



## Vorstellung Toyota Auris Hybrid: Das künftige Mobilitätskonzept der Kompaktklasse!

Donnerstag, 26. August 2010

Dienstnummer: 22968-34-2010

Jetzt ist es so weit, Toyota liefert neben dem Prius ein weiteres Modell mit Hybridantrieb in Deutschland aus. „Dies ist keine schnöde Premiere, sondern ein Meilenstein für die Marke“, wie es ein Toyota-Sprecher salopp formuliert. Warum gerade der Auris mit dem Antriebsstrang des Prius kombiniert wird, hat einen plausiblen Grund: Dies war der logische Schritt für Toyota, denn die Kompaktklasse ist nach wie vor das populärste Segment in Europa - und Fahrzeuge dieses Segments legen die meisten Kilometer zurück. „Durch ihre hohe Präsenz im Verkehr



Toyota startet mit seinem zweiten Hybridmodell, dem Auris.  
Foto: dpp

genießen Kompaktfahrzeuge die höchste Wahrnehmung und prägen das Gesicht der Marke“, unterstreicht Toyota Deutschland Sprecher Henning Meyer die Entscheidung.

Schon heute steht fest, dass es beim Prius und Auris Hybrid nicht bleiben wird. Im Rahmen der Toyota-Strategie zur Ausweitung des Hybridangebotes beginnt nun die zweite Phase. Sie besagt, dass zwischen 2010 und 2020 der Hybrid als selbstverständliche Antriebsvariante neben Diesel und Benziner in allen Kernsegmenten angeboten wird. Der Hybridantrieb hat für die Marke eine zentrale Bedeutung für künftige Mobilitätskonzepte. „Die Vollhybridtechnologie HSD (Hybrid Synergy Drive) ist für Toyota eine modulare Technologie, die bereits heute eine nachhaltige Lösung mit deutlich reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbräuchen bietet“, erklärt Meyer anlässlich der nationalen Vorstellung des Auris Hybrid.

Der speziell für den europäischen Markt entwickelte Auris Hybrid, der im Toyota-Werk in Großbritannien gebaut wird, gibt es ab 22.950 Euro. Damit ist der Auris Hybrid 850 Euro teurer als der vergleichbare Auris 2.0 D-4D (126 PS/93 kW) in der Ausstattung „Life“. Allerdings relativiert sich diese Preisdifferenz schnell wieder, weil der Auris Hybrid schon serienmäßig mit einer Klimaautomatik, LED-Tagfahrlicht und 15-Zoll-Leichtmetallfelgen ausgerüstet ist. Toyota glaubt, dass der Auris Hybrid etwa 20 Prozent am Modellmix erreichen wird. Für 2011 sollen 2.800 Auris Hybrid verkauft werden, für 2012 sind 3.300 Einheiten geplant, und in diesem Jahr sollen es noch 1.800 Verkäufe werden. Toyota gibt sich realistisch und weiß, dass der konventionelle Antrieb nicht an Bedeutung verlieren wird, „der Hybrid ist aber ein interessantes zusätzliches Angebot“. Wer sich für den Hybridantrieb interessiert, den Prius aber nicht ins Herz geschlossen hat, der wandert meist in die Kompaktklasse ab und findet jetzt mit dem neuen Auris Hybrid ein passendes Angebot.



Im Auris Hybrid leistet der 1,8-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor gemeinsam mit dem Elektromotor, die das Auto je nach Fahrsituation einzeln oder gemeinsam antreiben, maximal 136 PS (100 kW). Toyota verspricht einen Verbrauch von nur 3,8 Litern auf 100 km und geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen von 89 g/km. Die Integration des Hybridantriebs in die Kompaktklasse hat Toyota gut gemeistert. Dabei haben die Ingenieure in erster Linie sichergestellt, dass der Hybrid-Antriebsstrang beim Auris trotz anderer Gewichtsverteilung keine unerwünschten Einflüsse auf Handling und Fahrkomfort vermittelt. Zudem bringt die Hybridtechnik kein Mehrgewicht auf die Waage: Im Gegenteil der Auris Hybrid ist 25 kg leichter als der Auris 2.0 D-4D. Allerdings ist das Kofferraumvolumen um 40 Liter auf 310 Liter geschrumpft, die Batterie brauchen eben ihren Platz - und der 45 Liter fassende Kraftstofftank wurde vom Prius übernommen. Das Wechselspiel der Antriebstechnik erfolgt nahezu unbemerkt, nur das stufenlose CVT-Getriebe vermittelt nicht den Fahrkomfort eines Automatikgetriebes und auch nicht die Fahrdynamik eines Doppelkupplungsgetriebes. Zusätzlich zum normalen Fahr-Modus der elektrisch gesteuerten, stufenlos variablen Getriebeautomatik bietet der Auris Hybrid drei zusätzliche Fahr-Modi (EV, ECO, Power), die per Knopfdruck angewählt werden können. Und hier entscheidet nicht nur der Fahrmodus über den Verbrauch des Auris Hybrid, sondern auch der Gasfuß des Fahrers. Denn auch der sparsame Hybridantrieb braucht beim Abrufen der kompletten Systemleistung mit dem Tritt aufs Gaspedal Energie. (dpp)