



Jarno van Maanen
20 juli 2010

© Rijtesten.nl

Schoon geweten

Met het succes van de Prius in het achterhoofd zet Toyota volledig in op hybride-techniek. Uiteindelijk wil de Japanse autofabrikant al haar modellen aanbieden met deze combinatie van verbrandings- en elektromotor. De nieuwe Auris heeft een dubbele primeur: het is niet alleen de eerste normale Toyota die wordt uitgerust met hybride-techniek, maar ook de eerste hybride auto in de compacte middenklasse. Daarmee is het de enige in deze klasse die is vrijgesteld van BPM en wegenbelasting en waarover slechts 14% bijtelling berekend wordt. Op papier weet de Auris Hybrid al direct te overtuigen, maar hoe scoort hij op het asfalt?



Bekende techniek

Zijn techniek kennen we van de Prius: onder de motorkap ligt een verbrandingsmotor en een elektromotor. Wanneer welke motor wordt gebruikt, is afhankelijk van de situatie. Rijd je rustig in de stad, dan gebruikt hij alleen de elektromotor en is hij dus volledig uitstootvrij. Trek je hard op, dan gebruikt hij beide motoren. Als je met constante snelheid op de snelweg rijdt, dan zal hij vooral de benzinemotor gebruiken, die af en toe wordt geassisteerd door de elektromotor. Het schakelen tussen de motoren gebeurt automatisch en bijna onmerkbaar. Op een klein schermpje in het instrumentarium is het allemaal goed te volgen.

Er zijn drie verschillende rijkarakters beschikbaar: EV, eco en power. In de EV-modus rijdt de auto volledig elektrisch. Dit is alleen mogelijk tot 50km/h, met zeer matige acceleratie en over een afstand van zo'n twee tot drie kilometer, omdat de accu in

Toyota Auris 1.8 Full Hybrid Executive

deze modus al snel leeg raakt. Praktischer is de eco-modus. Hierbij is de gasrespons wat getemperd en staat de airco zuiniger afgesteld. Dit is een mooi compromis, met een laag verbruik bij acceptabele prestaties. In de power-modus is de reactie op het gaspedaal juist sterker en werken de benzine- en elektromotor zoveel mogelijk samen voor een zo snel mogelijke acceleratie.



Luxe uitrusting

Verwacht echter niet dat je de Auris met een druk op de knop kunt omtoveren tot een sportwagen. Echt sportief wordt het namelijk niet, daar is het de auto ook niet voor. De wegligging is vooral veilig, bovendien is hij voor het gevoel minder snel dan je van een compacte middenklasser met 136pk zou verwachten. Dat ligt vooral aan de CVT-automaat, die zorgt voor een wat stroperige acceleratie. Ook ligt het gewicht wat hoger dan bij een normale Auris; de Full Hybrid is zoâ€™n 160kg zwaarder dan de 1.6

Toyota Auris 1.8 Full Hybrid Executive

VVT-i. Omdat het accupakket erg laag is geplaatst, heeft de wegligging daar echter weinig onder te lijden.

Vanwege de plaatsing van het accupakket Ãnder de bagageruimte moet de hybride Auris wel 75 liter inleveren ten opzichte van zijn Ã©nmotorige broertjes en dat scheelt een slok op een borrel. De uitrusting maakt echter veel goed, die is namelijk bijzonder riant. Zo krijg je op de gereden Executive standaard 17 inch lichtmetaal, keyless go, een full map navigatiesysteem, een achteruitrijcamera en alcantara bekleding. En dankzij de BPM-vrijstelling - dat spaart ruim 6.000 euro uit - kost hij nog geen 27 mille. De al redelijk luxe uitgeruste instapversie, Aspiration, verlaat voor iets minder dan 23 mille de showroom.



© Rijtesten.nl

Sportief design

Toyota Auris 1.8 Full Hybrid Executive

Hoewel de Auris Full Hybrid er op het eerste gezicht uitziet als een normale Auris, zijn er toch een aantal verschillen te ontdekken. Zo zien we op de neus hetzelfde blauwe logo als de Prius draagt. Verder is de grille aangepast, deze heeft op de hybride variant slechts één lamel. Daarnaast heeft hij andere bumpers, een verlengde dakspoiler en her en der logo's om te benadrukken dat we te maken hebben met een heuse hybride. Het resultaat van dit alles is een auto die er heel eigentijds en sportief uitziet. Een mooi bewijs dat een hybride absoluut geen suf of bizar uiterlijk hoeft te hebben.

Laten we dit verhaal besluiten met het verbruik, geen onbelangrijk onderwerp wanneer het over een hybride auto gaat. Volgens Toyota zou onze Auris een verbruik hebben van 4,0 liter (met 15 inch wielen is dat 3,8 liter). Na een testperiode van bijna 1.000km kwamen wij op 4,6 liter. Hierbij moet wel vermeld worden dat we relatief veel op de snelweg reden en daar komt de hybride wat minder goed uit de verf dan in de stad. Bij een meer representatieve rit in de eco-modus evenaarden we de fabrieksopgave: na 100km moesten we 4 liter tanken. Met een beetje goede wil is die één op 25 dus prima te realiseren.



Slimme zet

Door de nieuwe Auris als Full Hybrid aan te bieden heeft Toyota een slimme zet gedaan: het is nu mogelijk hybride te rijden met een compacte middenklasser. Zo profiteer je van de fiscale voordelen – vrijstelling van BPM en wegenbelasting, 14% bijtelling – en een schoon geweten, terwijl je een normaal uitziende auto voor de deur hebt staan. Zijn kofferruimte is wat kleiner dan die van de gewone Auris en de CVT-automaat zal voor veel mensen even wennen zijn. Dat zijn echter zaken die best overbrugbaar zijn, zeker gezien de voordelen die tegenover staan. Hybride rijden wordt zo wel heel aantrekkelijk gemaakt.

Plus

- + Belastingvoordelen
- + Eigentijds uiterlijk
- + Luxe uitrusting

Min

- Beperkte bagageruimte
- Snelheidsbeleving