



## Toyota Auris 1.8 Hybrid Executive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

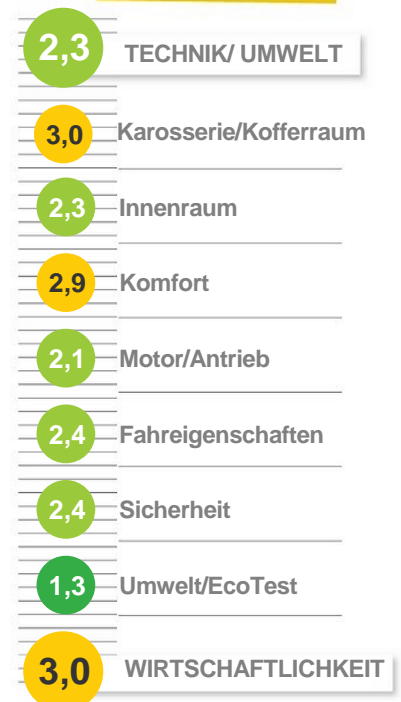
**T**oyota erweitert sein Programm an Hybrid-Modellen in Europa und bietet den Auris jetzt ebenso als Elektro-Benzin-Modell an. Äußerlich unterscheidet er sich nur durch LED-Tagfahrlicht von den konventionell angetriebenen Versionen. Auch das Interieur ist nahezu gleich. Unterschiede gibt es aber beim Kofferraumvolumen, das etwas kleiner ausfällt: ein Tribut an die aufwendige (aber dank jahrelanger Erfahrung zuverlässige) Hybridtechnik. Der Auris Hybrid fährt sich einfach und ohne Einschränkungen, die Fahrleistungen sind völlig ausreichend. Dank etwas geringeren Gewichts unterbietet er beim Verbrauch seinen Bruder und Technikspender Prius. Im ADAC EcoTest erreicht er mit 94 Punkten einen neuen Spitzenwert und erhält deshalb die maximale Wertung von fünf Sternen. Der Auris Hybrid ist damit das umweltfreundlichste Auto, das der ADAC bisher getestet hat. Der Preis von knapp 25000 Euro scheint gerechtfertigt, auch dank der umfangreichen Serienausstattung. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Honda Insight, Toyota Prius

**+** sehr sparsam, sehr geringer Schadstoffausstoß, ordentliches Platzangebot, sicheres Fahrwerk

**-** kleiner, zerklüfteter Kofferraum, schlechte Heizung



### ADAC-URTEIL



**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**2,7**

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, sie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Der Fahrzeugunterboden ist gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch. Ebenso zeigt sich das Interieur ordentlich verarbeitet, die Materialqualität macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, nur wer genau hinsieht und hinfasst, stellt fest, dass Toyota auch nur mit Wasser kocht und manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Die Schweller sind zufriedenstellend abgedichtet und durch Kunststoffauflagen etwas vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist leider nicht mit der Zentralverriegelung verbunden, er muss über einen extra Hebel im Fußraum des Fahrers entriegelt werden. 395 kg Zuladung sind nicht üppig, gehen aber absolut in Ordnung. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

⊖ An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger vollständig lackiert und damit sehr kratzempfindlich - teure Reparaturen lassen sich schwer vermeiden, zudem die Rundumsicht recht bescheiden ausfällt (siehe Punkt Übersichtlichkeit). Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Ein Wagenheber ist nicht an Bord.

**3,0**

### Sicht

⊕ Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer ist gut, die Wischfläche vor allem oben auf der Beifahrerseite könnte aber deutlich größer sein. Die Außenspiegel sind beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gleichmäßig aus, das Licht ist aber insgesamt recht schwach - Xenonlicht wäre heller und damit besser.

⊖ Der Auris lässt sich wegen der hohen Fensterunterkante nach vorn nur schwer abschätzen, auch hinten ist's kaum besser, die Rundumsicht wird deutlich eingeschränkt durch die breiten C-Säulen und das dadurch schmale Heckfenster. Entsprechend schlecht fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus. Elektronische Parksensoren (gegen Aufpreis) sind sehr empfehlenswert.

