



Bjorn Blokzijl
1 december 2012

Revolutie!

Er zijn merken die kiezen voor de veilige weg van evolutie. Denk aan de Volkswagen Golf. Al is geen Ã©Ã©n deel plaatwerk uitwisselbaar tussen de oude en de nieuwe, de auto blijft herkenbaar als een Golf. Bij Toyota pakt men dit anders aan. Tot 2007 was het de Corolla die al sinds jaar en dag voor verkopen zorgde. Toch kozen de Japanners er voor om deze succesvolle naam in dat jaar te vervangen door Auris, maar daarbij het uiterlijk en interieur niet tÃ© extreem te evolueren. Nu is er de splinternieuwe Auris, waarbij de naam hetzelfde is gebleven, maar het design compleet verschilt met zijn voorganger. Er is nu sprake van een revolutie in plaats van een evolutie. Gaat deze auto Toyota wederom aan goede verkoopcijfers brengen? We reden de auto alvast rondom Lissabon om dat te bevinden.



Van saai naar fraai

Waar de eerste Auris een onopvallende verschijning was, is de nieuwe een auto die op je netvlies blijft hangen vanaf het moment dat je hem voor het eerst ziet. Met de strakke lijnen en de ietwat gedrongen uitstraling door de brede neus, grote achterlichtunits en de vlakke achterzijde, lijkt de auto wat 'dikker' dan hij daadwerkelijk is. Dit effect wordt versterkt door de naar achter naar boven lopende raamlijn, die uiteindelijk in het derde zijruitje met een speelse knik eindigt.

Speels is niet een woord dat de laatste jaren bij je opkwam bij de ontwerpen van Toyota, maar de nieuwe Auris is voorzien van diverse details die de auto aantrekkelijk en bijzonder maken. Zo zijn de achterlichtunits fraai vormgegeven en vormen ze een geheel met de gewelfde vorm van de achterklep. Die achterklep laat zich openen het een hooggeplaatste knop, net onder het logo. Groot voordeel hiervan is dat je minder

Toyota Auris 1.8 Hybrid Executive

hoeft te bukken om de achterklep te ontgrendelen en dat is handig als je je handen vol hebt met boodschappen.

Standaard staat de door ons gereden Hybrid op 15 inch lichtmetalen velgen. Omdat we met de meest luxe uitvoering op pad waren, zijn deze vervangen door twee maten grotere velgen. Samen met de pareleffect lak, de chromen strips in de grille en de achterzijde maakt het de Auris - samen met het voorgenoemde aansprekende design - tot een fraaie toevoeging op onze wegen.



99% anders

Van binnen zet Toyota dezelfde lijn door als met het ontwerp van het uiterlijk. Buiten de Toyota-logo's en de typische kleine pook van de automatische versnellingsbak, is niks hetzelfde gebleven. Had de vorige Auris nog een hoge middenconsole en een verticaal

afgebakend bedieningspaneel voor audio en klimaatcontrole, de nieuwe is voorzien van een 'gewone' middenconsole en een fraai gestileerde console voor het audiosysteem - welke tevens informatie biedt over het verbruik en de status van het accupakket. De horizontale lijn op het dashboard wordt in de meest luxe uitvoering versterkt door de lederen bekleding van het dashboard aan de bijrijderskant.

Voor lijf en leden is niet alleen voor twee personen voorin genoeg ruimte, ook achterin kunnen twee volwassenen van een gemiddeld postuur plaatsnemen. Omdat het accupakket niet meer onder de bagageruimte is geplaatst maar onder de achterbank, verschilt de ruimte voor de boodschappen en andersoortige bagage niet met de conventioneel aangedreven varianten. De klokkenwinkel en de bediening van de automaat zijn de verschillen in het binnenste waarin de Hybrid zich onderscheidt ten opzicht van de benzine- en dieselgestookte uitvoeringen.

Hoewel het design een grote stap voorwaarts is, zijn niet alle gebruikte materialen van een hoogwaardig soort. Naast het witte leder op het dashboard contrasteert het harde glimmende kunststof rondom de bedieningspanelen voor de klimaatcontrole en het audiosysteem op een negatieve manier. Ook details als het blauwe digitale klokje - welke veel weg heeft van de eerste digitale horloges - en het paneeltje dat informatie geeft over de ingeschakelde airbags doen afbreuk aan het verder mooie interieur van de Toyota.



