



Pawel Piotrowski  
1 juli 2015

## Strijd om de zakelijke rijder

In de compacte middenklasse voelt Toyota de hete adem van haar concurrenten in de nek. De Auris Touring Sports Hybrid is niet langer de enige stationwagon met 14% bijtelling. Nieuwe modellen met schone dieselmotoren behalen tegenwoordig vergelijkbaar lage uitstootcijfers en hebben hun marktaandeel in de afgelopen maanden vergroot. Toyota begint nu met een tegenaanval in de vorm van een geheel vernieuwde Auris. Een modernere ogende carrosserie, nieuwe veiligheidsfeatures en een luxer interieur moeten de zakelijke rijder opnieuw in verleiding brengen.





## Met nieuwe snuistereien

Dat een auto binnen twee jaar na de introductie aan een flinke opknappbeurt wordt onderworpen, zien we niet vaak. En toch is dat met de Toyota Auris gebeurd. Niet omdat het wenselijk of noodzakelijk was, maar vooral om de aandacht opnieuw op de compacte middenklasser te vestigen. En dat is zeker gelukt. De Auris Touring Sports was al een harmonieus ogende auto die bij veel mensen in de smaak viel, de recente wijzigingen voegen daar een paar moderne spelereien aan toe. In het nieuw getekende front zitten nu Full LED koplampen die op de duurdere versies met het nodige chroomwerk worden geaccentueerd. Ook de achterzijde is niet ongemoeid gelaten. Toyota heeft de plompe achterlichten van een nieuwe lay-out voorzien en de achterbumper aangescherpt. Tenslotte kun je de nieuwe Auris aan nieuwe velgdesigns en de frisse Denim Blue metallic lak herkennen. Al met al zijn de wijzigingen niet wereldschokkend, maar wanneer je de nieuwe Auris naast een ouder exemplaar parkeert, vallen de verschillen voldoende op.



## Grote stap voorwaarts

In het interieur heeft Toyota in de eerste plaats het dashboard aangepakt. Bij het huidige exemplaar hadden we vooral kritiek op de heterogene materialenmix van de Japanner. Het gedeeltelijk met leer beklede dash kon de harde en goedkope kunststoffen niet verdoezelen. Deze zijn door Toyota bij het grof vuil gezet en vervangen door hoogwaardigere materialen met een mooiere look and feel. Daarnaast zijn de plastic interieurlijsten overboord gekieperd en door een hoogglans pianolak afwerking vervangen. Tenslotte is er een nieuwe tellerbak met sportieve kokers, een touch screen navigatieunit en een nieuw aircopaneel gemonteerd. Vooral het nieuwe navigatiesysteem laat een goede indruk achter. Het is simpel te bedienen en laat qua connectiviteit geen wensen open. Onveranderd is daarentegen de comfortabele zitpositie en het goede interieuraanbod. Voor langere personen hadden de stoelen een tikkeltje groter mogen uitvallen, maar dankzij de zachte zitting en prettige ondersteuning is het eenvoudig om een aangename zitpositie te vinden.





## Diesel of benzine-hybride?

De hamvraag voor de zakelijke rijder blijft natuurlijk wat de beste keuze voor hem of haar is; moet je nou voor een moderne diesel met lage uitstoot of voor de nog schonere benzine-hybride gaan? Toyota heeft daar een aardig onderzoekje naar gedaan en is tot de conclusie gekomen dat de Auris Touring Sports Hybrid tot 45.000km per jaar de laagste Total Cost of Ownership bezit. Dan draait het niet zozeer alleen om de leaseprijs, maar om het gehele kostenplaatje voor de werkgever. Inclusief brandstof en wegenbelasting. Voor de gemiddelde leaserijder is dat niet zo relevant, maar voor de zzp'er met een 'auto van de zaak' kan dat weleens doorslaggevend zijn. De verschillen zijn echter minimaal. Uiteindelijk moet je voor jezelf nagaan waar je liever mee rijdt. In het voordeel van de Toyota spreekt de standaard voorhanden CVT, de stille rijervaring en het hoge koppel bij lage toerentallen dankzij de ingebouwde elektromotor. Een hybride rijdt wel aanzienlijk anders dan een auto met traditionele aandrijflijn, zodat je het beste een proefrit kunt maken om erachter te komen of dit je ding is.



## De knop omzetten

Want ook voor een autojournalist is het iedere keer een bijzondere ervaring om met een hybride op pad te gaan. Dat is met de Toyota Auris Touring Sports Hybrid niet anders. Allereerst moet er tussen de oren een knop om; de hele aandrijflijn is op zuinigheid getrimd en dat betekent dat een hybride in sommige situaties anders reageert dan je wellicht verwacht. Zo worden commando's van het gaspedaal niet altijd direct in een abrupte voorwaartse beweging omgezet, remt de auto bij het lossen van het gaspedaal niet op de motor af en verloopt het remmen door de regeneratie van de remenergie af en toe wat ruw. Dat is niet slecht of verkeerd, maar wel anders.

Een veel gehoorde klacht is het 'afstandelijke gevoel' wat tussen mens en machine ontstaat. Ook de Auris Hybrid heeft daar in zekere mate last van. De feedback in de pedalen laat te wensen over, de geluidswaarneming sluit niet altijd bij de snelheidsbeleving aan en als bestuurder krijg je niet altijd mee wat er onder de kap gaande is. Daar staat tegenover dat de Auris een zeer stille, comfortabele en rustgevende rijbeleving biedt, waar geen diesel aan kan tippen. Je beweegt je als het



# Toyota Auris Touring Sports Hybrid Lease Exclus

ware in een afgesloten cocon door het verkeer. Tot en met het snelwegtempo lukt dat met 136pk en 142Nm best aardig, daarboven voelt de Auris Hybrid zich niet helemaal op zijn gemak. De topsnelheid van 175km/h geeft eigenlijk al aan dat de Toyota niet voor hogere snelheden gebouwd is. Wie bijvoorbeeld vlot van 120 naar 130 wil accelereren, wordt getrakteerd op een hoog in de toeren vliegende motor. Daarbij klinkt de viercilinder met Atkinson-cyclus niet bepaald opwindend of levendig, maar eerder schel en oververmoeid.

Doordat zo'n gehaaste rijstijl op je zenuwen werkt, ga je vanzelf rustiger rijden. En let er maar eens op; de meeste Aurissen rijden op de snelweg netjes op de rechterbaan. Maar dat wil niet zeggen dat de Auris Hybrid helemaal geen rijplezier biedt. De knop moet om, remember? Op lagere snelheden kun je veel voldoening halen uit de fijne en directe stuurinstallatie, de puike onderstelafstemming en de goede balans. Ten opzichte van plug-in hybrides sleept de Auris namelijk geen honderden kilo's aan accu's met zich mee. En dat voel je. Het bochtgedrag is meer dan prima en ook bij opeenvolgende koerswisselingen blijft de koets vlak en stabiel de ingeslagen richting volgen. Als bestuurder kom je kortom voor geen onaangename verrassingen te staan. Sowieso zit het met de veiligheid goed. Vanaf het Hybrid Executive uitrustingsniveau wordt de Auris standaard met het Toyota Safety Sense pakket afgeleverd. Daarin zijn vier actieve veiligheidssystemen opgenomen die op andere compacte middenklassers niet of nauwelijks leverbaar zijn. Denk aan een verkeersbordherkenning, automatische grootlichtassistent, botswaarschuwing en Lane Departure Alert. Voor slechts 650 euro kun je al deze zaken ook op goedkopere uitvoeringen aanschaffen. En dat is niet het enige dat goedkoop is. Na een week rijden noteren we namelijk een gemiddeld praktijkverbruik van 4,9 liter per honderd kilometer. Daarmee wordt het huishoudboekje niet te zwaar belast.





## Aantrekkelijk alternatief

Met de gefacelifte Auris heeft Toyota weer een sterke troef tegen de moordende concurrentie in de compacte middenklasse. De harmonieus gelijnde Touring Sports oogt dankzij moderne snuisterijen en een aangescherpt design weer helemaal bij de tijd. De materialenmix in het interieur heeft een grote sprong voorwaarts gemaakt en kan zich prima meten met nieuwere rivalen. Ook onder de kap is vooruitgang geboekt, met het vooruitstrevende Toyota Safety Sense pakket geeft de Auris zelfs de toon in zijn segment aan. Aan de bekende aandrijflijn is nauwelijks iets gewijzigd. Maar dat hoefde ook niet. De Toyota Auris kenmerkt zich nog steeds met zijn stille en ontspannen rijervaring. Samen met zijn andere kwaliteiten maakt dit de Toyota tot een aantrekkelijk alternatief voor de zakelijke rijder die eens wat anders dan een 'dieselbak' wil rijden.

### Plus

- + Prima ruimteaanbod
- + Zuinige aandrijflijn
- + Stille en ontspannen rijervaring

### Min

- Afstandelijk karakter
- CVT karakteristiek
- Kleine stoelen