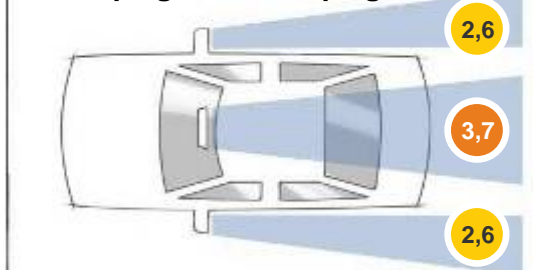


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

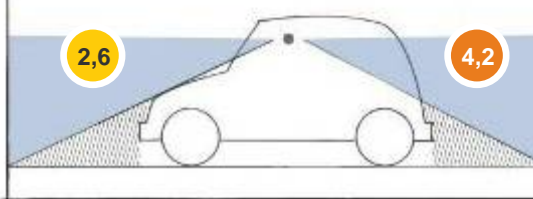
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2

## Ein-/Ausstieg

⊕ Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in angenehmer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn recht bequem, zudem die Türausschnitte groß genug sind. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten - allerdings ist die Rasterung (hinten nur zwei Positionen) deutlich zu grob. Die Tasten der Fernbedienung im Schlüssel für die Zentralverriegelung gehen in Ordnung, sie könnten aber etwas markanter und damit weniger verwechslungsanfällig sein - der schlüssellose Zugang ist deutlich praktischer.

3,9

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fällt mit 225 Litern sehr knapp aus, die Akkus und Hybrid-Komponenten hinter der Rückbank fordern ihren Tribut. Aber man kann die Rückbank umlegen, dann erweitert sich das Volumen auf ordentliche 580 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Akkus und Hybridkomponenten schränken das Kofferraumvolumen ein. Statt 315 l Volumen stehen hier nur noch 225 Liter zur Verfügung.**

3,1

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine knapp 68 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen ist die Bordwand fast 16 cm hoch. Hier gibt es komfortablere Lösungen. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben, das Schließen funktioniert nicht so optimal, da der Griff in der Kofferraumklappenverkleidung ungünstig angeordnet ist. Mit 1,77 m öffnet die Heckklappe nicht besonders hoch, größere Personen müssen auf ihren Kopf achten.

⊕ Die Ladeöffnung ist groß, so ist der Kofferraum gut zugänglich, da auch seine Tiefe verhältnismäßig gering ausfällt.

⊖ Das Format des zerklüfteten Kofferraums ist ungünstig, im Boden befindet sich ein abgesenkter Bereich, rechts steht seitlich ein "Kasten" etwas in den Laderaum hinein - insgesamt kann man das Ladevolumen so nur sehr schwer mit größeren Gegenständen wie einer Getränkekiste nutzen. Die Beleuchtung fällt etwas spärlich aus.

2,9

## Kofferraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten beschränken sich auf geteilt umklappbare Rücksitze, der Mechanismus funktioniert einfach, nur das Entriegeln gestaltet sich manchmal etwas umständlich.

⊖ Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer. Bei vorgeklappter Rückbank stört der abgesenkte Bereich im Kofferraumboden, man kann nicht so einfach Ladung vorschieben.

## Bedienung

Man braucht etwas Eingewöhnungszeit, um alle Schalter und Knöpfe zu verstehen, dann aber lässt sich der Auris Hybrid ziemlich gut bedienen. Mit dem Facelift des Auris hat Toyota auf einige Kritikpunkte reagiert, so kann man jetzt mit einem Lenkradknopf durch den Bordcomputer schalten und alle vier Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

**+** Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, die wichtigsten Funktionen zu Licht und Wischer sind in den beiden Lenkstockhebeln integriert. Die Schaltung liegt optimal zur Hand, auch die Pedale sind gut angeordnet. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch und die Arbeitsweise der Hybrid-Komponenten. Das Hybrid-System arbeitet völlig problemfrei, der Fahrer muss nur Beschleunigen und Bremsen. Radio und Navigation sind in optimaler Höhe angeordnet, ebenso die Regler für die Heizung und Lüftung. Die weißen Beschriftungen auf den dunklen Schaltern (Radio, Navigation, Klimatisierung) sind nun besser ablesbar. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.

**-** Zwar liegen Tacho und Drehzahlmesser optimal im Blickfeld, aber die Kontrollleuchten dazwischen können bei Sonnenschein kaum erkannt werden. Das untere Handschuhfach hat nur spärliche Beleuchtung. Die Höheneinstellung für den Fahrersitz ist schwergängig. Hinten fehlen Leseleuchten. Die Schalter für die Spiegeleinstellung hätte Toyota endlich günstiger platzieren können.



Der Innenraum zeigt sich mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität. Es besteht aber weiterhin noch Raum für Verbesserungen.

## Raumangebot vorne\*

**+** Auf den Vordersitzen finden auch Personen mit 1,90 m Größe bequem Platz. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

## Raumangebot hinten\*

Personen bis zu einer Größe von 1,75 m können hinten bequem sitzen, für größere wird es an den Knien eng (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

**+** Auch hier stellt der Auris viel Innenbreite zur Verfügung, man hat ein großzügiges Raumgefühl. Wie in dieser Klasse üblich ist die Rückbank aber nur für zwei Erwachsene ausgelegt, für drei nebeneinander wird es eng.



Die hinteren äußeren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

## 2,9 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Die Abstimmung des Fahrwerks ist Toyota recht gut gelungen, die Federung zeigt sich tendenziell straff, aber insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Unebenheiten werden gut abgefedert, auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum Stuckerneigung. Ebenso schluckt das Fahrwerk kleine Vertiefungen wie Kanaldeckel und Querrillen ordentlich, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Der Auris Hybrid liegt angemessen auf der Straße, Aufbauabewegungen sind gut gedämpft, nur die Seitenneigung fällt etwas ausgeprägter aus. Vollbeladen erhöht sich der Komfort, das Auto schwingt aber bei Bodenwellen etwas mehr nach.

### 2,8 Sitze

⊕ Die Sitzposition für den Fahrer ist gut, die Sitze sind allgemein eher straff und gut gefedert. Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm konturiert, allzuviel Seitenhalt bringen sie aber nicht. Die Lehnen fallen hoch genug aus. Die meisten Fahrer sollten eine gute Sitzposition finden können, die Fußstütze links wird aber durch die nach innen ragende Verkleidung etwas eingeschränkt. Auf der Rückbank kann man auch als Erwachsener ordentlich sitzen. Für alle vier Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Rückbank bietet den Passagieren kaum Seitenhalt, die Sitzlehnen und -flächen sind kaum ausgeformt.

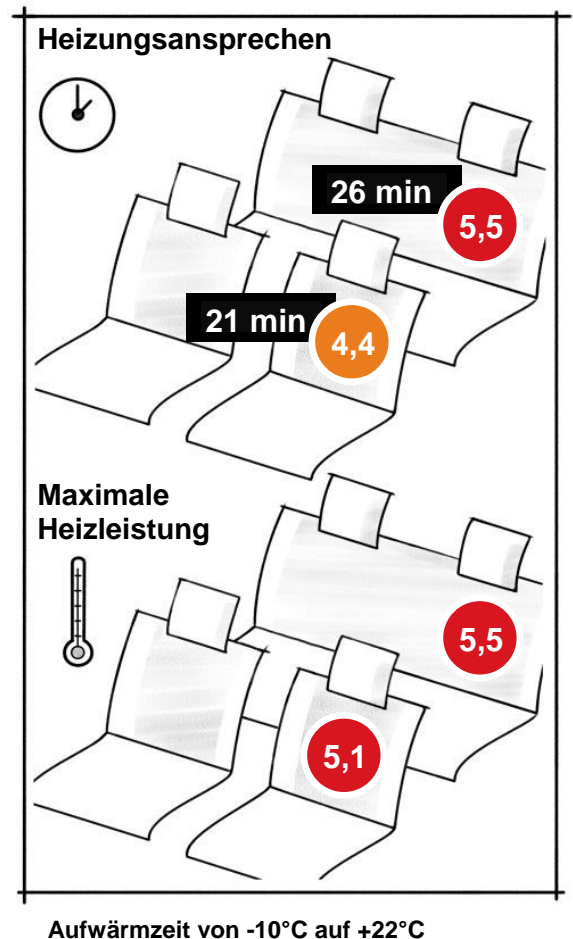
### 2,6 Innengeräusch

Der Geräuschpegel liegt gemessen bei 130 km/h nicht gerade niedrig. Auch subjektiv bestätigt sich das. Die üblichen Fahrgeräusche fallen nicht besonders auf, auch Windgeräusche treten erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlicher hervor. Nervig klingt der Verbrennungsmotor unter Last, er dreht mit hohen Drehzahlen und unter vernehmbarem Dröhnen - hier sollte Toyota endlich nachbessern, weil dies auch im Prius nervt und ansonsten sich die Antriebseinheit sehr zurückhaltend benimmt.

