



Toyota Auris 1.8 Hybrid Life

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

Den Auris Hybrid gibt es nun in der zweiten Generation. Der aus dem Prius bekannte Hybrid-Antrieb wurde dabei nur im Detail verbessert. Wichtigste Änderung: Die Batterien, die beim Vorgänger den Kofferraum noch stark einschränkten, wanderten beim neuen Auris nun unter die Rücksitzbank - der Kofferraum bietet dadurch mit 325 l jetzt ein klassenübliches Volumen. Ansonsten kann der Auris vor allem durch die bessere Geräuschdämmung und das komfortabel ansprechende Fahrwerk punkten. Zu den Highlights des Auris gehört nach wie vor sein gut funktionierender Hybrid-Antrieb, der für flottes Vorankommen sorgt und gleichzeitig mit seinem sehr niedrigen Verbrauch punktet - auch nach dem verschärften neuen EcoTest-Verfahren schafft der Japaner mit 91 Punkten die vollen fünf Sterne im Umweltranking. Was bleibt, ist das bei Leistungsabforderung nervig hochdrehende stufenlose Getriebe, dass auf langen Autobahnetappen zu unnötigem Stress führt. Hier könnte der Toyota noch weiteren Feinschliff vertragen. Preislich liegt die neue Generation des Auris auf ähnlichem Niveau wie der Vorgänger - erstaunlich, dass der Hybrid erstmals billiger ist, als die vergleichbare Dieselvariante. 22.950 Euro gehen für die getestete Variante in Ordnung - wer sich mehr Komfortausstattung wünscht sollte aber die rund 1.500 Euro teurere "Executive"-Ausstattung wählen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda Insight, Toyota Prius.

- +** sehr sparsam, sehr geringer Schadstoffausstoß, vorne ordentliches Platzangebot, sichere Fahreigenschaften
- teure Versicherungseinstufung, mäßiger Bremsweg, keine innovativen Assistenzsysteme lieferbar



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,4 Langstrecke

3,1 Transport

3,2 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: April 2013
Text: D. Silvestro

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Die Neuauflage des Toyota Auris zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet, gegenüber dem Vorgänger konnten aber so gut wie keine Fortschritte erzielt werden. Die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig, wenn auch nicht immer ganz schmal. Insgesamt stellt die Karosserieverarbeitung zufrieden, auch wenn der ein oder andere Patzer das Gesamtbild etwas trübt. Die Türrahmen sind mehrteilig ausgeführt und schlampig verschweißt. Das passt nicht zu einem Fahrzeug in dieser Preisklasse. Die Verarbeitung des Innenraums geht ebenfalls in Ordnung, wobei die Materialqualität in manchen Bereichen noch zu Wünschen übrig lässt. Die Türverkleidungen sowie die unteren Teile des Armaturenbretts fühlen sich hart und dadurch billig an. Insgesamt sind die Bauteile im Innenraum gut verarbeitet, Details wie die wackelnde Mittelkonsole oder schlechte entgratete Kunststoffkanten trüben auch hier das Gesamtbild. Die Schweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet, besitzen aber keinen Schwellerschutz. Der Tankdeckel ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden, er muss über einen extra Hebel im Fußraum des Fahrers entriegelt werden. Zudem lässt sich der Toyota Fehlbetanken, da auch eine Dieselpistole in den Benzineinfüllstutzen passt.

- +** Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch.
- An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger weitgehend lackiert und damit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird über einen billigen Haltestab offen gehalten, ein Dämpfer, wie er eigentlich in dieser Preisklasse üblich ist, fehlt. Eine defekte Scheinwerferlampe kann nicht ohne weiteres unterwegs gewechselt werden, da die Lampen nicht ideal zugänglich sind (vor allem rechts).

2,8

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Auris Hybrid liegt im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Nicht ideal fällt die maximale zulässige Zuladung aus, die beim Hybrid bei rund 455 kg liegt. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Dachreling.

- +** Obwohl der Auris Hybrid nur einen 45 l Benzintank besitzt, lassen sich aufgrund des niedrigen Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 1.000 km realisieren.
- Im Falle einer Reifenpanne findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Beim Auris Hybrid sind laut Hersteller keine Anhängelasten erlaubt - als Zugfahrzeug scheidet die Hybrid-Variante deshalb aus.

3,4

Sicht

Die Karosserieenden des Auris lassen sich akzeptabel einsehen. Das vordere Fahrzeugende liegt nicht im Sichtbereich des Fahrers, auch nach hinten ist die Übersicht aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nicht perfekt.

