



Ændret grill, LED-kørellys og sænket undervogn klæder Auris

STRØM TIL ALLE

Lækre designdetaljer gør Auris mere indbydende som hybrid – med den rette pris ligner HSD-versionen en vinder

TEKST & FOTO JENS PETER LANGE | STED BARCELONA, SPANIEN | PÅ GADEN SEPTEMBER

A llerede på papiret lyder kombinationen af hybridteknologi med en bil i Golfklassen lovende, og designet gør kun forventningen større – for en gangs skyld ser øko sexet ud. En ny kofanger foran med indbyggede LED-kørelyster, en lidt anden grill, en sænket undervogn, en ny bagkofanger og hjul, der fylder hjulkasserne ud (ekstraudstyr), klæder Auris virkelig godt.

Jeg triller ud fra p-pladsen, og som enhver anden elbil ruller Auris HSD lydløst af sted. Lige så snart jeg kommer på gaden, springer forbrændingsmotoren i gang, idet jeg træder lidt mere på speederen. Støjniveauet – eller manglen på samme – er meget påfaldende. Selv når den "rigtige" motor snurrer, skal man spidse øren for at høre den.

Inden længe kommer motorvejen, og så er det om at give den gas – ja, og så plus strøm, selv-

følgelig, hvis vi nu skal være helt korrekte.

Auris HSD har dog en CVT-gearkasse, som i byen har de fordele, en automatisk gearkasse har, men her, hvor der skal arbejdes, lyder det ærlig talt noget anstrengende med de konstant høje omdrejninger. I fremtiden bliver ingeniørerne nødt til at finde en bedre løsning.

EFTER EN GOD og komfortabel tur på de spanske motorveje, hvor Auris HSD understreger sine gode langtursegenskaber, er det på tide at prøve de snoede landeveje. Hybridmodellen vejer godt nok 100 kg mere på grund af blandt andet batteriet i bagagerummet, men den er stadig lettere end en Auris med den store diesel. Føles HSD så tung på landevejen? Nej, bilen er nem at placere i svingene, og det tykke rat, der er en smule fladt i bunden, fortjener ros. Der er dog et punkt,

der under testen er irriterende, og det er de til tider svært doserbare bremsen.

Efter en dags kørsel har jeg sidst på dagen det samme indtryk som om morgenen – pakken passer, og prisen er nu mere spilselig for flere. Så lur mig, om vi ikke kommer til at se denne Auris lidt oftere i gadebilledet, når den kommer i butikken til efteråret. ■



Ny gearknop og et ladeinstrument – ellers samme kabine som en standard-Auris



Instrumentet til aflæsning af batteriet og benzinstanden er samlet i ét ur



Auris HSD deler teknik med Prius – og dermed både den 1,8-liters og elmotoren

TOYOTA AURIS HSD

Motor	R4, 1.798 cm ³ , 16V + elmotor
Ydelse	99 hk ved 5.200 o/min + 80 hk 142 Nm ved 4.000 o/min + 207 Nm
0-100 km/t	11,4 sek.
Topfart	180 km/t
Forbrug EU-miks	26,3 km/l
Årlige afgifter	510 kr.
Mål (L/B/H)	424/176/151 cm
Vægt/last/påhæng	1.455/350 kg
Bagagerum	279 liter
Dæk	195/65R15H
Prisgæst	315.000 kr.

VI SYNES...

26,3 km/l er et godt argument, og med de designmæssige ændringer er Auris ikke længere så kedelig og anonym