



Der 1,76 Meter breite Auris ist schon bei der Modellpflege durch kleine Änderungen vorn und hinten in der Länge auf 4,25 Meter gewachsen: Bei der Hybrid-Version betonen markantes LED-Tagfahrlicht und ein Kühlergrill ähnlich wie bei Verso oder Avenis die kraftvollen Proportionen der Frontpartie, während das Heck mit weiter herumgezogenem Stoßfänger, Dachspoiler und neuen Rückleuchten einen besonders soliden Eindruck macht.

# KOMPAKTE TOYOTAS: AURIS HYBRID UND URBAN CRUISER

In diesem Frühjahr brachte die Modellpflege dem Toyota Auris dynamischeres Design, gezielte Interieur-Überarbeitung, optimierte Fahrwerks-Abstimmung und die neuen Ausstattungsvarianten Life+ bzw. Club. Neben den bewährten Benziner- oder Diesel-Varianten zu Preise von 16.500 bis 26.700 Euro gibt es nun den ersten Vollhybrid in der Kompaktklasse: Der Auris 1.8 HSD mit dem 100 kW/136 PS starkem Hybrid-Synergy-Drive ist als Life oder Executive ab 22.950 Euro erhältlich. Im noch Innenstadt-freundlicheren Format ist darunter seit April 2009 der City-SUV Urban Cruiser als 1.4 D-4D das Fahrzeug mit der weltweit niedrigsten CO<sub>2</sub>-Emission im 4x4-Segment.

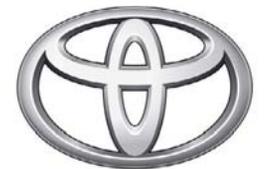
Unter „Mobilität der Zukunft“ versteht Toyota umweltverträgliche Fahrzeuge, die möglichst geringe Emissionen ausstoßen. Innovative Vollhybrid-Technologie, modernste Lithium-Ionen-Batterien und ein intelligentes Lademanagement sind dabei der Schlüssel für CO<sub>2</sub>-freie Fahrt in einem urbanen Umfeld. Die

ersten 600 Exemplare des Toyota Prius Plug-in vereinen bereits alle diese Faktoren auf clevere Art und mit bis zu 20 Kilometer elektrischer Reichweite ohne Alltagseinbußen. Dabei verwendet der Prius Plug-in den gleichen millionenfach bewährten Vollhybrid-Antriebsstrang wie der normale Prius und der gerade neu vorge-

stellte Auris Hybrid. Durch die Möglichkeit, extern elektrische Energie aufzuladen und in Mobilität umzusetzen, arbeitet der Prius Plug-in im Vergleich zum reinem Diesel-/Benzin-Antrieb höchst effizient. So reduziert sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Prius Plug-in Variante im Vergleich zu einem herkömmlichen Prius von 89 auf rekordverdächtige 59 g/km. Gleiches gilt auch für den äußerst niedrigen Verbrauch der im Europäischen Testzyklus lediglich 2,6 Liter Benzin beträgt.

#### 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 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 Fahrzeug-



**TOYOTA**

boden 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 Kofferraumvolumen 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.

### Neue Ausstattungs-Varianten

Die Basis-Ausstattung Auris hat bereits 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-Klimaanlage, Parksensoren 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 jüngere Zielgruppe. Wahlweise bringt

das Paket Club+ Xenon-Scheinwerfer. Die Ausstattungslinie Executive hat serienmäßig neben Xenon-Scheinwerfern und 16-Zoll-Leichtmetallrädern das schlüssellos funktionierende 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.

### Fünf konventionelle 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 konventionellen Auris-Triebwerke sind mit einem manuellen Sechsganggetriebe kombiniert und für den stärksten Benziner gibt es alternativ (wie für den Einstiegs-Diesel) ein MultiMode-Getriebe, das den Wechsel der Fahr-

stufen 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Automatik beschleunigt zwar nicht so flott, ist mit 6,3 Liter aber sogar etwas sparsamer als der Handschalter.

