

Biltest: Toyota Auris



Prius ÄR hybridbilen, men för dyr för många. Så Toyota stoppade tekniken i billigare Auris men succén har uteblivit. Är det en bortglömd guld-klimp?

Efter att Corolla dominerat världsförsäljningen i många år, ersattes den för ett par år sen av Auris, som betyder guld. Men guld har det inte blivit, i Sverige parkerar den på 41:a plats i försäljningsstatistiken, en bra bit efter Prius – trots att Auris finns i ett otal olika motorversioner, Prius en enda. Hybridversionen står för två tredjedelar av den blygsamma Aurisförsäljningen, med samma teknik som i Prius men 50 000 kr billigare. Det är ändå för dyrt tycker vi.

Plastigt standardformulär

Auris är en halvkombi i mindre mellanklassen enligt standardformulär 1A, gjord för att passa i hela världen. Inget sticker ut, men allt känns lite gammaldags och enkelt, fast vi testar den dyrare Komfortversionen. Inredningen är rekordplastig, instrumentbrädan ett enda sjok av grå hårdplast, och

Toyota Auris HSD

Pris: Från 229 000 kr

Miljöpåverkan: 89-93 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 3,8-4,0 liter bensin/mil,
Motor: Bensinmotor på 4 cylindrar, volym 1,8 liter, 99 hk vid 5 200 varv/ minut, vridmoment 142 Nm vid 4 400 varv/min. Elmotor på 82 hk, max vridmoment 207 Nm. Max samlad uteffekt 136 hk.

Mått: L 425 cm, B 176 cm, H 151 cm, axelavstånd 260 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 500 kg, maxlast 305 kg, släp ej tillåtet

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 279 l

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, elektronisk konstant variabel transmission (E-CVT)

Prestanda: 0–100 km/h 11,4 sekunder, toppfart 180 km/h

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan, gardiner och knärockkudde standard.

Garantier: Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner, 40 % sänkt förmånsvärde under 2011.



praktiska småfack och andra fiffigheter lyser med sin frånvaro. Det finns inte ens något vettigt ställe att lägga startnyckeln eller mobilen.

Ratten är ställbar i både längs- och höjdlid, men man sitter ändå inte bra eftersom stolarna är små, inställningsmöjligheterna få och sätet bara når halvvägs fram till knät. En del reglage är dumt placerade, som fönsterhissarna som man måste sträcka sig bakåt för att nå, och blinkersen har inget ”omkörningsläge”. Däremot har backspeglarna en integrerad backkamera, som bara syns när man backar – annars är det på ett nästan magiskt vis en helt vanlig spegel.

Hybridens offer

Själva baksätet är platt och tråkigt, men man sitter ändå okej tack vare god takhöjd och bra sikt tack vare de små framstolarna vi nyss kritiserat, och de väl tilltagna sidorutorna som dessutom kan öppnas ända ner, vilket inte är självklart i storleksklassen.



GRÖNA BILISTER

När hybridtekniken fått sitt blir bagageutrymmet väldigt litet och oregelbundet. Visserligen finns ett litet stuvutrymme under golvet, och baksätet går fortsatt att dela och fälla, men här står det klart att hybridtekniken kräver sina offer. I Prius, som från början är gjord för att vara en hybrid, känns det inte så, även om inte den heller får dra släp.



Rått men trögt

Körupplevelsen är Priuslik, med samma bensin- och elmotorer och CVT-växellåda. Enbart elmotorn används när bilen står still och när man är oerhört mjuk på gasen. Sen träder bensinmotorn in oavsett hur lugnt man kör, för att ladda batterierna som driver elmotorn, eller för att driva direkt på hjulen vid hårdare gaspådrag. Då är motorljudet rått och högt, Aurisen är troligen sämre ljudisolerad än Prius. Snabbt går det inte, det tar 12 sekunder till 100 km/h och omkörningar tar sin lilla stund, särskilt som det inte går att växla ner – den steglösa växellådan ska automatiskt fatta vad man vill, men det går lite trögt. I Eco-mode är gasresponsen snabbare och luftkonditioneringen går aldrig på max, medan Power-mode innebär motsatsen. EV-knappen tvingar bilen att gå på enbart el, men fungerar bara upp till 45 km/h, i ungefär två kilometer, och oftast inte

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

ens då – den vanligaste reaktionen när vi trycker på EV är ett beskedet att det inte går just nu, eftersom batteriet inte är tillräckligt laddat. Fast det är sensommar och ganska varmt, startar bilen för det mesta på bensin.

Eftersom Auris är billigare, är Prius eleganta skärm över hur bilen drivs ersatt av en enkel svartvit display. En liten eco-lampa lyser när man kör effektivt, futtigt jämfört med den avancerade hjälp för sparsam körning som många andra erbjuder.



Snålåst i stan

Toyota lockar med att Auris bara drar 0,38 liter milen, centilitern mindre än Prius. Men det gäller om bilen har små 15-tumsfälgar. Det har den inte, med 17-tummarna som de flesta väljer är förbrukningen 0,4 liter milen. I vårt test snittar vi 0,51, med huvudsakligen full bil och en del snabb landsväg. Det är bra, men många bilar utan den dyra hybridtekniken ligger lika lågt, som nya Focus i dieselsonversion med samma 88 g CO₂/km. Hybrid-Toyotorna är däremot riktigt imponerande i stadstrafik, där förbrukningen är lika låg som på landsväg. Synd bara att den tvunget ska gå på bensin, varför inte åtminstone etanol?

Auris är krocktestad med toppbetyg, fem stjärnor för vuxna i bilen, bl.a. genom den Toyota-unika knärockkudden på förarsidan, fyra stjärnor för barn och tre för fotgängare. Men det var 2006, sen dess har Euro NCAP skärpt kraven.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Vi väljer bort Auris. Vill man inte tvunget ha hybridtekniken, så finns det många bättre bilar med samma låga förbrukning och till ett lägre pris. Vill man ha en hybrid, är det Priusen man ska välja.

Mattias Goldmann



Vi gillar

- Hybridtekniken
- Förbrukning
- Okej baksäte

Vi ogillar

- Litet bagageutrymme
- Dåligt framsäte
- Opraktisk och plastig inredning

Överväg också

- Toyota Prius, Ford Focus och VW Golf i snåldiesel- eller etanolversioner.



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: September 2011