



## Toyota Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Executive

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

**D**en Auris Hybrid gibt es nun in der zweiten Generation, erstmals wird er auch als Kombi angeboten und hört auf den Namenszusatz Touring Sports. Auch bei dieser Karosserievariante sind die Batterien unter der Rückbank und schränken das Kofferraum-Volumen nicht ein. Das ist im Vergleich zum Schrägheckmodell um 90 Liter gewachsen und fasst großzügige 415 Liter. Doch der Touring Sports bietet auch Vorteile beim Innenraumangebot, das im Fond großzügiger ausfällt als beim kompakten Auris. Zu den Highlights des Auris gehört nach wie vor sein gut funktionierender Hybrid-Antrieb - damit kann der Toyota besonders im ADAC EcoTest punkten. Dank niedrigem Verbrauch von durchschnittlich 5 Liter auf 100 Kilometer und geringem Schadstoffausstoß erhält er vier von fünf Sternen. Störend ist allerdings, dass das stufenlose Getriebe bei Leistungsabforderung Übersetzungen wählt, die den Motor mit hohen Drehzahlen arbeiten lassen. Das könnte Toyota noch besser lösen. In der getesteten Variante besitzt der Auris eine gute Komfortausstattung, u. a. eine Abblendlichtautomatik, Parksensoren und einen Tempomaten gibt es serienmäßig. Das empfehlenswerte Xenonlicht kostet allerdings Aufpreis. Fahrerassistenzsysteme wie ein Spurhalte-, ein Totwinkel- oder ein Notbremsassistent sind für den Auris nicht erhältlich. Der Fahrzeugpreis liegt mit mindestens 26.950 Euro im Klassenvergleich recht hoch.

**Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** u. a.: Honda Insight, Lexus CT 200h, Peugeot 3008 HYbrid4, Toyota Prius+, VW Jetta Hybrid.

**+** ordentliches Platzangebot, Xenonlicht (optional), niedriger Kraftstoffverbrauch, sehr geringer Schadstoffausstoß

**-** großer Wendekreis, hohe Anschaffungs- und Fixkosten, keine innovativen Assistenzsysteme lieferbar



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

2,6 Transport

3,2 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013  
Text: Martin Brand

### Verarbeitung

Der Toyota Auris Touring Sports zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet, wenn auch der ein oder andere Makel das Gesamtbild trübt. Die Anbauteile sind weitgehend sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig, sind aber nicht immer ganz schmal. Kritik verdienen allerdings die Türrahmen. Diese sind mehrteilig ausgeführt und unschön verschweißt. Das passt nicht zu einem Fahrzeug in dieser Preisklasse. Die Verarbeitung des Innenraums geht ebenfalls in Ordnung, doch auch hier ist noch Verbesserungspotenzial vorhanden. So könnten u. a. die Kunststoffkanten besser entgratet sein, oder auch die Übergänge zwischen den einzelnen Armaturen gleichmäßiger ausfallen. Die Materialqualität ist insgesamt zufriedenstellend. Während der obere Bereich des Armaturenbrettes noch geschäumt ist, sind die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen hart und kratzempfindlich. Die Schweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet, besitzen aber keine Lackschutzleisten. Der Tankdeckel ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden, er muss über einen extra Hebel im Fußraum des Fahrers entriegelt werden.

- +** Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und der Motorraum gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und damit auch den Kraftstoffverbrauch.
- An den Fahrzeugseiten fehlen Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden. Die Stoßfänger sind weitgehend lackiert und damit ebenfalls kratzempfindlich. Die Motorhaube wird über einen Haltestab offen gehalten, ein Dämpfer, wie er eigentlich in dieser Preisklasse üblich ist, fehlt. Zudem lässt sich der Toyota mit falschem Kraftstoff befüllen, da auch eine Dieselpistole in den Benzineinfüllstutzen passt.

---

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Auris Touring Sports 1.8 Hybrid entspricht gutem Mittelfeld. Der Toyota bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Nicht besonders hoch fällt die maximale Zuladung aus, sie beträgt beim Testwagen 410 kg. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg transportiert werden, eine Dachreling ist beim Touring Sports aber Serie.

- +** Obwohl der Auris Touring Sports 1.8 Hybrid nur einen Tank mit 45 Liter Volumen besitzt, lassen sich aufgrund des niedrigen Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von etwa 900 km realisieren. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.
- Im Falle einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schon bei kleinen Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Beim Auris Touring Sports 1.8 Hybrid sind zwar Anhängelasten erlaubt, allerdings fallen diese gering aus. Die zulässigen Anhängelasten (gebremst und ungebremst) betragen 345 kg.

---

### Sicht

Die Karosserieübersicht des Auris Touring Sports lässt etwas zu wünschen übrig. Weder die Front noch das Heck können eingesehen werden, wobei man das hintere Ende noch akzeptabel abschätzen kann. Die Anordnung des Fahrersitzes ist in zufriedenstellender Höhe. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Touring Sports gerade noch eine zufriedenstellende Bewertung. Während die A-Säulen nicht zu breit ausfallen, wird der Blick nach schräg hinten durch die D-Säulen stark eingeschränkt.

Hinter das Fahrzeug kann man aufgrund der versenkbaren Kopfstützen noch akzeptabel blicken. Tief liegende Objekte lassen sich hinter dem Fahrzeug schlecht lokalisieren, allerdings leistet hier die (im Testwagen serienmäßige) Rückfahrkamera etwas Abhilfe. Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, dadurch sind Objekte im toten Winkel nicht ideal einsehbar. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, wenn auch der rechte Wischer etwas länger sein könnte.

**+** Der Touring Sports ist in der getesteten Variante serienmäßig mit Parksensoren an Front und Heck, einer Rückfahrkamera und dem neuen Einparksystem (SIPA) ausgestattet. Das System erkennt mittels der Sensoren geeignete Parklücken, legt der Fahrer den Rückwärtsgang ein, wird das Fahrzeug automatisch in diese gelenkt - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit kontrollieren. Vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der flachen Motorhaube gut wahrgenommen werden. Serienmäßig ist der Executive mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, im Testwagen war allerdings das aufpreispflichtige Xenonlicht verbaut. Damit verbunden ist ein Kurvenlicht und ein Fernlichtassistent. Nicht optimal ist allerdings, dass man das Fernlicht nicht mehr manuell aktivieren kann (nur Lichthupe). Aufgrund des Tagfahrlichts wird man auch am Tag besser von den anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie; Funktion ausschaltbar).

**-** Das Sichtfeld im Innenspiegel ist schlecht, was vor allem an der schmalen Heckscheibe liegt.

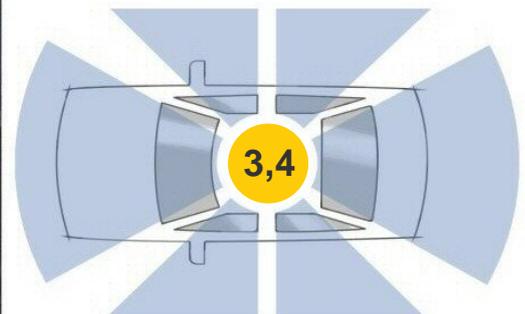
## 2,4 Ein-/Ausstieg

**+** Der Executive ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet (Sensoren an den Vordertüren und an der Heckklappe), so dass der Schlüssel in der Tasche bleiben kann. Insgesamt gelangt man sowohl vorn als auch hinten recht bequem ins und aus dem Fahrzeug, es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türausschnitte sind vorn recht groß und die Türschweller liegen angenehm niedrig, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Sitzfläche befindet sich in zufriedenstellender Höhe über der Straße. Vorn stören einzig die schräg verlaufenden A-Säulen und die dadurch recht niedrige Einstiegshöhe - große Personen können sich beim Einsteigen den Kopf leicht stoßen. Im Fond könnte der Einstiegsbereich etwas größer sein, allerdings ist die Sitzbank relativ hoch und damit in guter Höhe. Doch 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 - vorn gibt es drei und hinten aber nur zwei Rasterungen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg.

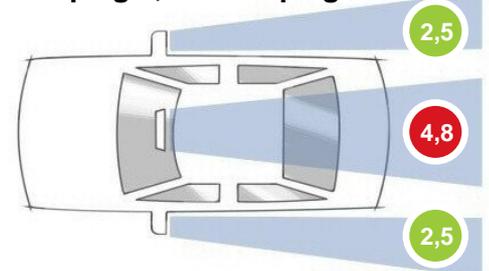


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

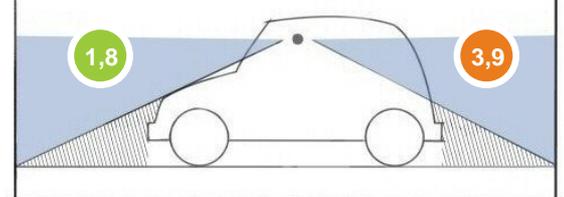
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

- Die Türen könnten insgesamt leichter schließen. Sie müssen mit viel Schwung ins Schloss geworfen werden.

## 1,8 Kofferraum-Volumen\*

- + Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Üblicherweise fasst das Ladeabteil, gemessen bis zur Kofferraumabdeckung, gute 415 Liter. Baut man die Ablage aus und belädt das Abteil bis zum Dach, fasst es 575 Liter. Dann lassen sich bis zu zehn handelsüblicher Getränkeboxen transportieren. Wird die Rücksitzbank ausgebaut, finden bis zu 755 l im Kofferraum Platz (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man das Abteil mit umgeklappter Lehne bis zum Dach, können 1.265 Liter verstaut werden.



Der Kofferraum ist mit 415 l Volumen für eine Kombilimousine der unteren Mittelklasse nur durchschnittlich groß.

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Touring Sports ist noch gut. Die Heckklappe könnte sich zwar etwas leichter Anheben lassen, zum Schließen gibt es aber praktische Griffmulden. Die Kofferraumöffnung erweist sich als groß und das Ladeabteil hat ein praktisches Format, wenn auch die Höhe und Breite nur durchschnittlich sind. Die Ladekante liegt nur 62 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Innen ist der Ladeboden nahe zu eben zur Ladekante. Durch den recht tiefen Kofferraum lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nicht optimal erreichen. Die Heckklappe könnte weiter aufschwingen, es finden nur Personen bis gut 1,80 m Körpergröße genügend Platz darunter.
- Die Beleuchtung fällt mit nur einer seitlich angeordneten Lampe spärlich aus. Aufgrund der wenig aufschwingenden Heckklappe und des abstehenden Schlosses müssen größere Personen auf ihren Kopf achten, damit dieser nicht gestoßen wird.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

- + Die Kofferraum-Variabilität des Auris Touring Sports ist gut. Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt, auch vom Kofferraum aus möglich, umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach, es befindet sich je links und rechts in der Kofferraumverkleidung ein Entriegelungshebel. Ein Netz (aufpreispflichtig) trennt den Laderaum vom Passagierabteil, was bei einem Unfall von Vorteil sein kann. Kleinere Gegenstände finden unter dem Kofferraumboden und links in einem kleinen Fach Platz. Darüber hinaus gibt es in der Seitenverkleidung Haken für Einkaufstaschen und stabile Zurrösen am Kofferraumboden.
- Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, gibt es nicht.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Die meisten Bedienelemente des Auris sind logisch angeordnet, wodurch der Toyota bereits nach kurzer Zeit einfach bedient werden kann. Somit fällt die Eingewöhnungszeit recht gering aus. Das Lenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen, die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Der Start-Stopp-Knopf ist günstig positioniert und beleuchtet, dadurch lässt er sich auch im Dunkeln gut finden. Der Lichtschalter ist zwar nur im Lenkstockhebel untergebracht, allerdings sind das Licht und Fernlicht auch sensorgesteuert. Auch die vorderen Scheibenwischer werden automatisch aktiviert (Licht- und Regensensor Serie). Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gezeichnet. Wichtige Betriebszustände (außer Kühlwassertemperatur) werden dort angezeigt, ein Drehzahlmesser fehlt aber. Stattdessen wird dort der Motor-Betriebszustand angezeigt - der Fahrer wird informiert, ob die Batterie gerade geladen wird (im Schubtrieb oder beim Bremsen), ob er ökonomisch fährt oder das Fahrzeug gerade im Vollastbetrieb bewegt. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird dies dem Fahrer angezeigt. Der Bordcomputer informiert unter anderem über den Durchschnittsverbrauch und die Reichweite. Darüber hinaus kann man sich im Hauptdisplay Fahrdaten (u.a. Verbrauch) detaillierter als im Kombiinstrument anzeigen lassen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist zwar recht niedrig angeordnet, lässt sich aber dank großer und sinnfälliger Tasten einfach bedienen. Der Heckscheibenheizungsschalter ist groß, die Heizung besitzt eine automatische Abschaltung. Das über einen großen Touchscreen bedienbare Multimediasystem ist in der Funktion verständlich aufgebaut und lässt sich auch über Lenkradtasten bedienen. Gegen Aufpreis kann das System auch um eine Navigations-Funktion erweitert werden (im Testwagen). Alle wichtigen Schalter sind im Dunkeln beleuchtet und dadurch leicht zu lokalisieren. Darüber hinaus ist am Himmel ein Spot, der die Mittelkonsole beleuchtet. Vorne wie hinten gibt es eine Vielzahl an Ablagemöglichkeiten. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türfächern und ein separates Brillenfach sowie Fächer in der Mittelarmlehne. Im Fond stehen Türfächer, Lehnentaschen und Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach weist ein gutes Format auf. Leseleuchten gibt es vorn und hinten.

⊖ Vorn stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen etwas beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Abblendlicht beleuchtet.



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

### 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den Vordersitzen fällt großzügig aus. Personen bis 1,90 m Größe finden bequem Platz. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als gut, so dass sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

---

## 2,7 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 Touring Sports fällt auch hinten großzügig aus. Das subjektive Raumempfinden geht in Ordnung, allerdings ist man im Schulter- und Ellenbogenbereich (außen) etwas eingeschränkt.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist recht komfortabel, allerdings könnte der Auris Touring Sports besonders bei kleinen Unebenheiten etwas feiner ansprechen. Langewellige Fahrbahnebenheiten federt der Toyota gut ab, kurze Wellen dringen etwas stärker zu den Insassen durch. Bei regelmäßigen kleinen Unebenheiten wird die Karosserie des Touring Sports zum Stuckern angeregt. Kleinere Einzelhindernisse werden noch gut geschluckt, grobe Hindernisse dringen allerdings deutlich zu den Insassen durch. Auch auf Querfugen spricht die Federung hölzern an, Geschwindigkeitshügel absorbiert sie allerdings ordentlich. Kopfsteinpflaster wird im Innenraum sowohl durch Achspoltern als auch durch Vibrationen am Lenkrad wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, sind aber bei dynamischen Lenkvorgängen stärker ausgeprägt. Voll beladen schwingt die Karosserie besonders bei langen Bodenwellen etwas nach. Im Ganzen kann ein guter bis zufriedenstellender Langsamfahrkomfort attestiert werden.

---

### 2,5 Sitze

⊕ Der Sitzkomfort ist insgesamt gut. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar - eine Neigungseinstellung fehlt aber. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. So können Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht. Die Vordersitze sind ausgewogen gefedert und gut bis zufriedenstellend konturiert. Die Lehnen sind hoch, jedoch könnten die Sitzflächen etwas länger ausfallen. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung. Im Fond sind die Sitze wenig konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich hinten als sehr hoch, die Sitzposition ist hier zufriedenstellend. Hier würde mehr Oberschenkelauflege eine bessere Sitzposition bedeuten.

2,4

## Innengeräusch

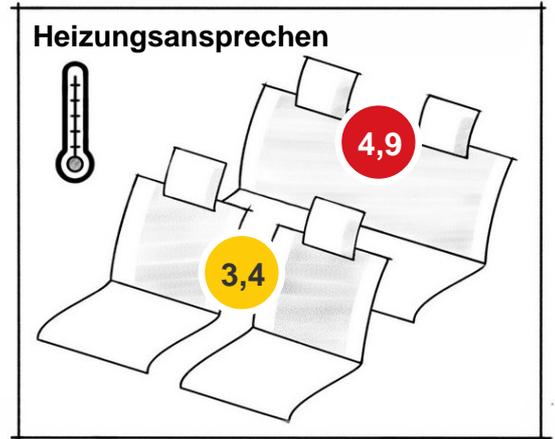
- + Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 niedrige 68,6 dB(A). Auch das subjektive Empfinden ist recht angenehm. Fahrgeräusche fallen nicht zu stark auf, wenn auch die Hinterachse bei unebenen Fahrbahnuntergründen etwas poltert. Windgeräusche halten sich im Hintergrund und treten erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlicher hervor. Der Auris kann bis zu 2 Kilometer (max. 50 km/h) rein elektrisch fahren, dann sind auch keine Motorgeräusche im Innenraum zu vernehmen.
- Immer noch nervig klingt der Verbrennungsmotor, da er unter Last mit (sehr) hohen Drehzahlen betrieben wird und dies mit einem deutlichen Dröhnen quittiert.

2,7

## Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Executive nicht überzeugen. Vorn wird der Innenraum zwar nach einer zufriedenstellenden Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt, im Fond dauert es allerdings sehr lang bis behagliche Temperaturen vorherrschen.

- + Der Auris Executive ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Die Klimatisierung kann in unterschiedlichen Intensitätsstufen betrieben werden. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen, allerdings erfolgt die Luftverteilung für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Die Frisch- und Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.



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

2,5

## MOTOR/ANTRIEB

3,2

## Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen schneidet der Auris Touring Sports 1.8 Hybrid zufriedenstellend ab. Der Toyota wird von einem 1.8-l-Ottomotor mit 99 PS und zusätzlich von einem Elektromotor mit 82 PS - Systemleistung 136 PS - angetrieben. 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 Touring Sports 7,3 Sekunden. Eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,2 Sekunden ist völlig ausreichend, ebenso die Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h (Herstellerangabe). Die weiteren Qualitäten des Hybrid-Systems sind aus anderen Toyota-Hybriden bekannt: Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter bestimmten Betriebsbedingungen, etwa wenn der Benzinmotor ineffizient arbeitet, den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb umschalten. Interessant ist das beim Stop-and-Go-Verkehr oder beim 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 Betrieb (bei niedrigen Geschwindigkeiten) fährt der Auris Touring Sports 1.8 Hybrid frei von Vibrationen. Im Benzinbetrieb läuft der 1.8-l-Vierzylinder weitgehend ruhig. Insofern freut man sich bei Konstantfahrten 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.

## 2,5 Schaltung

+ Die Schaltvorgänge des stufenlosen Getriebes funktionieren ruckfrei, allerdings reagiert das Getriebe recht sensibel auf Gasbefehle - bereits bei geringer Gaspedalbetätigung werden Übersetzungsverhältnisse mit hohen Drehzahlen vorgewählt. Bei moderater und vorausschauender Fahrweise wird die Übersetzung so gewählt, dass der Motor mit niedrigen und spritsparenden Drehzahlen läuft. Anfahren und rangieren klappt dank der feinfühlig einsetzenden Kriechfunktion einwandfrei. Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich, denn er springt nach dem Einlegen einer Fahrstufe wieder in die Mittellage, so dass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Für die Parkstellung gibt es einen separaten Schalter. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden. Die Anfahrhilfe wird nach einer kurzen Zeit wieder automatisch deaktiviert, der Fahrer wird durch einen Warnton darauf hingewiesen.

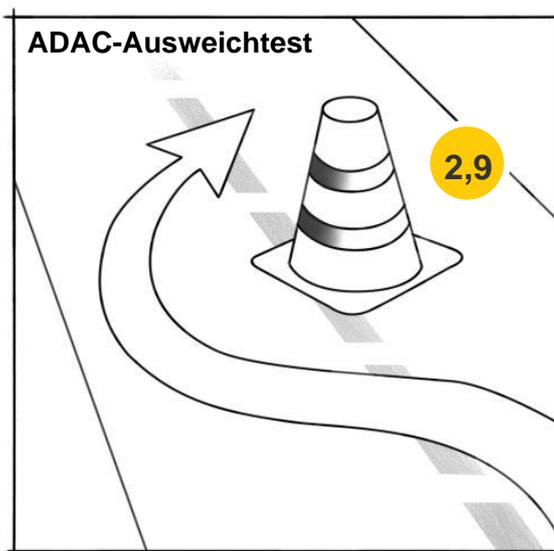
## 1,0 Getriebeabstufung

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

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Auris Touring Sports Hybrid geht insgesamt in Ordnung. Der Wagen zeigt bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen eine gute Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Bei plötzlichen Lenkimpulsen drängt der Toyota bereits beim ersten Anlenken mit Heck, was einen Eingriff der elektronischen Stabilitätskontrolle (VSC) bewirkt. Dadurch werden besonders die Vorderräder abgebremst, was beim Zurücklenken einen leichten Gegenpendler verursacht. Wird der Ausweichvorgang mit sanftem Anlenken eingeleitet, zeigt der Auris Touring Sports ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, wird dieser ebenfalls mit einem drängenden Heck quittiert. In Gefahrensituationen greift das VSC aber zuverlässig ein, eine Schleudergefahr besteht nicht. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei durchdrehenden Vorderrädern ein und unterstützt so den Fahrer beim Anfahren.



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.

## 2,9 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.

- + Beim Rangieren sind keine großen Kräfte erforderlich und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es etwas über 2,5 Umdrehungen.
- Mit 11,75 m fällt der Wendekreis für diese Fahrzeugklasse groß aus.

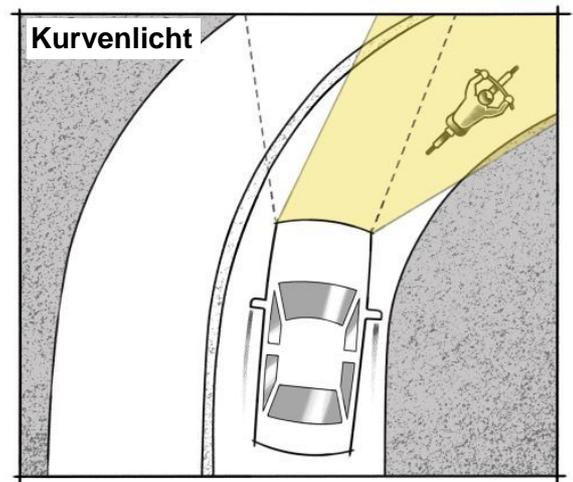
## 2,0 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Auris Touring Sports Hybrid durchschnittlich 35,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Fast Response; Größe: 225/45 R17 91W). Das ist ein gutes 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. Dabei wirkt der Elektromotor als Bremse und lädt somit wieder die Hybrid-Batterie. Erst wenn man das Pedal weiter drückt, greift die mechanische Bremse vollkommen und verzögert das Auto stärker.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Auris Touring Sports verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten. Optional können Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht geordert werden. Ab Werk ist der Auris Hybrid mit reaktionsschnellen und sehr hellen LED-Rückleuchten ausgestattet. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht.
- Innovative Assistenzsysteme wie z.B. ein Notbremssystem oder eine Müdigkeitserkennung sind auch für die Neuauflage des Auris nicht verfügbar. 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.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### 2,3 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. Daher wird beim Touring Sports ein ähnliches Ergebnis erwartet. Serienmäßig sind Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden.

Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis gut 1,80 m und befinden sich nahe am Kopf, dadurch können sie optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

– Hinten bieten die Kopfstützen bei einem Heckaufprall nur Personen bis rund 1,55 m guten Schutz. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es in der Reserveradmulde zwar ein definiertes Fach, allerdings sind diese bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar - das ist im Notfall ungünstig, da es dann schnell gehen sollte.

2,0

## Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der Auris bei den ADAC Crashtests gute 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrerplatz und auf den äußeren Fondplätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden. Kindersitzsysteme können auf der Rückbank (äußere Plätze) 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 Kindersitze problemlos montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Hohe Kindersitze können auf allen Sitzplätzen problemlos montiert werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

– 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 - das System lässt sich nur mit Einsteckhilfen nutzen.

2,3

## Fußgängerschutz

+ Beim Fußgänger-crash erreicht das Fahrzeug 68 Prozent 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.

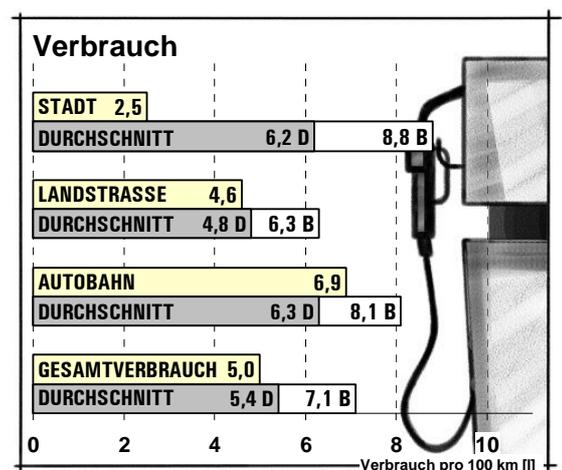
1,7

## UMWELT/ECOTEST

2,3

### Verbrauch/CO2\*

+ Bei der ADAC EcoTest-Messung wurde beim Auris Touring Sports ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß 138 g/km ermittelt - das entspricht 37 Punkten. Zudem resultiert aus der Messung eine Durchschnittsverbrauch von 5,0 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr niedrigen 2,5 l/100 km. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung vollständig geladen war und im Außerortsteil auch wieder nachgeladen wurde. Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit leerer Batterie genutzt, so dass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Außerorts beträgt der Kraftstoffverbrauch 4,6 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile nicht mehr ausspielen, hier verbraucht der Touring Sports 6,9 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 Touring Sports 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 Touring Sports Hybrid die vollen 50 Punkte des EcoTest im Bereich Schadstoffe absolut verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 87 Punkte. Damit verfehlt der Touring Sports mit vier Sternen nur knapp die vollen fünf im ADAC EcoTest.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,1 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Auris Touring Sports Hybrid niedrig ausfällt, sind auch die Betriebskosten nicht hoch.

### 2,7 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).

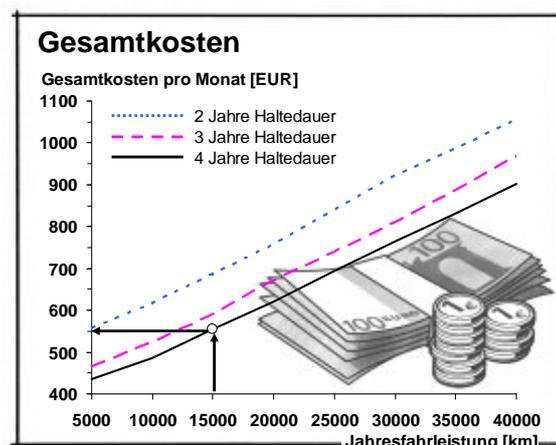
⊖ Die kurzen Serviceabstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und mehr Kosten.

### 2,2 Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Auris Touring Sports Hybrid kann ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden. Vor allem der niedrige Verbrauch und der geringe Schadstoffausstoß machen das Auto sehr zukunftsfähig. Zudem bietet er als Kombi im Vergleich zum kompakten Auris mehr Variabilität. Leider fehlen aber noch aktuelle Assistenzsysteme, die gut zum innovativen Charakter des Japaners passen würden.

### 4,1 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Toyota Auris Touring Sports Hybrid ist in der getesteten Variante ab 26.950 Euro erhältlich - das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse teuer. Die Serienausstattung erweist sich dabei als umfangreich, wenn auch ein Abbiegelicht oder Seitenairbags hinten erst gar nicht erhältlich sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 554 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,2

## Fixkosten\*

- +** Einzig die jährliche KFZ-Steuer fällt mit lediglich 36 Euro sehr günstig aus.
- Die Fixkosten des Auris Touring Sports Hybrid fallen vor allem aufgrund der sehr ungünstigen Versicherungsklassen hoch aus. Die Teilkaskoversicherung liegt hier als einziges noch im guten Bereich (TK: 17). Sehr teuer ist der Japaner dagegen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (KH: 19; VK: 23).

2,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

- +** Bei den absoluten monatlichen Aufwendungen kann der Auris Touring Sports Hybrid ein gutes Ergebnis einfahren. Das liegt vor allem an dem recht geringen absoluten Wertverlust in Euro und Cent. Aber auch die niedrigen Betriebskosten sowie die akzeptablen Werkstatt- und Reifenkosten tragen zum guten Gesamtergebnis bei.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Touring 1.33	Touring Sports 1.6	Touring 1.8 Hybrid Life	Touring 1.4 D-4D (DPF)	Touring 2.0 D-4D Life (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	13,2	10,5	11,2	13,0	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	195	175	175	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	6,0 S	3,7 S	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km]	127	139	85	110	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16V/20V/18 V	16/21/18	19V/23V/17 V	18/20/23	18V/22V/25 V
Steuer pro Jahr [Euro]	62	90	36	133	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	488	535	524	474	538
Preis [Euro]	17.150	21.350	24.400	19.100	24.550

#### 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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>2,5/4,6/6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	85 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>138 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4560/1760/1475 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1455 kg/410 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>415 l/755 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	345 kg/345 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>900 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>290 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>554 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/17
Grundpreis	26.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Lichtpaket)	850 Euro <sup>o</sup>
LED-Rückleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vo und hi)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Lichtpaket)	850 Euro <sup>o</sup>

### 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
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Lackierung Metallic	ab 525 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach (Executive-Plus-Paket)	1.600 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

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