### 4,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können ihre gewünschte Temperatur aber nur gemeinsam einstellen. Die Luftverteilung kann manuell lediglich in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.



– Die Heizung spricht vorne schlecht an und zeigt eine unzureichende Wirkung, wenn es draußen sehr kalt ist. Hinten sind Ansprechen und Wirkung noch schlechter. Diesen Tribut muss man an die sparsame Antriebseinheit entrichten.

---

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen\*

+ Dass ein sparsames Auto kein Verkehrshindernis sein muss, zeigt der Auris Hybrid. Überholmanöver können sich rasch umsetzen lassen, auch wenn man subjektiv wenig Beschleunigung fühlt - der typische Gummiband-Effekt durch das stufenlose Getriebe. Eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,4 Sekunden ist völlig ausreichend, ebenso die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Die weiteren Qualitäten des Hybrid-Systems sind aus dem Prius bekannt: Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter bestimmten Betriebsbedingungen, etwa wenn der Benzinmotor uneffizient arbeitet, den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb (bis 50 km/h) umschalten. Interessant ist das bei Stop-and-Go-Verkehr oder bei nächtlichem Rangieren in Wohngebieten. Der Fahrer kann zudem zwei zusätzliche Fahrmodi anwählen. Der ECO-Modus sorgt für ein effizientes Ansprechverhalten, wodurch besonders sparsam gefahren werden kann. Im POWER-Modus wird das Zusammenspiel des Elektro- und Benzinmotors auf möglichst gute Fahrleistungen getrimmt.

---

### 1,7 Laufkultur

+ Der Elektromotor kennt Vibrationen freilich nicht und auch der 1,8-l-Vierzylinder-Benziner läuft recht ruhig. Insofern freut man sich über die Laufkultur. Nur das Dröhnen des Benziners bei hohen Drehzahlen stört das angenehme Bild der Antriebseinheit.

---

### 2,4 Schaltung

+ Das stufenlose Automatikgetriebe des Auris Hybrid stammt aus dem Prius. Es reagiert auf Gasbefehle etwas träge, weshalb man oft zu viel Gas gibt und der Benzinmotor dann nervend hoch dreht. Mit entsprechender Eingewöhnung und sensiblem Gasfuß kann man das aber in den Griff bekommen. Das Getriebe selbst agiert ruckfrei und kaum spürbar. Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich und springt nach dem Anwählen der Fahrstufe wieder in die Mittellage zurück. Es kann nur am Display erkannt werden, welche Stufe eingelegt ist. Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen, das andauernde Gepipse im Innenraum hat Toyota endlich abgestellt.

---

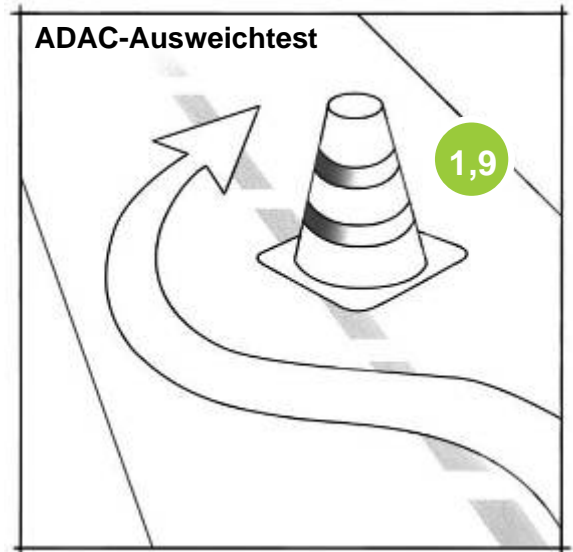
### 1,0 Getriebeabstufung

+ Dank des stufenlosen Getriebes können die Motordrehzahlen bei Konstantfahrt über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten werden, selbst bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Auris Hybrid ist gut, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei beherztem Gasgeben ein. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Japaner gut beherrschbar, das VSC regelt effizient und reduziert die Untersteuerneigung, so dass die Spur gehalten wird. Insgesamt ist der Auris sicher abgestimmt und weniger auf Agilität ausgelegt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnellen Kurven zeigt sich der Auris Hybrid agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral, neigt im Grenzbereich aber zu leichtem und gut beherrschbarem Übersteuern - auch hier greift die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten spürbar, allerdings verhindert das VSC ein übersteuern.

