



Toyota Auris Gris floreado

Prueba | El Toyota Auris es un coche de tamaño promedio y un precio promedio. Casi todas las marcas ofrecen un coche así, por lo tanto la competencia es enorme. El que quiere distinguirse del resto, tendrá que hacer algo notable. Sin embargo, al comprador promedio con el presupuesto promedio y el sabor promedio no le va a gustar. Toyota dice diferenciarse de las masas grises con el completamente nuevo Auris.

La distinción comienza con la apariencia. Completamente en línea con las tendencias modernas, el Auris es más largo y ancho pero también menos alto que su predecesor. Esta combinación le da mejor aerodinámica y un carisma más deportivo. La nariz baja, faroles de líneas filudas y una talla elevada dan al Auris una forma atlética. Lo atlético sí depende mucho del color elegido. El blanco que mostramos en las fotos no le queda bien, pero un color gris oscuro o marrón le quedan perfecto.

Un consumo bajo es más importante que nunca, entonces Toyota ha hecho lo posible para disminuir el peso del coche. A la vez han reforzado la carrocería, lo que favorece las características de conducción.



Interior

La organización del interior es notable, pero recién lo notas cuando te sientas delante del volante. Es decir que la posición del conductor es muy baja. El salpicadero no está en una posición delante del conductor, pero está parado en posición vertical como una 'muralla' entre el conductor del coche y el mundo

exterior. Para algunos esto causa una sensación agradable de amparo, pero para otros, causa un sentido de falta de libertad. Dependiente de la postura del conductor, la columna A (la biga entre el parabrisas y la ventanilla lateral) puede bloquear la vista. Se tiene que estar atento a esto cuando se lo prueba.

El espacio delantero es bueno, especialmente el espacio alrededor de los asientos delanteros es por encima del promedio. El espacio en el asiento trasero es justo lo suficiente. La maletera mide, independientemente de la versión, 360 litros.



Equipamiento

Toyota ha provisto un excelente sistema de audio, navegación y comunicación, que puede ser conectado al teléfono móvil vía Bluetooth y USB. Además, se puede extender la funcionalidad con 'apps', al igual que en un smartphone. El sonido del sistema de audio estándar es modesto. Las cajas de resonancia son claramente de plástico y el sonido de los diferentes parlantes no forma una unidad.

En cuanto a seguridad, Toyota ha puesto al Auris los acostumbrados airbags, zonas de amortiguación y sistemas antideslizantes. Lamentablemente brillan por su ausencia los sistemas que evitan activamente los accidentes. El Auris no frena de por sí para obstáculos, no lee señales de tránsito y no advierte contra vehículos en el ángulo muerto de los

retrovisores. Toyota que es siempre tan inovativo queda atrás de la competencia. Un portavoz de Toyota dice que la demanda para estos sistemas es pequeña y el precio demasiado elevado.



Motores

El Auris está disponible con tres diferentes motores: gasolina, diésel e híbrido. Primero hemos conducido un motor a gasolina tradicional de 1.6 litros. Este motor es derivado de una fuente de poder existente, pero más desarrollado para mejores prestaciones y menos consumo.

El carácter es elegido de tal forma que el conductor es prácticamente obligado de manejar con calma. Recién con 2.000 revoluciones el motor está cobrando vida. En menos revoluciones está disponible justo la potencia necesaria para hacerte llevar por la corriente del tránsito. Gracias a este carácter era posible acercarse al consumo prometido por Toyota. En un trayecto exigente llegamos a 6.1 litros por 100 Km.



Gracias al reducido peso de la carrocería y los neumáticos de baja resistencia, esta versión del Auris se siente ligero y ágil. Cuando el conductor suelta el acelerador, el Auris sigue rodando como si fuera casi sin peso. En las curvas se nota que el chasis podía soportar mucho más peso y potencia, lo que causa una sensación deportiva. Se queda en solamente la sensación, porque cuando lo manejes más rápido, el Auris a penas cobra vida.



