

Pressepräsentation Toyota Auris Touring Sports: Viel Platz, wenig Emissionen

Von Markus Gersthofer

Im Auris Touring Sports führt Toyota erstmals Hybridantrieb in einen kompakten Kombi ein. Wie sein Limousinen-Pendant kann der neue Kombi im Stadtgewühl elektrisch rollen, mit Verbrauchszahlen, die sogar noch unter denen eines Diesels liegen. Auch sonst bietet der neue kompakte Toyota-Kombi erfreuliche Talente.

Vorbei sind die Zeiten, da neun von zehn Passat-Käufern bei uns den Variant bestellten, den Kombi, da der Löwenanteil der Kadett- und Astra-Verkäufe auf den Caravan entfiel, ebenfalls auf den Kombi. Wer Platz braucht, fährt heute Van oder SUV: Die bieten, weil höher, noch mehr Platz, sie gelten dazu als modisch schick. Ihr Anteil am Gesamtverkauf steigt und steigt - und hat bereits das Viertel überschritten.

Etwa gleich viele Käufer indes entscheiden sich noch immer für den Kombi: Er kostet weniger als der vergleichbare Van, braucht etwas weniger, tritt weniger massiv auf. Seine Bedeutung zeigt, dass eine ganze Reihe von Herstellern in diesen Monaten neue Modelle präsentiert - an der Spitze Volkswagen den neuen Golf Variant, dazu Skoda den neuen Octavia Combi, Renault den neuen Clio Grand Tour, Mazda den neuen 6 Kombi. Toyota, aktuell immerhin der größte Automobilhersteller der Welt, entdeckte den Kombi in der Kompaktklasse sogar wieder: mit dem Auris Touring Sports.

Vom Vorläufer Corolla gab es bis 2007 ebenfalls einen Kombi, 'Verso' genannt. Als der Corolla sich zum Auris wandelte, verschwand der. Der Name Verso blieb, stand (und steht) hinfort aber für einen Viereinhalbmeter-Van der Mittelklasse. Ihm wurde 2011 als Verso-S sogar eine nur knapp vier Meter lange Kurzversion zur Seite gestellt. Jetzt kommt der kompakte Kombi wieder, dem Zeitgeist angepasst 'Touring Sports' genannt.

Die Auris-Limousine lässt sich am besten mit dem VW Golf vergleichen: mit 4,28 Metern Länge zwei Zentimeter länger als dieser, fast gleich breit (1,76 m), ähnlich flach (1,46 m). Aufsehen erregt der Auris vor allem dadurch, dass es ihn auch mit Hybridantrieb gibt.

Mit sensationell niedrigem Verbrauch zumindest nach Norm (3,8 l/87 g CO₂) - und mit sensationeller Zuverlässigkeit: Das Vorläufermodell (mit anderer Karosserie, aber derselben Hybridtechnik) bewältigte den 100 000-Kilometer-Dauertest von 'Auto, Motor und Sport' als bisher bestes Fahrzeug komplett ohne Panne - lediglich eine Scheinwerferlampe fiel aus.

Als 'Touring Sports' fügt sich der Toyota Auris exakt in das Rudel der Wettbewerber ein: 4,56 Meter lang entspricht er dem Ford Focus Turnier, der (zur IAA neu erscheinende) Golf Variant und vor allem der Astra Sports Tourer von Opel sind etwas länger. 530 Liter Koffer- und 1658 Liter Laderaum sind dennoch mehr als beim Opel, allerdings weniger als etwa beim brandneuen Octavia Combi. Praktische Details am Toyota überzeugen, z. B. die niedrige Ladekante (62 Zentimeter) und der in zwei Höhen einsetzbare Laderaumboden. In oberer Position sorgt er für eine ebene Ladefläche. Unter ihm kann z. B. ein Laptop unsichtbar verstaut (und per Steckdose sogar geladen) werden. Die 'Easy Flat'-Rücksitze (in allen Versionen asymmetrisch geteilt) lassen sich per Hebelzug vom Kofferraum aus umklappen, einladen lassen sich dann über zwei Meter lange Gepäckstücke. Serienmäßig gibt es auch ein stabiles Trenn-Netz, das sich zwischen Lade- und Innenraum einhängen lässt.

Technisch herausragendes Merkmal ist wieder der Hybridantrieb, der im Auris Touring Sports erstmals in einem kompakten Kombi angeboten wird - ohne Einschränkungen bei Gepäck- oder Laderaum und sogar preiswerter als der vergleichbare Diesel. Benzin- plus Elektromotor mobilisieren zusammen 100 kW / 136 PS und 207 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment. Das Temperament aber ist geringer als sonst bei solchen Zahlen: Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 175 km/h begrenzt.

Volles Beschleunigen (0 - 100 km/h in 11,2 Sekunden) führt bei dem stufenlosen Planetengetriebe zu unschönem Jaulen des Motors, so dass man ganz automatisch verhalten fährt. Und mit Verbrauchszahlen belohnt wird, bei denen der Bordcomputer durchaus auch einmal eine Fünf vor dem Komma zeigt. Bis zu zwei Kilometer lassen sich (z. B. bei Stop-and-Go in der Stadt) elektrisch zurücklegen. Weitere Motoren sind Benziner mit 1,33 und 1,6 l Hubraum (73 kW/99 und 97 kW/132 PS) und Diesel mit 1,4 und 2,0 l (66 kW/90 und 91 kW/124 PS).

Toyota bringt mit dem Touring Sports ein besonders interessantes Modell in das sonst etwas blasse Auris-Angebot - mit dem man nicht zuletzt auch Flottenbetreiber ansprechen möchte. Vier von fünf Kombis in der Kompaktklasse werden von ihnen gekauft. Die Preise beginnen mit 17 150 Euro - etwas niedriger als bei Opel oder beim kommenden Golf Variant, deutlich teurer freilich als bei Kia oder Hyundai. Der Hybrid steht ab 24 400

Euro in der Liste, 150 weniger als der 124 PS-Diesel. Dabei hat dieser ein konventionelles Sechsganggetriebe, der Hybrid glänzt systembedingt mit stufenloser Automatik. Abgesehen von einer Start-Stopp-Automatik (nicht bei allen Motoren) und einem Navi-System samt Rückfahrkamera fehlen moderne Assistenzsysteme weitgehend - dafür wird mit 'Skyview' ein riesiges Glasdach angeboten. (ampnet/fer)

Daten Toyota Auris Touring Sports 1,33 l

Länge x Breite x Höhe in m: 4,56 x 1,76 x 1,48

Motor: Vierzylinder-Reihe, 1329 ccm

Leistung: 73 kW/99 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 128 Nm bei 3800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,2 s

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Räder/Reifen: 195/65R 15 oder 205/55 R 16

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,4 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 127 g (Euro 5)

Gepäckraumvolumen: 530 - 1658 l

Basispreis: 17 150 Euro