### 2,5 Lenkung\*

Mit 11,2 m fällt der Wendekreis nur durchschnittlich aus. Die Direktheit der Lenkung ist zufriedenstellend, sie liefert einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist recht präzise und verlangt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.

### 3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Auris Hybrid durchschnittlich 39,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/45 R17). Das ist kein besonders gutes Ergebnis in dieser Klasse, immerhin ist die Bremsanlage standfest und lässt auch bei sehr hoher Beanspruchung nicht nach. Die Bremse lässt sich recht ordentlich dosieren, jedoch ist vor allem das Ansprechverhalten gewöhnungsbedürftig, weil im Anfangsbereich des Pedalwegs die Rekuperation aktiviert wird, der Elektromotor also als Bremse arbeitet und die Batterien dabei wieder lädt. Erst wenn man weiter das Pedal drückt, greifen zusätzlich die Bremsbacken der Scheibenbremsen und verzögern das Auto stärker.

2,4

## SICHERHEIT

2,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Auris verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten. LED-Tagfahrlicht macht das Auto bei Tag besser erkennbar.
- Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,4

### Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten durchschnittlich; vorne ist ein System verbaut, um bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas zu verringern (WIL). Nur die Insassen auf den vorderen Sitzplätzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt, für die Rückbank fehlt diese Funktion.

- +** Der Auris erreicht beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne (Test 2006). Serienmäßig sind Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkraft anbringen, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m gute Sicherheit.

1,9

### Kindersicherheit

Die Rückbank ist nur für zwei Kindersitze geeignet, der mittlere Sitz ist zu schmal und ungünstig geformt.

- +** Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Auf dem Beifahrersitz können rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Die hinteren Fenster verfügen über einen zuverlässig arbeitenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Auris gute 37 Punkte und damit vier von fünf Sternen.

2,7

### Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-crash nach EuroNCAP-Norm kann der Auris 21 Punkte und drei Sterne verbuchen - das ist ein ordentliches Ergebnis. Der mittlere Bereich der Motorhaube ist weniger gefährlich, recht hart sind die Randbereiche seitlich und vorne.



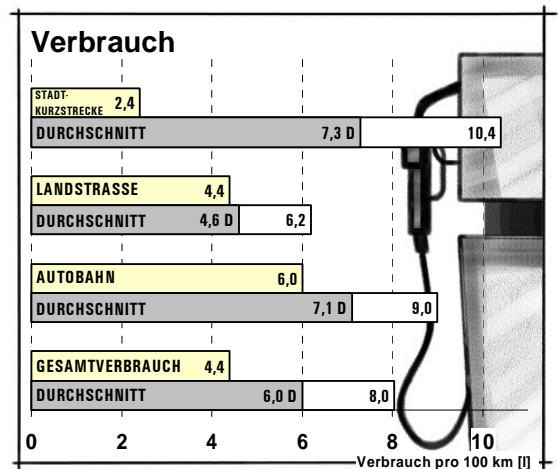
1,3

## UMWELT/ECOTEST

1,6

### Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Auris Hybrid liegt bei lediglich 4,4 l Super alle 100 km, damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 102 g pro Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr geringen 2,4 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Super pro 100 km. Im ADAC EcoTest ergibt das beachtliche 44 Punkte. Der Innerorts- und der Außerortsverbrauch werden in Kombination ermittelt - wird das Hybrid-Auto nur innerorts gefahren, ergibt sich aufgrund der Batterieladezyklen ein höherer Verbrauch als 2,4 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,0

### Schadstoffe

⊕ Wie schon der Prius kann auch der Auris Hybrid beim Schadstoffausstoß eine besonders saubere Vorstellung abliefern. Selbst im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus liegen die Werte ausgesprochen gering, beispielsweise sind die CO-Werte unter 0,1 g pro Kilometer - viele andere Benziner haben hier über 5 g pro Kilometer. Und auch die sonstigen Werte wie Stickstoffoxide sind kaum messbar. Damit hat sich der Auris Hybrid die vollen 50 Punkte des EcoTest im Bereich Schadstoffe absolut verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 94 Punkte im ADAC EcoTest und damit einen neuen Spitzenwert.

