



## Frischere Züge

**Der modellgepflegte Toyota Auris steht ab dem 20. März beim Händler – dynamischer als bisher.**

Wer dem Toyota Auris des Jahres 2007 und dem Modell 2010 gegenübersteht, muss schon genau hinsehen, um zu erkennen, dass die Japaner den Kompakten kurz in den Jungbrunnen geschickt haben. Die Betonung liegt auf kurz. Noch schnell eine dezente Überarbeitung, bevor der Vollhybrid-Bruder im Herbst den Markt entert. Schließlich wird der Auris HSD viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen.

Straffere Gesichtszüge dank neuem Grill und Haube mit Sicken, ein knackigeres Heck sowie Armaturen mit Soft-Touch-Oberflächen – der Aufenthalt in der Beautyfarm zeigt seine wohltuende Wirkung. Dort lernte der um 2,5 Zentimeter gewachsene Auris (identischer Radstand) auch einen europäischen Dialekt. Ehedem als sogenanntes Weltauto ins Rennen geschickt,

treffen das neu abgestimmte Fahrwerk und die deutlich direktere E-Servolenkung eher den Geschmack europäischer Kunden.

Agiler kommt der Dreier- oder Fünftürer (+630 Euro) daher, auch der Fahrkomfort stand ganz oben im Pflichtenheft. Wenngleich im Vergleich mit der deutschen Konkurrenz um VW Golf und Opel Astra, was die Performance auf der Straße anbelangt, weiterhin etwas Luft nach oben ist.

Motorensseitig stehen zwei Otto- und drei Diesel-Triebwerke, die alle in den Genuss des effizienten Toyota-Optimal-Drive-Konzepts gekommen sind, bereit.

Demnach findet sich im Datenblatt des gutmütigen, an einen präzisen Sechsganghandschalter gekoppelten 1.4 D-4D (90 PS) in der Spalte CO<sub>2</sub>-Ausstoß 127 g/km. Davor waren es fünf Gramm mehr. Der Normverbrauch beträgt

jetzt 4,8 Liter. Kleiner Wertmühtropfen: Anders als die übrigen Motoren, erfüllt der Selbstzünder erst ab Juli die Euro-5-Norm.

Zweiter Motor, den es in der Basis „Auris“ gibt, ist der 1.33 Dual VVT-i mit 99 PS. Und: als einziger mit Start-Stopp-Technik, die ordentlich zu Werke geht, an Bord. Ein grünes „ECO“ erscheint im Display, Hinweis auf den automatisch ausgelösten Stopp. Ein ECO-Zähler gibt Auskunft darüber, wie lange der Motor im Standby-Modus verharrt. Bei vielen City-Kilometern top, für längere, hügelige Überlandfahrten fehlt ein wenig die Puste. Die Serviceintervalle: stets 15.000 Kilometer.

Großzügig zeigt sich Toyota bei Serien-Features. Die Basis glänzt jetzt mit manueller Klimaanlage, gefolgt von unter anderem sieben Airbags, darunter Knieairbag für den Fahrer, Schleuderschutz VSC mit TRC, ABS, Schaltpunktanzeige und E-Fensterhebern vorn.

Noch ein paar Worte zum Auris HSD: Das laut eigenen Angaben erste Fahrzeug mit Vollhybridantrieb auf Basis



Qualitativ verbessert: der Innenraum des Toyota Auris mit wertigerer Anmutung

eines Volumenmodells soll den Weg für den Einsatz dieser Technik ebnen – in der kompletten Range. Konkret handelt es sich beim HSD um ein Pärchen aus 1,8-Liter-Benziner und E-Aggregat. Gesamtleistung: 136 PS. Viele Komponenten davon stecken bereits im Prius. In puncto Fahrleistungen möchte sich der Importeur mit 2,0-Liter-Diesel-Modellen messen lassen. Auch weniger als 99 g/km CO<sub>2</sub> klingen nicht schlecht.

Insgesamt ist der modellgepflegte Auris ein solider Begleiter, der als HSD noch ein wenig mehr Glamour ausstrahlen wird. P N

### Toyota Auris

Modell	1.33	1.6	1.4 D-4D**	2.0 D-4D	2.2 D-CAT
Motor/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	R4/1.329	R4/1.598	R4/1.364	R4/1.998	R4/2.231
Leistung (kW/PS/min)	73/99/6.000	97/132/6.400	66/90/3.800	93/126/3.600	130/177/3.600
Drehmoment (Nm/min)	128/3.800	160/4.400	205/1.800	310/1.800	400/2.000
L x B x H (mm)	4.245 x 1.760 x 1.515*				
0–100 km/h (s)	13,1	10,2	12,0	10,3	8,1
Spitze (km/h)	175	195	175	195	210
Normverbr. (l/100 km)	5,9 S	6,6 S	4,8 D	5,2 D	5,9 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	136	154	127	138	154
Preis (netto/Euro)	ab 13.992	ab 15.756	ab 15.336	ab 17.941	ab 21.807

\* D-CAT: 1.505 mm hoch; \*\* ab Juli Euro 5

