



Bjorn Blokzijl
26 juli 2015

Vooruitziende blik

Nederland bijtellingland. Met een aantrekkelijk geprijsde auto in een lage bijtellingscategorie heb je als fabrikant goud in handen. Ook Toyota heeft dat door. Zowel de Prius als Auris Hybrid gaan al jaren als warme broodjes over de toonbank. Tot nu dan. In 2016 zal het bijtellingsregime wijzigen met strengere regels en nieuwe bijtellingspercentages tot gevolg. Voor de gefacelifte Toyota Auris pakt dat niet zo goed uit. Zelfs met de nieuwe compacte turbomotor onder de kap zal de zakelijke rijder vanaf 2016 gewoon 25% moeten bijtellen. De lage vanafprijs verzacht de pijn enigszins, maar zal voornamelijk particuliere kopers naar de showroom lokken.Â



Frisser

Eind 2012 reden we voor het eerst met de tweede generatie van de Toyota Auris. Al na twee-en-een-half jaar vond het ontwerpsteam de tijd rijp voor een facelift. Onlangs reden we al met de Touring Sports en viel het nieuw getekende neusje ons positief op. Niet dat het oude neusje saai was, maar met de Â strakke lijnen en ietwat 'boos' kijkende koplampen oogt de Auris een stuk frisser en moderner. Net als bij de Touring Sports hebben de achterlichtunits een nieuwe indeling gekregen. Hoewel de vorm gelijk bleef, zien de achterlichten een stuk minder plomp uit. Wie de Auris in de absolute basisuitvoering bestelt - de 1.3 benzine 'Comfort' - krijgt 15 inch stalen wielen met plastic doppen. EÃ©n stapje hoger zit de door ons gereden 'Aspiration'. Standaard krijg je dan 16 Inch lichtmetaal en meer heeft de auto niet nodig. Ondanks de bescheiden maat zijn de wielkasten goed gevuld en oogt het ontwerp harmonisch. Wat de auto wel kan gebruiken is een hipper kleur. In het 'Bronze Metallic' gaat de Auris snel in de grijze massa onder, terwijl hij beter verdient. In een frissere kleur komt de lijnvoering bovendien beter tot uiting.



Op een hoger plan

Niet alleen het exterieur is na ruim twee jaar grondig aangepakt, ook binnenin de Auris ging de bezem er flink door. De basisvorm van het dashboard bleef gelijk, maar dat is het dan ook. Het met leer bekleed paneel verdween, samen met het harde kunststof in de rest van het interieur. Mooie materialen en een -optioneel- gedeeltelijk met leer bekleed dashboard komen er voor terug. Ook het multimediasysteem met touchscreen is nieuw. Dit werkt duidelijk en ook de graphics zijn goed. Bij het invoeren van een adres in het navigatiesysteem is de verwerkingssnelheid wat aan de lage kant; het duurt even voordat een letter verwerkt is en je een nieuwe kunt intypen. Wat gebleven is, is het ruime interieur. Voorin zit je ruim en zelfs als de voorstoelen in de achterste stand staan, kunnen lange passagiers achterin hun benen kwijt. Ook qua hoofdruimte zit het vÃ³r- en achterin wel goed. In de bagageruimte is plek voor 360 liter. Geen schokkende waarde, maar wel netjes en conform zijn concurrenten. Helaas is het een donkere bedoening binnenin de Auris. Iets meer kleur zou een welkome aanvulling zijn. Het kan wel, maar dan zit je direct vast aan lederen bekleding.Â