3,0

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,9

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Auris Hybrid sehr günstig ausfällt, halten sich die Ausgaben hier sehr in Grenzen.

3,6

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder alle 24 Monate ein großer Service fällig.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

⊖ Alle 15.000 km oder 12 Monate muss der Auris Hybrid zum Service in die Werkstatt. Diese nicht mehr zeitgemäß kurzen Abstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und mehr Kosten. Hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern ebenfalls eine bessere Benotung.

2,2

## Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Auris Hybrid wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert, vor allem der niedrige Verbrauch und der geringe Schadstoffausstoß machen das Auto sehr zukunftsfähig.

4,3

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Die feine Technik zum Spritsparen kostet Geld, daher ist ein Anschaffungspreis von knapp 25.000 Euro nicht verwunderlich. Immerhin ist die Ausstattung gut, enthält im Sicherheitsbereich alles Nötige und im Komfortbereich so manche Annehmlichkeit wie Klimaautomatik und Tempomat, aber auch schlüssellosen Zugang und eine Rückfahrkamera.

2,0

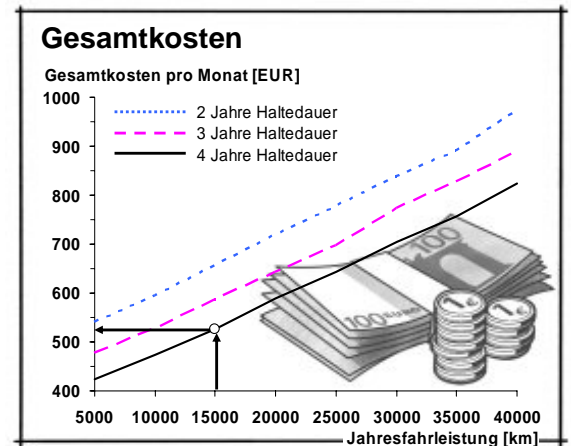
## Fixkosten\*

⊕ Die Kosten für die Versicherung bewegen sich im durchschnittlichen Bereich, sehr günstig dagegen liegt die KFZ-Steuer, sie beläuft sich auf lediglich 36 Euro pro Jahr.

3,4

## Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Aufwendungen für den Auris Hybrid im Umfeld seiner Klasse, dann bewegt er sich im Mittelfeld. Vor allem innerorts kann er mit niedrigen Spritkosten punkten, aber auch für Leute, die eher weniger bis mittelmäßig viel im Jahr fahren, kann er interessant sein. Ein Auto mit Dieselmotor ist nur für ausgesprochene Vielfahrer günstiger.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 527 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.33	1.6	1.8 Hybrid	1.4 D-4D	2.0 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1598	4/1798	4/1364	4/1998	4/2231
Leistung [kW(PS)]	73(99)	97(132)	100(136)	66(90)	93(126)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	128/3800	160/4400	142/4000	205/1800	310/1800	400/2000
0-100 km/h[s]	13,1	10,2	11,4	12,0	10,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	195	180	175	195	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	7,0 S	4,4 S	5,4 D	5,8 D	6,5 D
CO2 [g/km]	136	154	89	127	138	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/19/17	16/19/17	16/15/21	16/20/22	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	60	100	36	147	226	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	482	530	527	461	526	613
Preis [Euro]	17.400	19.500	22.950	19.000	22.100	26.700

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
System-Gesamtleistung	100 kW (136 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,3 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>4,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>2,4/ 4,4/ 6,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	89g/km / <b>102g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4245/1760/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1410 kg/395 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>225 l/580 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>1020 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-MP3-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1240 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	ab 490 <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>99 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>69 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>527 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/17
Grundpreis	24.950 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,9
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,2	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,9	Bremse	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,3</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,6
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Schadstoffe	1,0
Federung	2,4		
Sitze	2,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	0,9
Klimatisierung	4,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Wertstabilität*	2,2
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	2,0
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen