



## NIEUWE TOYOTA AURIS

Toyota's compacte middenklasser gaat voor meer stijl en een uitgebreider motorengamma

Met een hatchback- en Touring Sports-model, keuze uit diverse diesel-, benzine- en hybridemotoren en uit verschillende verbeterde uitrustingsniveaus met onder meer een nieuwe veiligheidsuitrusting, voldoet het Auris-gamma aan alle eisen van het C-segment.

Met de lancering van de Auris Hybrid in 2010 werd Toyota de eerste en enige constructeur die drie aandrijftypes aanbood in het C-segment. Ook vandaag nog blijft het uitgebreide Auris-gamma een uniek aanbod in vergelijking met de beperkte en dure concurrentie.

De Auris Hybrid biedt heel wat waar voor zijn geld. Een CO<sub>2</sub>-uitstoot van nauwelijks 79 g/km\* en een gemengd verbruik van slechts 3,5 l/100 km\* levert klanten aanzienlijke belastingvoordelen en uitzonderlijk lage gebruikskosten op.

De 'full hybrid'-technologie heeft intussen zijn plaats verworven als gangbaar motortype. Tegelijkertijd wordt de opmerkelijk stille, soepele, ontspannen en stressvrije rijervaring van de Auris Hybrid almaar populairder bij klanten in het C-segment.

In West-Europa neemt het hybridemodel momenteel meer dan 50 % van de Auris-verkoop voor zijn rekening. Toyota verwacht bovendien dat dat aandeel de komende jaren nog zal stijgen. Sinds de hybridemotor in het Auris-gamma beschikbaar is, vonden al meer dan 200.000 exemplaren een eigenaar. De Auris is zelfs de meeste verkochte hybridewagen in Europa.

Om tegemoet te komen aan wijzigingen in deze uiterst competitieve markt en na feedback van Toyota-klanten zelf, werd het Auris-gamma voor 2015 op vijf punten aanzienlijk verbeterd: design, gevoelskwaliteit, het hybridemodel, veiligheid en – om de dekking van het segment met ongeveer 40 % te verhogen – motoren.

Zo werd het bestaande benzinegamma uitgebreid met een gloednieuwe 1,2-liter turbomotor met directe injectie. De 2.0-turbodieselmotor werd vervangen door een nieuwe 1.6 D-4D. De 1.4 D-4D werd sterk verbeterd

Toyota Belgium  
Leuvensesteenweg 369  
1932 Zaventem  
T +32 2 386 72 11  
[www.toyota.be](http://www.toyota.be)

Media site: <http://newsroom.toyota.eu>  
Blog: [toyotabelgique.tumblr.com](http://toyotabelgique.tumblr.com)  
Facebook: [www.facebook.com/toyotabelgium](http://www.facebook.com/toyotabelgium)  
YouTube: [www.youtube.com/toyotabelgium](http://www.youtube.com/toyotabelgium)  
Twitter: @ToyotaBelgium

zodat hij voortaan de allerlaagste CO<sub>2</sub>-uitstoot biedt in de klasse van 90 pk. Elke motor in het gamma voldoet voortaan aan de Euro 6-emissienormen. Het hertekende koetswerk onderscheidt zich door een nieuwe voor- en achterkant die de Auris een meer prestigieuze, geraffineerde uitstraling geven. Binnenin werd de gevoelskwaliteit gevoelig verbeterd dankzij een hertekend dashboard, kwalitatieve oppervlakte- en bekledingselementen en een nieuw multifunctioneel 4,2" tft-scherm (vanaf het middelste uitrustingsniveau, standaard op Hybrid).

Het Auris-gamma voor 2015 plukt bovendien de vruchten van wijzigingen aan de ophanging en stuurinrichting. Die komen zowel het rijcomfort als het weggedrag en de feedback voor de bestuurder ten goede. Er werden ook talloze maatregelen getroffen om de intrusie van lawaai, trillingen en schokken in het interieur te beperken.

Tot slot werd de structuur van de verschillende uitrustingsniveaus aangepast om de Hybrid-niveaus (Entry, Mid, Style en High) in lijn te brengen met die van de andere modellen.

#### Nieuw koetswerkdesign met bredere look

De voor- en achterkant van de Auris werden ingrijpend herwerkt om de wagen breder te doen lijken, het zwaartepunt te verlagen en hem een meer prestigieuze, geraffineerde uitstraling te geven.

Vooraan wordt het nieuwe, prominentere Toyota-logo omrand door twee chroomspijlen. Om de voorste lip van de motorkap te benadrukken, lopen de krachtige bovenzweugels uit over de hele breedte van de wagen. De minder prominente ondervleugels lopen naar beneden toe uit in het bovenste oppervlak van de voorbumper, waar ze de scherp gelijnde binnenhoek van de ledlichtblokken met leddagrijlichten (DRL) raken.

Ledkoplampen hebben tal van voordelen ten opzichte van klassieke gloeilampen: hun lichtkleur leunt het dichtst aan bij die van daglicht op de Kelvin-schaal, ze verbruiken minder energie dan klassieke gloeilampen en ze hebben een levensduur tot 100.000 uur. Daarmee gaan ze bijna even lang mee als de wagens zelf.

Onder de meer prominente voorbumper neemt het onderste radiatorrooster voortaan de volledige breedte van de wagen in, waardoor de Auris een bredere, meer gespierde uitstraling krijgt. Het radiatorrooster heeft een smal middendeel, dat wordt benadrukt door een chroomaccent op de lipspoiler. Het loopt vervolgens breder uit in diepere uitsparingen met geïntegreerde mistkoplampen, die helemaal naar de buitenkant van het nieuwe design werden verplaatst.

In profiel genereert de nieuwe stijl van de voor- en achterkant langere overhangen, die het algemene evenwicht van het ontwerp ten goede komen en de aandacht in een lange vloeiende lijn van het Toyota-logo naar de achterlichtblokken leidt. Dit meer geraffineerde profiel wordt nog geaccentueerd door de nieuwe haaienvinantenne op het dak en de nieuwe lichtmetalen velgen van 16 en 17 duim.

Achteraan werd het onderste deel van de Auris volledig hertekend om ook daar de nadruk te leggen op de brede look van de wagen. De breedte van een diepere, meer gespierde bumper wordt benadrukt door de op de hoeken geplaatste reflectorbehuizingen en door een dunne chroomlijn.

De achterlichtblokken doen voortaan een beroep op ledrails, die de nieuwe Auris een meer prestigieuze en onmiddellijk herkenbare lichtsignatuur geven.

#### Verbeterde gevoelskwaliteit in het interieur

In het interieur van de nieuwe Auris werd de gevoelskwaliteit sterk verbeterd door het visuele gewicht van het dashboard te verminderen. Maar ook door de instrumenten naadlozer te integreren en uniformer te verlichten en door oppervlakken en bekledingen met korrelstructuur een meer consistente vorm en afwerking te geven.

Zo oogt het instrumentenbord voor de bestuurder krachtiger en sportiever doordat de toerenteller en snelheidsmeter werden ondergebracht in kokers, die het nieuwe multifunctionele 4,2" tft-scherm flankeren.

In het meer gewelfde dashboarddesign werden de instrumenten van de middenconsole geïntegreerd in een enkel, strak oppervlak met consistent verlichte aanraakschakelaars. De bovenzijde en voorzijde van het dashboard zelf zijn voortaan afgewerkt in hetzelfde zacht aanvoelende materiaal met consistent korreleffect tussen de verschillende oppervlakken.

De verluchttingsroosters, de deurgrepen, de rand rond de versnellingspook en tal van andere details werden hertekend met het oog op een scherper, hoogwaardiger uitzicht. Zowel de vorm als het materiaal van gelakte en verchromde sierelementen werden geharmoniseerd. Nieuwe designs voor de zetelbekledingen maken het prestigieuzere en meer geraffineerde, hoogwaardige interieur compleet.

Twee nieuwe koetswerkkleuren - Dark Blue Mica en Blue Metallic - zijn leverbaar voor de nieuwe Auris.

## Herwerkt motorgamma

De trends in het C-segment zijn de voorbije jaren sterk geëvolueerd. Klanten eisen lagere verbruiks- en emissiecijfers en lagere gebruikskosten, zonder dat de prestaties of het rijplezier eronder lijden. Om daarop in te spelen, werd het gamma benzine-, diesel- en 'full hybrid'-motoren uitgebreid en ingrijpend verbeterd.

Elke motor in het gamma voldoet voortaan aan de Euro 6-emissienormen. De 1.2T, een gloednieuwe, rechtstreeks ingespoten turbomotor, vervoegt de bestaande 1.33 Dual VVT-i-motoren om klanten de keuze te bieden uit drie benzinemotoren. De 2,0-liter turbodieselmotor werd vervangen door een nieuwe 1.6 D-4D en de 1.4 D-4D werd sterk verbeterd.

Een 1,8-liter hybridemotor vervolledigt een van de breedste motorgamma's in dit segment. Door een unieke 'feelgood'-ervaring aan een toonaangevende CO<sub>2</sub>-uitstoot van nauwelijks 79 g/km\* te koppelen, werpt de 'full hybrid'-technologie van Toyota zich op als een volwaardig aanbod. Ter herinnering: in 2014<sup>(1)</sup> nam deze versie reeds meer dan de helft van de Europese Auris-verkoop voor zijn rekening.

Elke motor in het Auris-gamma laat klanten genieten van de voordelen van Toyota Optimal Drive. Deze combinatie van geavanceerde technologieën en interne verbeteringen optimaliseert het evenwicht tussen prestaties en rijplezier enerzijds en zuinigheid en lage emissies anderzijds.

<sup>(1)</sup> Europese verkoop in 2014 = EU 28 + 3 EFTA-landen (Zwitserland, Noorwegen en IJsland)

## Lagere emissies voor het 'full hybrid'-systeem

Om klanten een uitermate stille, rustgevende en aangename rijervaring te verzekeren, beperkt de Auris 'full hybrid' zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot over de gemengde Europese cyclus tot een opmerkelijk lage 79 g/km\*, wat een erg positieve invloed heeft op de taksen.

De 1,8-liter VVT-i-benzinemotor en de elektromotor van de HSD-aandrijving kunnen zowel onafhankelijk als samen werken. Samen genereren ze een vermogen van 136 pk, genoeg om de Auris Hybrid in 10,9 seconden van 0 naar 100 km/u te stuwen, en vervolgens verder naar een topsnelheid van 180 km/u.

De Auris Hybrid genereert nagenoeg geen stikstofoxiden of roetdeeltjes. Naargelang de laadtoestand van de batterij en de rijomstandigheden kan de Auris Hybrid in zijn unieke, inschakelbare elektrische modus (niet beschikbaar voor 'mild hybrids') tevens tot twee kilometer lang zonder CO<sub>2</sub>-, NOx- of roetuitstoot rijden met een snelheid tot 50 km/u.

De hybrideaandrijving van de Auris Hybrid is zodanig ontworpen dat ze de benzinemotor zo vaak mogelijk uitschakelt tijdens stadsritten. De gegevens van Toyota tonen aan dat het cumulatieve effect van de 'full hybrid'-modus ertoe leidt dat de wagen erg vaak in de emissievrije modus werkt.

1.2T: een volledig nieuwe, rechtstreeks ingespoten turbobenzinemotor  
De volledig nieuwe, rechtstreeks ingespoten viercilinder turbobenzinemotor van 1.197 cm<sup>3</sup> en met 16 kleppen levert dezelfde prestaties als een 1.6-motor, terwijl zijn verbruiks- en emissiecijfers gevoelig lager liggen.

De lichte, uiterst compacte krachtbron kan schermen met tal van geavanceerde technologieën, waaronder een directe injectie, een verbeterde intelligente dubbele variabele kleppentiming (VVT-iW<sup>(2)</sup>), een cilinderkop met hoge driehoekige inlaatpoort met geïntegreerd uitlaatspruitstuk, een lichtgewicht klepaandrijving, een variabele sturing van het oliejetsysteem alsook een inlaatspruitstuk en inlaatleidingen in hars.

De turbo, de directe injectie (die meerdere injecties per cyclus toelaat) en de nieuw ontwikkelde VVT-iW<sup>(2)</sup>-technologie werken naadloos samen om een hoog koppel bij lage toerentallen te combineren met uitstekende prestaties en een laag brandstofverbruik.

De nieuwe krachtbron levert een maximumvermogen van 116 pk en een indrukwekkend maximumkoppel van 185 Nm tussen 1.500 en 4.000 t/min. In combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak resulteert dat in een uiterst competitieve acceleratietijd van 0 tot 100 km/u in 10,1 seconden en een topsnelheid van 200 km/u.

Tegelijk stelt de nieuwe motor zich gemiddeld tevreden met 4,7 l/100 km\* en genereert hij een CO<sub>2</sub>-uitstoot van nauwelijks 109 g/km\*. Zo biedt hij klanten een aanzienlijk voordeel wat de gebruikskosten betreft. De Multidrive S-transmissie dringt het verbruik en de emissies nog verder terug, tot respectievelijk 4,6 l/100 km\* en 106 g/km\*.

<sup>(2)</sup> Variable Valve Timing Intelligent Wide

## Nieuwe 1.6 D-4D

Een nieuwe turbodieselmotor van 1.598 cm<sup>3</sup>, die voor het eerst zijn opwachting maakt in het Auris-gamma, vervangt de vroegere 2.0.

De nieuwe motor levert 112 pk en een maximumkoppel van 270 Nm tussen 1.750 en 2.250 t/min. Daarmee kan de Auris 1.6 D-4D uiterst competitieve prestatiecijfers voorleggen: 0-100 km/u in 10,5 seconden, 80-120 km/u (in vijfde versnelling) in 10,9 seconden en een topsnelheid van 190 km/u.

Anderzijds ligt de CO<sub>2</sub>-uitstoot met nauwelijks 104 g/km\* gevoelig lager dan die van de 2.0. Het gemiddelde brandstofverbruik daalde tot 4,1 l/100 km\*. De gebruikskosten van de Auris 1.6 D-4D worden nog verder gereduceerd door een nieuw onderhoudsschema met een interval van 20.000 km.

## Opgewaardeerde 1.4 D-4D

Deze turbodieselmotor met een cilinderinhoud van 1.364 cm<sup>3</sup> voldoet voortaan aan de Euro 6-normen. Maar dat is nog niet alles.

De motor onderging ook tal van verbeteringen om zijn prestaties te verbeteren en de emissies terug te dringen. Een nieuwe turbo beperkt de wrijving in de turbineas met 20 % en verbetert de efficiëntie om vanaf lage toerentallen een hogere boostdruk vrij te maken.

De nieuwe solenoïde brandstofinjectie beschikt over een grotere toevoerpomp en een common rail-druk van 180 Mpa, wat ze compatibel maakt met de sturing en software van de Euro 6-motor. In het uitlaatsysteem werd een opslag- en reductiekatalysator voor NO<sub>x</sub> (NSR) gemonteerd om te voldoen aan de Euro 6-normen. Die schrijven immers een 55 % lagere NO<sub>x</sub>-uitstoot voor.

Een nieuw zuigerdesign met open verbrandingskamer dringt het verbruik met 3,4 % terug. De nieuwe zuigers kregen een DLC-coating (Diamond-like Carbon) die de wrijving reduceert om het brandstofverbruik te beperken.

De cilinderkop heeft voortaan een kunststof kleppendecksel dat het gewicht met 40 % verlaagt en zowel de smering van de nokkenas als de olieopvang verbetert.

De opgewaardeerde motor ontwikkelt 66 kW/90 pk. Het koppel wordt 400 t/min vroeger vrijgegeven. Het maximumkoppel van 205 Nm is voortaan beschikbaar van nauwelijks 1.400 t/min tot 2.800 t/min. De Auris 1.4 D-4D accelereert in ongeveer 12,5 seconden van 0 tot 100 km/u en haalt een topsnelheid van 180 km/u.

Toyota Auris	Euro 6 1.4 D-4D	Euro 5 1.4 D-4D
Cilinderinhoud (cm <sup>3</sup> )	1.364	1.364
Compressieverhouding	16,5: 1	16,5: 1
Common rail-druk (mpa)	180	160
Daling van de NOx-uitstoot	NSR + HPL - EGR <sup>(3)</sup>	HPL - EGR <sup>(3)</sup>
Max. vermogen (DIN pk/kW @ t/min)	90/66 @ 3.800	90/66 @ 3.800
Max. koppel (Nm @ t/min)	205 @ 1.400 - 2.800	205 @ 1.800 - 2.800
CO <sub>2</sub> -uitstoot (gemengde cyclus, g/km)	89*	99

<sup>(3)</sup>NSR: NOx Storage & Reduction (opslag- en reductiefilter voor NOx), HPL: High Pressure Loop (hogedrukklus), EGR: Exhaust Gas Recirculation (uitlaatgasrecirculatie)

In combinatie met de handgeschakelde versnellingsbak en de stop-starttechnologie verbruikt de verbeterde 1.4 D-4D 90 nog slechts 3,4 l/100 km\* over de gemengde cyclus en genereert hij nauwelijks 89 gram CO<sub>2</sub> per kilometer\*.

#### Multidrive S = Continu Variabele Transmissie

De Multidrive S, die aan de 1.2 turbobenzinemotor van de Auris kan worden gekoppeld, is een continu variabele transmissie (CVT) met volautomatische, naadloze schakelmodus of een sequentiële sportmodus met zeven trappen. In de sportmodus verzekert dit systeem een optimale respons en directe motorsturing. Het getrapte schakelpatroon kan worden geselecteerd met de versnellingspook of de schakelhendels aan het stuur. De Sportmodus verzekert ook een nauwkeurige bochtcontrole. Wanneer het systeem een vertraging detecteert, schakelt het terug en remt het op de motor om de remkracht te ondersteunen. Bij het uitkomen van de bocht zorgt een voorspellende terugschakellogica ervoor dat de optimale verhouding wordt geselecteerd voor het vereiste acceleratieniveau.

#### Verbeterde dynamiek en NVH

Het nieuwe Auris-gamma plukt de vruchten van wijzigingen aan de ophanging en stuurinrichting. Die komen zowel het rijcomfort als het weggedrag ten goede. Er werden ook talloze maatregelen getroffen om de intrusie van lawaai, trillingen en schokken in het interieur te beperken.

Onderdelen van de voorste MacPherson-veerpoten werden herzien, zoals het design van de schroefveren, de schokdempers, de bovenisolatie, de aanslagpunten en de stabilisatorstangbus.

De nieuwe Auris is leverbaar met een 'double wishbone'-achteras of een achterwielophanging met torsieas. Het 'double wishbone'-systeem is standaard op alle 1.2 turbo- en 1.6 dieserversies, alsook op de 'full hybrid'-

modellen. De 1.33 benzine en 1.4 diesel worden uitgerust met een torsieas achteraan.

Samen verbeteren deze aanpassingen aan de voor- en achterwielophanging de initiële roldemping, minimaliseren ze de wrijving en optimaliseren ze het rijcomfort in rechte lijn.

Bovendien werd de elektrische stuurbekrachtiging (EPS) bijgeregeld om het stuur zwaarder te maken naarmate de snelheid stijgt om zo de feedback bij snelheden hoger dan 60-80 km/u te verbeteren.

Doorgedreven NVH-maatregelen

Andere verbeteringen aan de NVH-waarden van de Auris zorgen ervoor dat het comfortabelere rijgedrag van de nieuwe Toyota wordt aangevuld met een opmerkelijk stiller interieur.

De geluidsdemping werd verbeterd door het gebruik van bijkomende geluidsdempende materialen in de buitenste schutborddemper, het instrumentenbord en de transmissietunnel. Er werd ook een demper toegevoegd aan de buitenkant van de tunnel om transmissiegeluiden tegen te houden.

Extra dichtingsmaterialen in de voorste spatborden, in het dashboard en in de deurzone beperken de transmissie van motor-, rol- en windgeruis in het interieur.

Veiligheid

De Auris veroverde eerder al de maximumscore van vijf EuroNCAP-sterren, maar het nieuwe model voor 2015 tilt de actieve veiligheid en rijhulpsystemen naar een nog hoger niveau met het optionele Toyota Safety Sense Pack.

Door de informatie te verwerken die wordt aangeleverd door een compacte voorruiteenheid met laser en camera, biedt Toyota Safety Sense klanten een pre-collision-systeem, een rijstrookassistent, automatische grootlichten en een verkeersbordendetectie.

Alle status- en alarminformatie van Toyota Safety Sense wordt weergegeven op het multifunctionele 4,2" tft-kleurenscherm in het instrumentenbord.

\* In afwachting van definitieve homologatie