Het toverwoord is 'Hybrid'

In het eerste jaar dat de Auris verkocht werd, leken de verkoopcijfers een glansrol voor deze auto te voorspellen. Toch liepen de verkopen sterk terug en in het derde jaar werd nog maar een derde van het aantal uit het eerste verkoopjaar behaald. Toen was daar opeens de Auris Hybrid, die dezelfde techniek bood als de Prius en daarom in de 14%-bijtellingscategorie valt. De verkopen spurten omhoog en de Auris werd - opvallend vooral in het wit - een veel geziene verschijning op de weg.

Omdat Toyota al ruim vijftien jaar ervaring heeft met hybride-aandrijving van personenauto's, is ook de nieuwe Auris met een dergelijke aandrijflijn beschikbaar. Verwacht wordt dat deze combinatie voor ruim 80% van de verkopen van de middenklasser gaat zorgen. Gezien het succes van de Prius en de vorige Auris Hybrid is deze verwachting wat ons betreft niet zo vreemd.



Wel de lusten, niet de lasten

'Never change a winning team', moeten de Japanse ingenieurs gedacht hebben bij het ontwikkelen van de techniek voor de Hybrid. In de basis is de aandrijflijn identiek gebleven, maar is het geheel uiteraard bijgeschaafd. Zo is het onder andere niet meer te voelen dat de brandstofmotor aanslaat. Deze brandstofmotor is echter niet overbemeten voor de ruim 1.300 kilogram wegende auto - inclusief berijder. Op de bergachtige wegen in Portugal hoor je dat de motor er stevig aan moet trekken om vaart te krijgen in de auto. Op onze vlakke wegen zal het vermogen echter ruim voldoende zijn en zal het verbruik de opgegeven 3.8 liter per 100 kilometer dicht benaderen. Deze conclusie kunnen we trekken, gezien het verbruik ondanks de sterke hoogteverschillen om en nabij de 6 liter per 100 kilometer was. Tevens is om dezelfde reden niet veel puur elektrisch gereden.

Toyota Auris 1.8 Hybrid Executive

Qua rij- en stuurbedrag heeft de Auris een grote stap voorwaarts gemaakt ten opzichte van de voorganger. Het gevoel in het stuurwiel kan beter, maar van vaagheid is geen sprake. De voorwielen reageren direct op sturbewegingen en door de strakke wegligging is een enigszins sportief stuurbedrag mogelijk. Omdat het accupakket onder de achterbank is geplaatst - dus laag tussen de voor- en achteras - heeft dit geen nadelig effect op de wegligging en reageert de auto zoals je zou verwachten. Een pluim verdienen de remmen, die de auto in no-time stilzetten en daarbij goed te doseren zijn.



Zakelijke belofte

Met zijn bewezen betrouwbare hybridetechniek heeft Toyota met de Auris Hybrid wederom een sterke troef in handen om goede verkoopcijfers te behalen. Net als bij zijn voorganger profiteren zakelijke rijders van de lage 14% bijtelling en is het verbruik

Toyota Auris 1.8 Hybrid Executive

eenvoudig laag te houden. Daarbij is de Hybrid standaard al behoorlijk compleet uitgerust met onder andere lichtmetalen velgen, het multimediasysteem, een achteruitrijcamera en uitgebreide bediening op het stuurwiel. Mocht je meer luxewensen dan zijn er nog de Dynamic- en Executive-uitvoeringen die onder andere grotere velgen, cruise control, lederen bekleding, stoelverwarming en een betere geluidsinstallatie bieden.

Als Hybrid Inspiration staat de Auris voor 23.750 euro in de prijslijst. Voor een schappelijke meerprijs van een kleine drieduizend euro heb je echter de meest luxueuze uitvoering op de oprit staan. Als de baas dit toelaat, is dit gezien de lage bijtelling een aanrader en zul je niet teleurgesteld worden. De nieuwe Auris is niet perfect, maar zijn lage verbruik en bijtelling, het fraaie design en het prettige weggedrag maken de kleine minpuntjes meer dan goed.

Plus

- + Fraai design van exterieur en interieur
- + Prettig weggedrag
- + Laag verbruik en dito bijtelling

Min

- Afwerkingsmissers in het interieur
- Ruimoerige aandrijflijn bij volle belasting