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 hat ebenfalls einen Partikelfilter. So reichen im Durchschnitt 4,8 oder 5,2 Liter je 100 Kilometer 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 CO<sub>2</sub>-Emission entsprechen. Diesen sportlichen Qualitäten wird beim

Top-Diesel eine Doppelquerlenker-Aufhängung mit Querstabilisator statt der Torsionslenker-Hinterachse bei den „schwächeren“ Versionen jederzeit gerecht.

### Bestwerte in der Kompaktklasse

Der Auris 1.8 HSD ist das erste Vollhybridmodell im Kompaktsegment – mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,8 Litern je 100 Kilometer und einer CO<sub>2</sub>-Emission von 89 g/km. Der Hybrid Synergy Drive (HSD) der neuesten Generation besteht aus dem 73 kW/99 PS starken 1,8-Liter-Benzinmotor mit der variablen Ventilsteuerung VVT-i, dem Elektromotor mit maximal 60 kW Leistung, der Hochleistungsbatterie und dem elektronischen Energiemanagement. Ein Planetengetriebe führt die maximal 142 Nm Drehmoment des Verbrennungs- und die 207 Nm des Elektromotors zusammen und leitet die Kraft je nach Fahr-situation an den Generator und die vorderen Antriebsräder. Dieses System entspricht weitgehend der des bewährten Hybrid-Pioniers Prius. In Verbindung mit der elektronisch gesteuerten, stufenlos variablen Getriebeautomatik E-CVT, beschleunigt der Auris Hybrid in 11,4 Sekunden aus



Unter dem Solar-Carport vor der Toyota-Zentrale in Köln-Marsdorf wird der Prius Plug-in aus Photovoltaik-Zellen mit umweltfreundlich erzeugtem Strom geladen



Das Cockpit des Auris-Hybrid kennzeichnen der kleine, blaue Shift-by-wire-Wählhebel und das Kombi-Instrument mit dem „Eco Drive Assist Monitor“



Die frei tragende Mittelkonsole wirkt im Auris nun weniger massiv und optional gibt es statt blau gespenkelter Sitzbezüge eine Alcantara-Teilleder-Ausstattung



Trotz der großen, über der Hinterachse integrierten Hochleistungsbatterie fasst der Kofferraum des Auris Hybrid über dem Zwischenboden noch 310 Liter

dem Stand auf Tempo 100 und erreicht 180 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dabei sind ein ECO- und ein POWER-Modus wählbar. Darüber hinaus kann man im EV-Modus rein elektrisch bis zu 50 km/h schnell und zwei Kilometer weit fahren. In der Basisversion Hybrid Life sind neben sieben Airbags auch elektronische Berganfahrkontrolle, LED-Tagfahrlicht, elektronische Stabilitätskontrolle VSC und elektrische Servolenkung bzw. Klimaautomatik enthalten. Für 24.950 Euro hat der Hybrid Executive außerdem Abblendlichtautomatik, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, Regensensor, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Geschwindigkeitsregelanlage, Smart-Key-System und eine Rückfahrkamera, deren Bild im automatisch abblendenden Innenspiegel angezeigt wird. Gegen 1.250 Euro Aufpreis sind das Travel-Paket einschließlich DVD-Navigationssystem und Einparkhilfe hinten sowie für 1.550 Euro Xenon-Scheinwerfer und Leder-/Alcantara-Sitze verfügbar.

**Einstieg in neues Segment**

Der Urban Cruiser bildet mit robustem Design, kompakten Abmessungen und agilen Fahrleistungen für