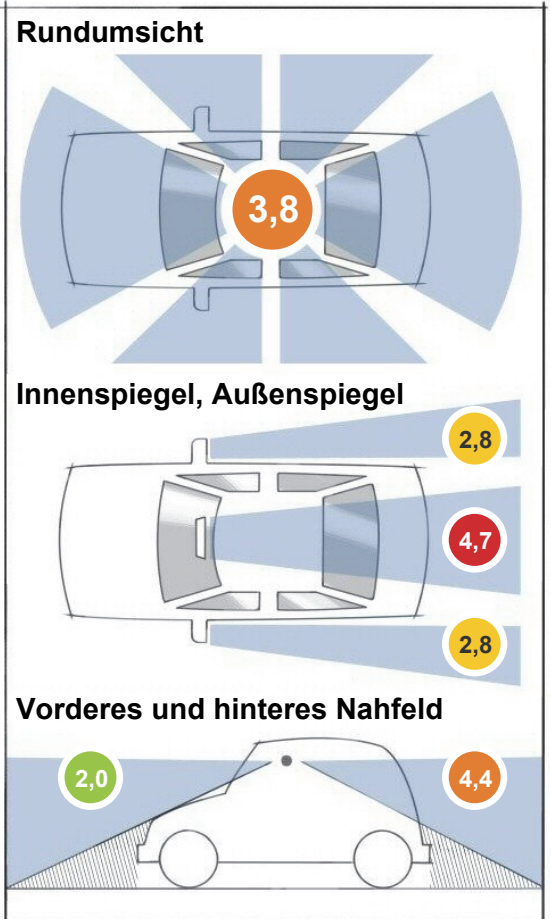


Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Das Ergebnis bei der Rundumsichtmessung fällt für den Toyota Auris nur mäßig aus. Die C-Säulen sind sehr breit und verdecken ein großes Sichtfeld nach schräg hinten. Nach hinten wird die Sicht durch die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen zusätzlich eingeschränkt. Positiv fallen die schmalen A-Säulen auf, die dank der günstigen Form die Sicht bei Kurvenfahrt oder beim Abbiegen nicht zu stark behindern. Die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht ideal einsehbar sind. Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Hellere Xenonscheinwerfer inklusive Kurvenlicht gibt es nur für die höheren Ausstattungsvarianten. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis.

⊕ Der Auris ist ab der getesteten Variante serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet. Einparksensoren vorne und hinten sind gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel ist schlecht, was vor allem an der schmalen Heckscheibe liegt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist unverständlicherweise nur in der Top-Ausstattungsvariante "Executive" an Bord. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nicht ideal einsehbar.



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Türschweller liegt angenehm niedrig und fällt nicht zu voluminös aus. Zudem befindet sich die Sitzfläche in akzeptabler Höhe. Einzig die schräg verlaufenden A-Säulen und die dadurch recht niedrige Einstiegshöhe sorgen dafür, dass große Personen beim Einsteigen den Kopf leicht einziehen müssen. Insgesamt gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn aber recht bequem. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch liegt und die Türausschnitte ausreichend groß sind. Nur der geringe Öffnungswinkel der hinteren Türen schränkt den Zustieg etwas ein.

⊕ Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten - vorne sind die Aufhalter gut gerastert (drei Rasterungen), hinten ist sie zu grob (nur zwei Rasterungen). 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 (nur bei Ausstattungsvariante "Executive"). Die Scheinwerfer bleiben nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Mit 325 l (bis Gepäckraumabdeckung) fällt der Kofferraum des neuen Auris Hybrid zufriedenstellend groß aus. Gegenüber den normalen Varianten schränken die Akkus nun den Kofferraum nicht mehr ein. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, lassen sich bis zum Dach 425 l unterbringen.

+ Klappt man die Rücksitzbank um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 640 l (bis Fensterunterkante) bzw. auf 1.080 l (dachhoch) erweitern.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen. Nicht ideal ist der sehr hohe Ladekante von knapp 72 cm, über welche schweres Gepäck gehoben werden muss. Zusätzlich liegt der Kofferraumboden rund 18 cm tiefer als die Ladekante. Einen höhenverstellbaren Ladeboden gibt erst ab der nächst höheren Ausstattungsvariante. Unter der geöffneten Heckklappe finden nur Personen bis knapp 1,80 m Körpergröße genügend Platz, größere Personen müssen auf ihren Kopf achten.

+ Dank der großen Ladeöffnung lässt sich der Kofferraum gut beladen. Dieser gefällt durch sein praktisches Format auch wenn die Kofferraumbreite durch die weit hineinragenden Radkästen etwas eingeschränkt ist.

- Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine hohe Stufe am Kofferraumboden, welche das Beladen des Kofferraums einschränkt. Die Beleuchtung des Kofferraums fällt spärlich aus.



Der Kofferraum mit 325 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um satte 100 l größer geworden. Grund hierfür sind keine Einschränkungen durch Akkus und Hybridkomponenten.

2,6 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach. Die Lehnen können sowohl von vorne als auch vom Kofferraum aus umgeklappt werden.

- Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer. Immerhin gibt es Verzurrösen am Kofferraumboden, wodurch schweres Gepäck fixiert werden kann.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die meisten Bedienelemente des neuen Auris sind logisch angeordnet. Somit fällt die Eingewöhnungszeit recht gering aus. Einige Komfortextras sind in der getesteten Variante aber nicht erhältlich. Das verhindert schlussendlich eine bessere Bewertung. Wer einen Licht- und Regensensor, einen Tempomaten oder einen automatisch abblendenden Innenspiegel haben möchte, muss auf die teurere Topausstattung "Executive" zurückgreifen. Die vorderen Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen, nur das Fahrerfenster verfügt aber über eine Auf-/Abwärtsautomatik. Hinten muss man in dieser Ausstattung mit Fensterkurbeln auskommen. Elektrische Fensterheber hinten gibt es zwar ab der Ausstattung "Life Plus", doch möchte man alle elektrischen Fensterheber mit einer Auf-/Abwärtsautomatik ausgestattet haben, muss man wiederum die Topausstattung "Executive" wählen.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, der Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist zwar recht niedrig angeordnet, lässt sich aber dank großer und sinnfällig angeordneter Tasten einfach bedienen. Das über einen großen Touchscreen bedienbare Multimediasystem ist in der Funktion verständlich aufgebaut und lässt sich auch über Lenkradtasten bedienen. Gegen Aufpreis kann das Multimediasystem auch um eine Navigations-Funktion erweitert werden. Vorne wie hinten gibt es eine Vielzahl an Ablagemöglichkeiten. So gibt es vorne sogar Flaschenhalter in den Türfächern und ein separates Brillenfach. Die Instrumente des Auris lassen sich insgesamt gut ablesen, auch wenn sie etwas verspielt wirken. Kontrollleuchten gibt es für alle wichtigen Funktionen, nur eine Motortemperaturanzeige fehlt.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot auf den Vordersitzen fällt großzügig aus. Personen bis 1,90 m Größe finden bequem Platz. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

3,3 Raumangebot hinten*

Hinten geht es zwar etwas enger zu, doch auch hier finden immerhin Personen bis knapp über 1,80 m genügend Beinfreiheit vor (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite des Auris fällt zwar auch hinten großzügig aus, doch das nah am Kopf verlaufende Dach schränkt das subjektive Raumgefühl etwas ein. Wie in dieser Klasse üblich, ist die Rückbank nur für zwei Erwachsene ausgelegt, für drei nebeneinander wird es eng.



Die hinteren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Auris werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung des Auris Hybrid ist insgesamt gut gelungen. Trotz der tendenziell straffen Grundauflegung federt das Fahrwerk bei groben Unebenheiten erstaunlich komfortabel an und sorgt so für einen angenehmen Komfort. Auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum eine Stuckerneigung. Ebenso schluckt das Fahrwerk kleine Vertiefungen wie Kanaldeckel und Querrillen ordentlich, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Der Auris Hybrid liegt insgesamt angenehm auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft, nur die Seitenneigung fällt etwas ausgeprägter aus. Vollbeladen erhöht sich der Komfort, dann schwingt das Auto aber bei langen Bodenwellen etwas mehr nach.

2,5 Sitze

- + Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar. Für eine perfekte Sitzposition fehlt lediglich eine Neigungseinstellung des Sitzes. Trotzdem sitzt der Fahrer komfortabel und findet schnell eine angenehme Sitzeinstellung. Die Vordersitze sind ausgewogen gefedert, die hohe Lehne und Sitzfläche angenehm konturiert. Nicht perfekt fällt dagegen der Seitenhalt aus.
- Für die Vordersitze fehlt eine einstellbare Lordosenstütze. Die Rückbank bietet den Passagieren kaum Seitenhalt, die Sitzlehnen und -flächen sind kaum ausgeformt.

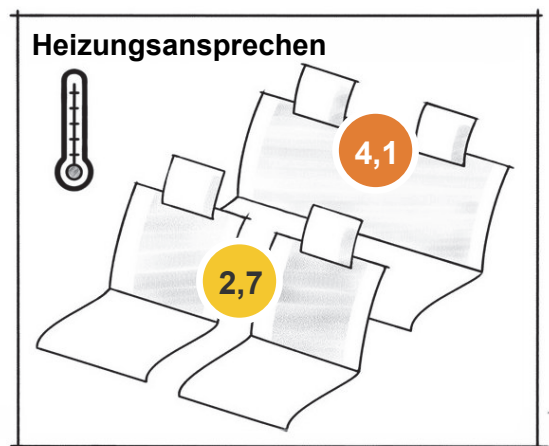
2,3 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei niedrigen 68,3 dB(A) - eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorgänger. Auch subjektiv bestätigt sich das. Die üblichen Fahrgeräusche fallen nicht besonders auf, auch Windgeräusche treten erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlicher hervor.
- Immer noch nervig klingt der Verbrennungsmotor, da er unter Last mit hohen Drehzahlen und unter vernehmbarem Dröhnen den Geräuschpegel ansteigen lässt.

2,8 Klimatisierung

Die Heizung spricht nun deutlich besser an als noch beim Vorgänger. Vorne wird der Innenraum in akzeptabler Zeit angenehm erwärmt, hinten dauert es aber immer noch verhältnismäßig lange, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird.

- + Eine in der Intensität einstellbare 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Selbst wenn man mit dem Auris Hybrid sparsam unterwegs ist, muss man deshalb kein Verkehrshindernis sein. Überholmanöver können in akzeptabler Zeit absolviert werden, auch wenn man subjektiv wenig Beschleunigung fühlt - der typische Gummiband-Effekt durch das stufenlose Getriebe. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Japaner akzeptable 7,0 s. Eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,9 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 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.

2,3 Laufkultur

- + Im rein elektrischen Fahrbetrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten gleitet der Auris Hybrid frei von Vibrationen über den Asphalt. Im Benzinbetrieb läuft der 1,8-l-Vierzylinder weitgehend ruhig. Insofern freut man sich bei Konstantfahrt über die Laufkultur.
- Nicht perfekt ist die Laufkultur, sobald man Leistung abfordert. Dann läuft der Benziner mit hohen Drehzahlen und deutliche Dröhnfrequenzen stören das sonst angenehme Bild der Antriebseinheit.

2,6 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. Anfahren und rangieren klappt dank der feinfühlig einsetzenden Kriechfunktion einwandfrei. Der Hillholder verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs am Berg.

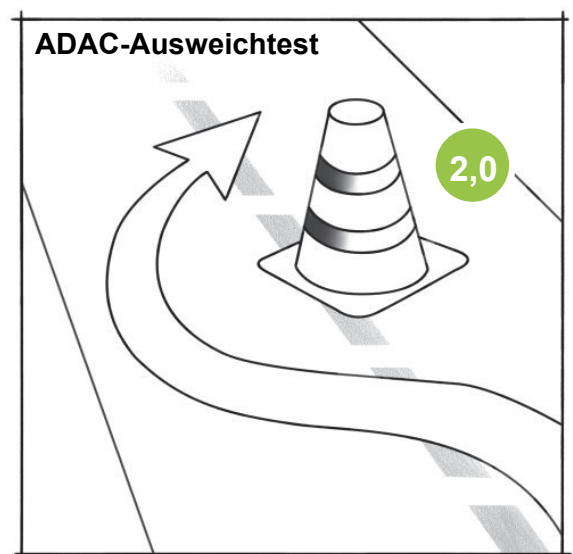
1,0 Getriebeabstufung

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

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

- + Die Fahrstabilität des Auris Hybrid ist einwandfrei, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei durchdrehenden Vorderrädern ein und unterstützt so den Fahrer nicht den Grip zu verlieren. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Japaner gut beherrschbar, das VSC regelt effizient und reduziert die Untersteuerneigung, so dass insgesamt problemlos die Spur gehalten wird.



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.

In schnellen Kurven zeigt sich der Auris Hybrid agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral, neigt im Grenzbereich zu leichtem und gut beherrschbarem Übersteuern - auch hier greift die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich kaum das Eigenlenkverhalten, der Auris zeigt ein sicheres Verhalten. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Auris sicher abgestimmt und weniger auf Agilität ausgelegt.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage leicht verzögert an und gibt dem Fahrer in diesem Bereich kaum Rückmeldung. Dadurch sind oft leichte Korrekturen notwendig. Bei höheren Lenkwinkeln erhält der Fahrer genügend Rückmeldung und kann so das Fahrzeug zufriedenstellend präzise, aber nicht besonders sportlich bewegen. Mit 11,7 m fällt der Wendekreis für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus.

⊕ Dank der direkten Auslegung der Lenkung und den geringen Lenkkräften im Stand zeigt sich der Auris im engen Stadtverkehr und beim Rangieren sehr wendig.

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Auris Hybrid durchschnittlich 38,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Conti Premium Contact 2 91H der Größe 195/65 R15). Das ist ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremsanlage zeigt sich 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.

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Auris verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten. Innovative Assistenzsysteme wie z.B. ein Notbremsystem sind auch bei der Neuauflage des Auris nicht verfügbar.

⊕ Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr auf die Gefahr aufmerksam gemacht.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue Toyota Auris erreicht bei den ADAC Crashtests mit 92% der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit. Auch im Gesamtergebnis kann der Auris mit einem soliden Fünf-Sterne-Ergebnis punkten. Serienmäßig sind Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für knapp 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um optimal wirken zu können. Die vorn Sitzenden werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. 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 knapp 1,60 m bei einem Heckaufprall guten Schutz. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Auris bei den ADAC Crashtests gute 84% der möglichen Punkte. Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Die Gurtgeometrie und Gurtschlossanordnung fallen auf den Außensitzen insgesamt gut aus, auch wenn der Gurtanlenkpunkt nicht perfekt angebracht ist. Auf dem Beifahrersitz können rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Hohe Kindersitze können auf allen Sitzplätzen problemlos montiert werden.

⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form und der nicht perfekten Gurtanordnung nicht zum Transport von Kindersitzen. Laut Hersteller sind hier ohnehin keine Kindersitze erlaubt. Die Isofix-Befestigungen auf der Rückbank sind im Sitzpolster versteckt und somit nicht ideal erreichbar.

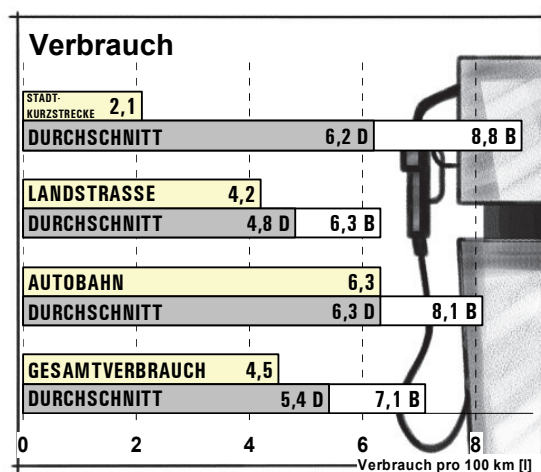
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgänger-crash erreicht das Fahrzeug 68% der möglichen Punkte - das ist ein ordentliches Ergebnis. Der Stoßfänger sowie der mittlere Bereich der Motorhaube sind weniger gefährlich, recht hart sind noch die Randbereiche der Motorhaube sowie der Scheibenrahmen.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Auris Hybrid liegt bei gemessenen 4,5 l/100 km. Für die ermittelte CO2-Bilanz von 126 g/km gibt es im CO2-Kapitel des EcoTest gute 41 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr niedrigen 2,1 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 6,3 l Super pro 100 km. 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 2,1 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 CO₂-Punkten ergibt das 91 Punkte und damit fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,4

AUTOKOSTEN

2,2

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Auris Hybrid günstig ausfällt, halten sich auch die Betriebskosten in Grenzen.

2,1

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. Der 1,8-Liter-Hybridmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Ausgaben für den Reifenersatz halten die Kosten in Schach. Toyota gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

- Die kurzen Serviceabstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und mehr Kosten.

2,4

Wertstabilität*

+ Dem neuen Auris Hybrid kann ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden. Vor allem der niedrige Verbrauch und der geringe Schadstoffausstoß machen das Auto sehr zukunftsfähig. Leider fehlen noch aktuelle Assistenzsysteme, die gut zum innovativen Charakter des Japaners passen würden.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Der Toyota Auris Hybrid ist in der getesteten Ausstattung ab 22.950 Euro erhältlich. Damit liegt er 200 Euro unter dem Anschaffungspreis des vergleichbaren Diesel-Modells. Die Serienausstattung fällt dabei zwar nicht schlecht aus, beispielsweise sind eine Klimaautomatik und eine Rückfahrkamera Serie, doch wer weitere Komfortextras wie Tempomat oder einen Licht- und Regensensor ordern möchte, sollte auf die Top-Ausstattung "Executive" zurückgreifen. Damit erhält man für die rund 2.500 Euro an Mehrkosten ein fast komplett ausgestattetes Fahrzeug, welches sogar Sitzheizung und Einparksensoren vorne und hinten beinhaltet.

4,3

Fixkosten*

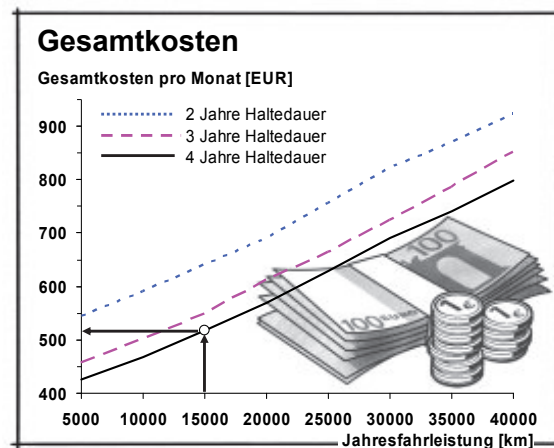
Die Fixkosten des Auris Hybrid fallen vor allem aufgrund der sehr ungünstigen Versicherungsklassen hoch aus. Die Teilkaskoversicherung liegt hier als einziges noch im zufriedenstellenden Bereich (TK:18).

- ⊕ Die jährliche KFZ-Steuer beläuft sich auf lediglich 36 Euro.
- ⊖ Sehr teuer ist der Japaner dagegen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (KH:19 und VK:23).

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Aufwendungen kann der Auris Hybrid ein gutes Ergebnis einfahren. Das liegt vor allem an dem recht geringen absoluten Wertverlust in Euro und Cent, was auch auf den akzeptablen Anschaffungspreis zurückzuführen ist. Aber auch die niedrigen Betriebskosten sowie die akzeptablen Werkstatt- und Reifenkosten tragen zum guten Gesamtergebnis bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 518 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 |
|---|----------|----------|------------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1329 | 4/1598 | 4/1798 | 4/1364 | 4/1998 |
| Leistung [kW (PS)] | 73 (99) | 97 (132) | 100 (136) | 66 (90) | 91 (124) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 128/3800 | 160/4400 | 142/4000 | 205/1800 | 310/1600 |
| 0-100 km/h[s] | 12,6 | 10,0 | 10,9 | 12,5 | 10,0 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 175 | 200 | 180 | 180 | 200 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 5,4 S | 5,9 S | 3,8 S | 4,2 D | 4,3 D |
| CO2 [g/km] | 125 | 138 | 87 | 109 | 112 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/20/18 | 16/20/18 | 19/23/18 | 18/19/23 | 18/21/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 58 | 88 | 36 | 133 | 194 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 473 | 519 | 518 | 460 | 533 |
| Preis [Euro] | 15.950 | 19.950 | 22.950 | 17.900 | 23.150 |

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 Hybridmotor | Schadstoffklasse Euro5 |
| Leistung | 100 kW (136 PS) |
| bei | 5200 U/min |
| Maximales Drehmoment | 142 Nm |
| bei | 4000 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | stufenloses Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 195/65R15 |
| Reifengröße (Testwagen) | 195/65R15H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,3/10,7 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 7,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 38,1 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 3,8 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 4,5 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 2,1/4,2/6,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 87 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 126 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68,3 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4275/1760/1460 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2040 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1385 kg/455 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 325 l/640 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - kg/- kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Reichweite | 1000 km |
| Garantie | 3 Jahre / 100.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |
| ADAC-Testwerte fett | |

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 100 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 47 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 116 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 255 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 518 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/23/18 |
| Grundpreis | 22.950 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbiegelenk | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch | ab 290 |
| Regen- und Lichtsensor | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig | nicht erhältlich |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | nicht erhältlich |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| 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/nicht erhältlich |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | Serie |
| Navigationssystem | 550 Euro ^o |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) | Serie |

AUSSEN

| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Anhängerkupplung (nicht für Hybrid) | nicht erhältlich |
| Lackierung Metallic | ab 525 ^o |
| Nebelscheinwerfer | Serie |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen