



Der weiterhin 1,76 Meter breite Auris ist durch Änderungen an Front und Heck in der Länge auf 4,25 Meter gewachsen: Die Frontpartie mit markanten Positionsluchten in den Scheinwerfern und Kühlergrill ähnlich wie bei Verso oder Avensis betont die kraftvollen Proportionen ebenso wie das solide Heck mit weiter herumgezogenem Stoßfänger und neuen Rückleuchten.

TOYOTA-FEINARBEIT: OPTIMIERTES AURIS-ANGEBOT

Nach der Modellpflege profitieren die Käufer des kompakten Toyota Auris vom dynamischeren Design, einer gezielten Interieur-Überarbeitung und den zwei neuen Ausstattungsvarianten Life+ bzw. Club. Die vielfältigen Modifikationen steigern die Attraktivität des Modells und machen zusammen mit dem neu abgestimmten Fahrwerk das Fahren im Auris noch bequemer und sicherer. Die Preise reichen jetzt von 16.650 bis 26.700 Euro und die bewährte Motorenpalette erweitert im Herbst der für 22.950 Euro bereits bestellbare Auris HSD mit 100 kW/136 PS starkem Hybrid-Synergy-Drive.

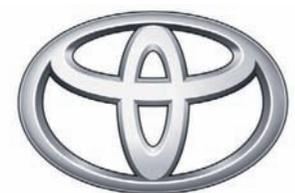
Weltweit war Toyota in den letzten Wochen von der größten Rückruf-Aktion in der Automobilgeschichte betroffen. Obwohl es in Deutschland keinen bestätigten Fall gibt, bei dem es zu Problemen wie in den USA gekommen wäre, hat Toyota 215.796 Modelle wegen eines nicht mehr in gewohnter Geschwindigkeit in seine Ausgangslage zurückkehrenden Gaspedals zur Überprüfung und Modifikation in die

Werkstätten beordert. Inzwischen ist der TÜV Rheinland in einer gutachtlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis gekommen, dass auch im Falle einer Blockade des Gaspedals die vom Rückruf betroffenen Modelle iQ, Aygo, Yaris, Auris, Verso, Avensis und RAV4 bei Vollgas sicher bis zum Stillstand abgebremst werden können. Bei voller Zuladung wurden diese Fahrzeuge jeweils auf 80 Prozent ihrer Höchstge-

windigkeit beschleunigt, zweimal mit Gaspedal im Leerlauf und dann dreimal in Vollgas-Position abgebremst. Die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Fahrzeugverzögerung und Bremsweg wurden dabei in allen Fällen eingehalten. Ebenso bestätigte sich, dass die Prius-Modelle in jeder Lage sicher abgebremst werden können. Hierzu wurde der Prius II auf 136 km/h bzw. der Prius III auf 144 km/h beschleunigt und dann in gleicher Weise bis zum Stillstand abgebremst. Da beim Hybridantrieb die Bremse Vorrang hat, wird in dieser Situation der Vortrieb des Fahrzeugs unterbrochen. Im Gutachten des TÜV Rheinland heißt es wörtlich: „Das bedeutet, dass während des Bremsvorgangs keine Antriebsleistung zur Verfügung steht, die der Bremsleistung entgegenwirkt.“

Höher als der Durchschnitt

Der Auris – sein Name ist vom lateinischen Wort „Aurum“ (für „Gold“) abgeleitet – übernahm im Frühjahr 2007 als drei- oder fünftüriges Toyota-Volumenmodell in Deutschland die



TOYOTA

Rolle des Corolla. In Länge und Breite entspricht der Auris dem Durchschnitt der Kompaktklasse, seine 1,52 Meter Höhe ragen aber deutlich darüber hinaus. Die weit nach vorn gerückte Windschutzscheibe erweitert den großzügig bemessenen Innenraum. Während die Frontpassagiere durch die Mittelkonsole deutlich getrennt sind, wirkt sich der flache Fahrzeugboden positiv auf den Sitzkomfort im Fond des Fünfsitzers aus. Niedriges Vibrations- und Geräuschniveau sorgt für überzeugende Langstreckenqualitäten. Dazu trägt auch die im Verhältnis 40:60 geteilte Rückbank mit in der Neigung verstellbaren Lehnen bei. Werden sie mit einem Handgriff umgeklappt, vergrößert sich das Koffer-

raumvolumen von 354 auf 1.335 Liter. Zur umfangreichen Sicherheitsausstattung gehört neben Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags vorn und hinten ein Fahrer-Knieairbag. Sämtliche Auris-Versionen verfügen auch über die Fahrdynamik-Systeme ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD, Bremsassistent BA, Fahrzeugstabilitätsprogramm VSC und Antriebsschlupfregelung TRC. Bereits zur zweiten Generation gehört das Schleudertrauma-Schutzsystem WIL an den Vordersitzen. Nicht zuletzt dank umfangreicher Maßnahmen zum Fußgängerschutz erreichte der Auris beim Euro NCAP-Crashtest fünf Sterne und sowohl im Insassenschutz als auch bei der Kindersicherheit das bestmögliche Ergebnis.

Künftig sechs Triebwerke

Einstiegsmotorisierung bei den Benzinern ist der 1,33-Liter-Vierzylinder mit 73 kW/99 PS und 128 Nm maximalem Drehmoment. Ebenfalls mit zwei oben liegenden Nockenwellen und variabler Ventilsteuerung VVT-i ist der 1,6-Liter-Vierzylinder mit 97 kW/132 PS und 160 Nm ausgestattet. Alle Auris-Triebwerke sind jetzt mit einem manuellen Sechsganggetriebe kombiniert und

für den stärkeren Benziner gibt es alternativ (wie für den Einstiegs-Diesel) ein von Toyota entwickeltes MultiMode-Getriebe, das über den Schaltknopf oder per Wippen am Lenkrad bedient wird und den Wechsel der Fahrstufen sowohl von Hand als auch vollautomatisch erlaubt. Zu 175 oder 195 km/h Höchstgeschwindigkeit und der Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 13,1 oder 10,2 Sekunden kommen durchschnittliche Verbrauchswerte von 5,9 oder 6,6 Liter bzw. 136 bis 153 g/km CO₂-Ausstoß. Die Automatik beschleunigt zwar nicht so flott, ist mit 6,3 Liter aber sogar etwas genügsamer als der Handschalter. Der Auris HSD wird als das erste Vollhybridmodell im Kompaksegment mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,8 Litern und einer CO₂-Emission von 89 g/km Bestwerte in der Fahrzeugklasse markieren. Der 1,4-Liter-D-4D als Einstiegsdiesel leistet 66 kW/90 PS und entwickelt 205 Nm maximales Drehmoment. Der 93 kW/126 PS starke 2.0 D-4D liefert 310 Nm und verfügt ebenfalls über einen Partikelfilter. So reichen 4,8 oder 5,2 Liter Durchschnittsverbrauch für ähnliche Fahrleistungen wie bei den Benzinern. Die Top-Motorisierung

stellt der 2,2-Liter-D-CAT dar. Gleichzeitig Rußpartikel- und Stickoxid-Emissionen auf ein Minimum reduzierende Abgastechnologie, 130 kW/177 PS und 400 Nm setzen ihn an die Spitze des Segments: 210 km/h Spitze und Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden – mit durchschnittlich 5,9 Liter Diesel je 100 Kilometer, die 154 g/km CO₂-Emission entsprechen. Diesen sportlichen Qualitäten wird beim Top-Diesel eine Doppelquerlenker-Aufhängung mit Querstabilisator statt der Torsionslenker-Hinterachse bei den „schwächeren“ Versionen jederzeit gerecht.

Neue Ausstattungs-Varianten

Die Basis-Ausstattung Auris hat bereits überarbeitete Anzeigen, unten abgeflachtes Lederlenkrad, manuelle Klimaanlage, neue Mittelkonsole mit üblichem Handbremshebel, Armlehne vorn und Außenspiegel mit integrierten Blinkern. Optional ist ein Audio-Komfort-Paket erhältlich. Mit der Ausstattungsstufe Life kommen Audioanlage, Lederlenkrad, elektrisch anklappbare Spiegel, Nebelscheinwerfer und vier elektrische Fensterheber dazu. Die neue Variante Life+ enthält zudem eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik,

Parkensensoren hinten und eine Geschwindigkeitsregelanlage. Die sportliche Optik der Club-Variante zielt darüber hinaus mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern, Heckspoiler mit integrierter dritter Bremsleuchte, abgedunkelten Fondscheiben und getönten Scheinwerfern auf eine neue, jüngere Zielgruppe. Wahlweise bringt das Paket Club+ Xenon-Scheinwerfer. Die Ausstattungslinie Executive hat serienmäßig neben Xenon-Scheinwerfern und 16-Zoll-Leichtmetallrädern das schlüssellockfunktionierende Smart-Key-System mit Start-/Stopp-Taste, automatisch abblendenden Innenspiegel, CD-/MP3-Audiosystem und Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Auf Wunsch sind Volllederausstattung und DVD-Navigationssystem mit Rückfahrkamera zu haben. Nur zum stärksten Diesel gibt es weiterhin die Ausstattung D-CAT mit speziellen Sitzbezügen und 17-Zoll-Leichtmetallrädern.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**JUBILÄUM IN LEIPZIG:
20. AMI VOLLER NEUER AUTOS**



Auch bei unserem Prius-Testwagen kam es in zwei Wochen nie zu „un-gewollter Beschleunigung“ oder gar einem „Ausfall von Bremse und Automatikgetriebebeschtung“.



Auf dem Genfer Automobilsalon war die kommende Hybrid-Version des Auris unter der englischen Bezeichnung HSD bereits Anfang März ausgestellt.



Die frei tragende Mittelkonsole wirkt im Auris nun weniger massiv und neue Soft-Touch-Oberflächen unterstreichen den wertigen Qualitätseindruck.



Unverändert gut zugänglich sind Innen- und Kofferraum des Auris durch weit öffnende Türen und hoch aufschwingende Heckklappe.