort

Anger (Allianz): Im Interieur ist alles am rechten Fleck. Auch großgewachsene Fahrer finden im Auris bequem Platz. Der Innen-

Verbrauch | Hybrid und Diesel



2.0 D-4D	ab 19.454 Euro
R4/1.998 cm ³ 91 kW/124 PS 310 Nm/1.600 U/min 6-Gang 10,0 s 200 km/h 4,3 D 112 g/km	
1.8 Hybrid	ab 19.286 Euro
R4/1.798 cm ³ 73 kW/136 PS 142 Nm/4.000 U/min stufenlos 10,9 s 180 km/h 3,8 S 87 g/km 4.275 x 1.760 x 1.460 mm 360 – 1.200 Liter Wartung: 30.000 km oder alle zwei Jahre Ausstattungen: Auris Cool Life Start Executive	

raum ist aber etwas klein und bietet schlechte Sicht nach schräg hinten auf die C-Säule. Die zu kleine Heckscheibe macht das Rückwärtsausparken beim Schrägparken sogar gefährlich!

Insgesamt ist die Verarbeitung gut. Auch meine Kfz-Sachverständigen haben nix zu meckern gehabt! Der Komfort ist top. Alles ist selbsterklärend, bis auf eine Ausnahme:

Der Komfort ist top. Bei der Ausstattung hat das Panoramadach gepunktet.

die Tankklappenentriegelung. Noch ein Wort zum Niveau. Die Prestige-Ausstattung mit dem großen Panoramadach ist wirklich super.

Tolka (Eismann): Das Cockpit des Japaners sieht hochwertig aus und der Kofferraum ist größer als erwartet. Im Interieur fühlt sich alles sehr edel an. Es gab keine unangenehmen Empfindungen bei den Sitzen oder beim Lenkrad. Der Fahrkomfort im Auris ist ausgezeichnet und der Fahrersitz ist gut einstellbar. Im vorhandenen Ausstattungspaket bot vor allem die Rückfahrkamera eine hilfreiche Unterstützung.

Göbel (SKF, Diesel): Das Platzangebot auf der Fahrer- und der Beifahrerseite ist selbst für mich mit 1,90 Meter Körpergröße vollkommen ausreichend. Auch eine geeignete Sitz-

position ist ohne Probleme schnell einstellbar. Im Fond ist das Platzangebot, mit dem auf meine Körpergröße eingestellten Vordersitz, naturgemäß etwas eng. Wobei auch bei Belegung der hinteren Sitzbank mit drei Mitfahrern diese sich an den Schultern doch sehr nahekommen.

Der Kofferraum erreicht nicht das Niveau eines VW Golfs oder anderer Fahrzeuge in dieser Klasse, ist aber über ein sehr einfaches Umlegen der Sitze schnell und einfach erweiterbar.

Das Cockpit ist sehr übersichtlich gestaltet und die unterschiedlichen Einstellmöglichkeiten sind einfach und intuitiv zu bedienen. Der optische Eindruck und die Haptik des Cockpits entsprechen dem Anspruch vergleichbarer Modelle in der Kompaktklasse. Besonders hilfreich war für mich das Touch-Panel.

Die Oberschenkelaufgabe ist für mich als Fahrer zwar etwas kurz geraten, aber nichtsdestotrotz lässt sich auch für einen großgewachsenen Nutzer eine sehr angenehme Sitzposition am Fahrersitz einstellen. Der Federungskomfort ist sehr angenehm eingestellt. Zumal der kompakte Japaner auch bei höheren Geschwindigkeiten gut den Fahrärm isoliert. Zudem ist der Testwagen aerodynamisch auf der ‚Höhe der Zeit‘.

Der Geräuschpegel im Cockpit ist daher angenehm niedrig. Die Verarbeitung, das Finish und die Haptik sind insgesamt auf

einem hohen Niveau – so muss sich der Auris nicht vor den Mitbewerbern in dieser Klasse verstecken.

Optik

Anger (Allianz): Die Neuauflage ist mit ihrem Outfit eine schicke Mischung aus Coupé und normaler Limousine der Kompaktklasse geworden.

Tolka (Eismann): Äußerlich bietet der Auris ein sehr gelungenes Design. Im Gegensatz zum Markenbruder Toyota Prius ist er optisch sehr schön geworden.

Göbel (SKF, Diesel): Eines vorweg: Die Optik ist natürlich immer reine Geschmackssache. Mir persönlich gefällt das Design und die Optik des neuen Auris im Vergleich zu seinem direkten Vorgänger.

Fahrverhalten

Anger (Allianz): Der niedrige Schwerpunkt des Auris reizt manchmal zur Kurvenhatz. Aber gerade das leise Dahingleiten des Hybriden macht auch das Cruisen, also die bewusst entspannte Fahrweise, zu einer schönen Option.

Tolka (Eismann): Der Testwagen lässt sich sehr schön direkt und wenn nötig auch mal schneller durch die Kurven lenken. Das Fahren wird damit sehr angenehm.

Göbel (SKF, Diesel): Im Handling ist er agil und direkt. Das Fahrwerk zeigt sich von Spurrinnen auf der Autobahn unbeeindruckt.

Foto: Autoflotte



Schalten oder schalten lassen | Der Hybrid ist günstiger als der manuell zu schaltende Diesel

Wann passt der Hybrid?

Kommentar | Der Hybrid mit seinem Doppel-Herz spaltet die Tester. Nicht jeder Fahrer bekommt hierbei Herzklopfen. Indes überzeugt der Verbrauch.

— Zwei von drei Flottenchefs haben sich den Doppel-Herz-Japaner für den Test in den Fuhrpark geholt, um die Chancen des Benziners mit kombiniertem E-Motor auszuloten. „Er fährt sich definitiv anders als der Diesel.“ Diese Erkenntnis setzte sich bei beiden durch. Das elektrische Surren durch die 30er-Zonen wurde prompt zur Nagelprobe. Während ein Flottenleiter den Hybriden, dessen Listenpreis unterhalb des Dieselpendants liegt und natürlich bereits das Automatikgetriebe an Bord hat, durchaus dauerhaft einsetzen würde, glaubt der zweite Fuhrpark-Chef – in dessen Obhut bereits vorher der Hybrid eines deutschen Herstellers länger Probe fuhr –, dass sich die Fahrer mitunter nur schwer an die etwas andere Fahrweise im Japaner mit den zwei Antriebssystemen gewöhnen werden. Die Spritzigkeit spricht hier weiterhin für den Selbstzünder. Wohingegen der Verbrauch – trotz winterlicher Kälte und Winterreifen – klar

den Hybriden bevorzugen. Bei bis zu einem Liter Kraftstoff respektive rund 17 Prozent lag der Verbrauchsvorteil. Die beiden Antriebssysteme haben also ihre Vor- und Nachteile. Worin unter den Testern indes große Übereinstimmung herrschte – und auch dies ist für einen Flotten-Neuzugang wichtig –, ist die „Must-have“-Ausstattung. Demnach rangieren Navi, Klimaanlage und Parksensoren (hinten und vorn) stets weit oben auf den Orderlisten.



Rocco Swantusch | Redakteur Autoflotte

Foto: Autoflotte

Besondere Stärken/Schwächen

Anger (Allianz): Das Auto ist zum einem komfortabel und leise. Dennoch ist es gleichzeitig unübersichtlich – und zwar nach schräg vorne und nach hinten.

Tlodka (Eismann): Man muss definitiv bereit sein, sich auf einen Hybriden einzulassen und sein Fahrverhalten etwas zu verändern.

Göbel (SKF, Diesel): Zu den Stärken zählen die Verarbeitung, die Bedienfreundlichkeit, die Klimaanlage, die Schaltung sowie die Bremse. Auch die geringen Fahrgeräusche fallen positiv auf. Insgesamt ist das Preis-Leistungs-Verhältnis sehr gut. Gut wären etwas mehr Stauraum und mehr Ablageflächen.

Optisch gelungen und der Hybrid bringt ohne Aufpreis die Automatik mit.

Interessante Alternativen?

Anger (Allianz): Für Automatikfahrer ist der Hybrid eine Alternative, da der Anschaffungspreis unter dem des Diesels liegt und hier bereits eine Automatik enthalten ist. Vergleichbar ist der Auris mit dem VW Golf.

Tlodka (Eismann): Die Diesel-Version wäre sicher eine Alternative für unseren Fuhrpark. Wir haben zahlreiche Viel- und Autobahnfahrer, da wäre für den Hybriden keine große Akzeptanz vorhanden. Vergleichbar ist er mit dem Toyota Prius. Optisch ist der neue Auris

Kurzinterview | Im Gespräch mit Claus Keller, Leiter Toyota Geschäftskunden Service

Guter Start für die Hybrid-Version**– Diesel oder Hybrid: Welche Fahrertypen werden eher zum Hybrid greifen?**

Der Diesel ist und bleibt der klassische Vielfahrer- und Außendienstantrieb. Der Hybrid spielt seine Vorteile insbesondere dann aus, wenn er häufig auf kürzeren und mittleren Strecken zum Einsatz kommt. Die Vorteile des Hybriden liegen dann sowohl im Verbrauch als auch im Verschleiß. Denn der Hybrid bremst vorwiegend „elektrisch“ und nicht mechanisch. Und Dieselpartikelfilter beispielsweise mögen häufige Kurzstrecken ja auch nicht so besonders.

**– Wie lief der deutsche Verkaufsstart des neuen Toyota Auris Anfang des Jahres an?**

Sehr gut. Im relevanten Flottenmarkt war es nach den Marktdaten für den Januar und Februar ein Plus von 85 Prozent bei einem Marktanteil von 3,7 Prozent unter den Limousinen der Kompaktklasse. Der neue Auris kommt also an.

– Wie hoch lagen bisher der Diesel- respektive der Hybrid-Anteil?

Wir haben den Hybrid in der Kommunikation prominent herausgestellt und liegen im Auftragseingang bei 50 Prozent Hybridanteil. Der Erfolg hat uns selbst überrascht. Umgekehrt betrachtet: Wir haben auch zwei sehr schöne Diesel im Angebot, das müssen wir unseren potentiellen Kunden noch mehr erzählen.

| Interview: Rocco Swantusch

ein echter Hingucker und er gefällt mir besser als der Prius.

Göbel (SKF, Diesel): Unsere Konzern-Vorgaben schreiben für das jeweilige Land einen einheimischen Autohersteller vor. Von daher können wir den Toyota Auris nicht ordern,

da wir nur deutsche Marken wählen dürfen. Dennoch wäre der Japaner auf jeden Fall eine Alternative zu unseren jetzigen Flotten-Modellen im Fuhrpark wie VW Golf, Opel Astra und Ford Focus.

| Protokoll: Rocco Swantusch

Foto: Toyota



Foto: Toyota