Goede eerste poging

Hoewel downsizing hã©t motto is van de automobielindustrie, hield Toyota vast aan de al jaren beschikbare ongeblazen motoren en de hybride aandrijflijnen. Nu is daar toch een - afgerond - 1200 cc kleine benzinemotor met een turbo. Met 116 pk levert hij genoeg vermogen, hoewel veel van zijn concurrenten uit een kleinere motorinhoud mÃ©r kracht halen. Toch verlang je in de praktijk niet naar extra vermogen. De standaardsprint gaat in tien seconden en de koek is uiteindelijk pas op bij 200 kilometer per uur. Zeker voor het voornamelijk vlakke Nederlandse wegennet is het motortje ruim voldoende. Het is niet alleen het vermogen en de soepele afgifte daarvan dat indruk maakt, ook de stilte in het interieur is ongekend. Bij acceleratie hoor je ergens in de verte een prettig klinkend brommetje, maar cruise je met 120 over de snelweg, dan is het een oase van rust. Dit komt deels op het conto van de flink aangepakte geluidsisolatie, maar ook de stille loop van de 1.2T draagt daaraan bij. Tijdens de testperiode is een mix gereden van snelweg, stad en buitenwegen. Ondanks een groot aandeel van stadskilometers, blijft het testverbruik steken op zes liter per 100 kilometer. Wederom niet zo zuinig als beloofd, maar wel netjes.Ã



Niet in een hokje te plaatsen

Het rijgedrag van een auto laat zich vaak typeren als comfortabel of juist sportief. De Auris laat zich niet zo gemakkelijk in een hokje plaatsen. Hoewel hij in de basis is gericht op het zo prettig mogelijk van A naar B gaan en op het uitgerust uitstappen, heeft hij een pittig randje. Grip heeft hij te over en dankzij de prettig directe, communicatieve en vrij stevige besturing laat hij zich rap door bochten dirigeren. Daarbij geeft het onderstel geen krimp en blijft de Toyota mooi in balans. Richels en korte oneffenheden voel je, maar het wordt nooit irritant. De remmerij voelt vertrouwenwekkend aan en doet - net als de rest van de auto - precies wat je verwacht: goed doseerbaar en bijterig als je dat wilt. Voor 895 euro is de Auris voorzien van een veiligheidspakket. Naast rijbaanassistentie zit in dat pakket een remassistent. Waar veel andere systemen tot maximaal 50 km / u werken, remt de Auris tot liefst 80 km / u voor je, wanneer je even niet op zit te letten tijdens het filerijden. Eerst geeft hij een harde pieptoon, als waarschuwing dat er een obstakel opdoemt en daarna zal de auto zelf in de ankers gaan. In de praktijk werkt het prima. Even een moment van onoplettendheid en een pieptoon klinkt. Dat hij daadwerkelijk zelf remt, geloven we op



Waarom niet...?

Een auto al na iets meer dan twee jaar grondig faceliften, is over het algemeen geen goed teken. Toch klinkt de filosofie achter deze opfrisbeurt logisch: het opnieuw onder de aandacht brengen van de auto Ãn de introductie van een nieuwe turbomotor. Het totaalplaatje is een flinke verbetering ten opzichte van zijn voorganger. Niet alleen het design van de carrosserie is moderner en beter passend bij de rest van het Toyota-gamma, ook het interieur heeft een mooier ontwerp gekregen en de gebruikte materialen staan op een hoger plan. Voor de zakelijke rijder is de Hybrid met 14% bijtelling voor dit jaar nog de versie die je moet hebben, maar vanaf volgend jaar krijgt hij concurrentie uit eigen huis van de zuinige en voldoende krachtige 1.2T. Daarbij is de Auris met die motorisering ruim twee mille goedkoper Ãn sneller dan de Hybrid. Toyota is wat aan de late kant met de introductie van een geblazen motor, maar mist de boot zeker niet. Door zijn vele kwaliteiten zijn er buiten smaak weinig redenen over om niet voor de Auris te kiezen. Vooruitdenkend aan de komende jaren, kan de Auris

Toyota Auris 1.2T Aspiration

wel eens blijvend een succes zijn.Â

Plus

- + Prettige, soepele aandrijflijn
- + Ruim en mooi afgewerkt interieur
- + Vertrouwenwekkend weggedrag

Min

- Erg donker interieur
- Soms wat traag werkend multimediasysteem