Toyota den Einstieg in ein neues Segment. Die fünfsitzige Subkompakt-Limousine ist bei 3,93 Meter Länge und 1,73 Meter Breite beachtliche 1,53 Meter hoch. Das normale Kofferraumvolumen von mehr als 300 Liter lässt sich durch Verschieben der Rückbank in Längsrichtung (beim Benziner) und durch Umklappen der Fondlehnen auf 749 Liter vergrößern. Frontairbags, vordere Seitenairbags und bis in den Fond reichende Kopfairbags werden durch einen Fahrer-Knieairbag ergänzt. ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Antriebschlupfregelung und das elektronische Toyota-Stabilitätsprogramm VSC sind Serie. Aktive Kopfstützen vorn minimieren das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall. In der Basisversion mit elektrischen Fensterhebern vorn, Zentralverriegelung, Audiosystem, doppelt verstellbarer Lenksäule und höhenverstellbarem Fahrersitz ist der frontgetriebene Benziner ab 16.950 Euro erhältlich. Die nächste Ausstattungsvariante zeichnen 16-Zoll-Leichtmetallräder, Klimaanlage, Bluetooth-Schnittstelle, elektrische Fensterheber auch hinten und Lederlenkrad aus. Beim Benziner

heißt sie Town und kostet 19.200 Euro, während sie beim Diesel mit Allradantrieb ab 22.950 Euro als Trek den Einstieg bildet. Die Top-Versionen für 20.250 bzw. 24.000 Euro tragen zu beiden Bezeichnungen ein Plus-Zeichen und sind exklusiv ausgestattet: Hochglanzpolierte Leichtmetallräder, Klimatisierungsautomatik, schlüsselloses Smart-Key-System, Start-/Stopp-Taste, Privacy-Glas und elektrisch anklappbare Außenspiegel lassen als Option nur ein Navigationssystem mit großem Farbdisplay übrig.

**Diesel mit Allradantrieb**

Der neue 1,33-Liter-Benziner mit variabler Steuerung der 16 Ventile (Dual-VVT-i) leistet 74 kW/101PS und 132 Nm maximales Drehmoment ermöglichen den Spurt von 0 auf 100 km/h in 12,5 Sekunden. Zur Start-Stopp-Automatik gehört ein ständig an der Schwungscheibe im Eingriff befindlicher Anlasser, der über einen Freilauf jederzeit schnell aktiviert wird. So reichen durchschnittlich 5,5 Liter Super je 100 Kilometer und dies entspricht 129 g/km CO<sub>2</sub> Emission. Der 66 kW/90 PS starke 1,4-Liter D-4D Common-Rail-Turbodiesel mit Ladeluftkühler und Partikelfilter erreicht ebenfalls

175 km/h Spitze und mit 205 Nm maximalem Drehmoment wird der Standard-Sprint in 11,7 Sekunden erledigt. Nur 4,9 Liter Durchschnittsverbrauch entsprechen 130 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß – der weltweit niedrigste Wert für einen allradgetriebenen Personenwagen. In Verbindung mit der Antriebschlupfregelung variiert die Antriebskraftverteilung stufenlos zwischen 100:0 (reiner Frontantrieb) und 50:50. Neben dem manuellen Sechsganggetriebe – eine Automatik ist für den „Stadtkreuzer“ nicht verfügbar – trägt die zielgenaue elektrische Servolenkung bei beiden Motorisierungen zu den günstigen Verbrauchs- und Emissionswerten bei. Mit 2,46 Meter langem Radstand und breiter Spur kommt innerhalb wie außerhalb der City die Fahrfreude nie zu kurz.

*Karl Seiler*

... und nächste Woche in

**Fahrzeuge**

**NEUHEITEN BEI OPEL:  
MERIVA DIESEL + CORSA SPORT/OPC**



**Ausgesprochen dynamisch präsentiert sich die Front des Urban Cruiser mit akzentuierten Radhäusern und breitem Kühlluft einlass**



**Ein gewisses Offroad-Flair verleiht dem gut zugänglichen und variabel nutzbaren Heck des Urban Cruiser der Unterfahrschutz aus dunklem Kunststoff**



**Bequem ist beim Urban Cruiser zwischen Lenksäule in Mittelkonsole der Start-/Stop-Knopf des optionalen Smart-Key-Systems erreichbar**



**Bei vorgeklappten Rücksitzen entsteht in der Mitte der genau einen Meter breiten Ladefläche des Urban Cruiser eine deutliche Stufe**