Diésel

Sin duda alguna el motor a diésel de 2.0 litros (124 cv / 310 Nm) es el más fino con que puedes equipar el Auris. Independientemente de las revoluciones, hay siempre disponible una enorme reserva de potencia,

lo que hace sentir grandioso al Auris. Además, este motor a diésel es tan silencioso que en la autopista se puede mantener una conversación a susurro!

El motor a diésel es también proveniente de la anterior generación del Auris, y ha sido adaptado para prestar más potencia y ser más económico. Toyota ha logrado este objetivo, pero motores diésel nuevos de otras marcas son aun más fuertes y económicos.

El "Auris 2.0D" es más pesado que el "1.6 VVT-i" y por eso parece estar perfectamente equilibrado. En vez de ser obeso, el Auris a diésel se siente sólido y estable. Sobre todo en la distancia larga, el Auris diésel es un agradable compañero de viaje.



Híbrido

Aparte de los motores tradicionales a gasolina y diésel, el Auris también está disponible en una versión híbrida. Durante largas distancias y en velocidades altas y constantes emplea el motor a gasolina. En la ciudad, con velocidades bajas y variables, el motor eléctrico es el más eficiente. El Auris Hybrid se hace sentir pesado y macizo por el peso extra de los dos motores y el paquete de baterías. Es como el diésel en este sentido.

El ordenador determina cuando se usa cual motor (o una combinación de los dos) para la máxima economía. El conductor no tiene de que preocuparse.

No se nota el cambio entre motores. La energía que es liberada durante el frenar o rodar es convertida en electricidad. El carguío de las baterías es completamente automático y no se nota. Es más: por lo que el Hybrid 'capta' la energía del frenar, el coche frena notablemente mejor que el Auris normal!



Toyota está ofreciendo la tecnología híbrida desde hace años, y para el nuevo Auris casi no han cambiado el concepto. Sí han adaptado el comportamiento de la transmisión continua variable (CVT). Una queja muy común era que esta caja automática muy especial hacía un sonido de zumbido durante la aceleración. Este sonido sí ha disminuido pero todavía está presente de forma molesta. Una vez llegado a velocidad crucera, el Auris híbrido es más silencioso que las otras variantes.

Toyota promete que el Auris Hybrid consume promedio 3.8 litros por 100 km. Una ruta con autopistas, ciudad y carreteras provinciales costo 4.6 litros por 100 Km con un estilo de conducción bastante calmado. Es significativamente más de lo que Toyota promete, es todavía mucho más económico que cualquier otro coche con semejantes prestaciones.



Conclusión

Cuando mezclas blanco y negro corres el riesgo de terminar con un gris intrascendente. Éste era el desafío que Toyota enfrentó cuando quería convertir el práctico y obediente Auris en un coche deseable y excitante. En cuanto a la apariencia, el modelo ha hecho un enorme paso adelante.

Técnicamente el Auris ha sido solamente refinado. Es un poco decepcionante de parte de Toyota que siempre es tan innovador. Cuando eliges los motores tradicionales las prestaciones y el consumo son promedios. El espacio y el equipamiento son también comunes.

Lo que distingue el Auris de la masa es la tracción híbrida. A pesar de que éste no es tan económico como lo promete Toyota, el Auris es mucho más económico (y confortable) que cualquier otro coche comparable con un sistema de tracción convencional. ■



Especificaciones

Toyota Auris 1.8 VVT-i Hybrid Executive

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto Batalla	428 x 176 x 146 cms 260 cms
Peso	1.285 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	45 l
Maletero	360/ l
Dimensiones de los neumáticos	225/45R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1798 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	136 cv @ 5200 rpm
Par motor	142 Nm @ 4000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,9 seg.
Velocidad máxima	180 kms/h
Consumo promedio	3,9 l / 100 kms
Consumo urbano	3,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,9 l / 100 kms
Emision CO2	91 grs/km

Precio

Precio	€ 0
Modelo mas barato	€ 15.750