



# Auris 2010

Gasolina, Diesel, Full Hybrid

Introducción	5
Diseño más dinámico, mayor calidad y mejor ergonomía	9
Experiencia de conducción mejorada	19
Completa gama de motores, que incluye la tecnología Hybrid Synergy Drive	25
Bajo coste de mantenimiento	43
Acabados y especificaciones actualizados	47
Especificaciones técnicas	52
Equipamiento	58
Imágenes	62



## Introducción

El Toyota Auris se lanzó en 2007 para sustituir al Corolla, establecido desde tiempo atrás en el centro del competitivo segmento C europeo. Desde el principio, el Auris se ha ganado una sólida reputación como vehículo espacioso, confortable, práctico y fiable, que ofrece además una experiencia de conducción segura y económica.

El nuevo Auris 2010, que se pondrá a la venta en toda Europa a principios de primavera, seguirá siendo la opción perfecta para quienes valoran la tranquilidad que ofrecen los reputados valores de este vehículo. No obstante, esta revisión del modelo también atraerá a nuevos clientes que valoran las claras mejoras que presenta en cuanto a estilo y calidad interior, la gama de motores eficientes que ofrece la tecnología Toyota Optimal Drive y la experiencia de conducción más refinada.

Por otra parte, a partir de mediados de 2010, los clientes del Auris tendrán también a su disposición la tecnología híbrida combinada que se ofrecerá por primera vez en un vehículo de este segmento: el Auris HSD (híbrido). Con la introducción en la gama de la tecnología Hybrid Synergy Drive de Toyota, el Auris será un vehículo único en el segmento C, al tratarse del primer modelo en ofrecer la posibilidad de elegir motor de gasolina, diesel o híbrido combinado.

Con la implantación de la tecnología Toyota Optimal Drive, y los beneficios que ésta supone en cuanto a prestaciones y eficiencia en toda la gama de motores, el Toyota Auris 2010 cuenta con una amplia oferta de cinco motorizaciones.

La tecnología Toyota Optimal Drive ha reducido las emisiones de CO<sub>2</sub> en toda la gama de motores del Auris 2010, así como el coste de mantenimiento de forma considerable. Por ejemplo, el motor 1.4 D-4D 90, equipado con filtro de partículas diesel (disponible a partir del mes de julio), tan sólo genera 124 g/km.

El diseño exterior del Auris 2010 presenta múltiples cambios que ayudan a establecer una imagen más potente de la marca Toyota, al tiempo que refuerzan la energía y la confianza que caracterizan la personalidad del vehículo. En cuanto al interior, a partir de las opiniones de los clientes se han introducido diversas mejoras respecto a calidad, materiales, ergonomía, confort, espacio de almacenamiento y estética.



Gracias a la estrecha colaboración entre el Ingeniero Jefe y los equipos de investigación y desarrollo europeo y japonés de Toyota, se ha adaptado la conducción y el manejo del Auris 2010 a los clientes y las carreteras del mercado europeo. Así, el Auris 2010 combina un comportamiento estable a alta velocidad con un gran aplomo y un confort de marcha superior.

Diseñado meticulosamente para ofrecer un completo equipamiento de serie incluso en los modelos básicos, la estrategia del modelo revisado Auris 2010 incluye además un acabado especial TS, pensado para atraer a una base de clientes más joven.

En sus primeros 12 meses de ventas, el Auris incrementó la cuota de Toyota en el segmento C, que pasó del 3,2 % de su predecesor, en 2006, al 3,5 % en 2008. Toyota vendió 156.000 vehículos Auris en toda Europa en 2007, una cifra que ascendió hasta las 163.500 unidades en 2008.

En un segmento C considerablemente mermado en 2009, el Auris ha mantenido su cuota de mercado, vendiendo más de 103.000 unidades. Toyota tiene previsto vender 117.000 modelos del Auris en 2010 y –en el primer año completo de ventas con todas las versiones de motores disponibles– 130.500 unidades en 2011.

En 2009, la cuota del segmento C en el mercado europeo cayó aproximadamente del 22 % al 17 %. En consecuencia, las ventas totales del segmento C en Europa, que habían alcanzado un máximo de 4,5 millones de unidades, se han estabilizado ahora en torno a los 3 millones de unidades.

A pesar de esta notable reducción de la magnitud del mercado, el segmento C sigue siendo un protagonista importante en el mercado en lo que se refiere a volumen. Con unas ventas de unos 3 millones de vehículos, siguen suponiendo cerca del 20 % del total del mercado europeo de vehículos nuevos.



## Diseño más dinámico, mayor calidad y mejor ergonomía

- Nuevo diseño exterior que refuerza una imagen amplia y equilibrada, para disfrutar de una experiencia de conducción tan dinámica como segura
- Mayor calidad de los materiales interiores y mejor ergonomía, con un cuadro de instrumentos más visual y claro
- Acabado especial TS pensado para los clientes más jóvenes



Manteniendo el objetivo de diseño de maximizar el espacio interior, la flexibilidad y la funcionalidad, el diseño exterior del Auris 2010 presenta múltiples cambios que refuerzan la imagen de marca de Toyota y reafirman la experiencia segura y confortable de conducir un Toyota.

En lo que respecta al diseño interior, las opiniones de los clientes han servido de inspiración para incorporar unos nuevos materiales, suaves al tacto, de mayor calidad, una mejor ergonomía, un mayor atractivo visual, una nueva consola central, un nuevo volante más cómodo, un cuadro de mandos más claro y un freno de mano de diseño revisado.

## Diseño exterior

El Auris 2010 incrementa su longitud total en 25 mm, hasta los 4.245 mm. Aunque la gran distancia entre ejes, de 2.600 mm, no ha variado, el rediseño de los paragolpes ha incrementado los voladizos delantero y trasero en 15 mm, hasta los 905 mm, y en 10 mm, hasta los 740 mm, respectivamente.

El frontal del Auris 2010 cuenta con multitud de elementos nuevos como el capó, la rejilla del radiador, los faros o el paragolpes. Asimismo, el faldón ha sido rediseñado en su totalidad con el objetivo de ofrecer una imagen más juvenil y atractiva, reforzando al mismo tiempo la fuerza y la amplitud del vehículo.

La sección central del capó ha cambiado del perfil cóncavo del modelo anterior a una curva convexa más amplia. Las líneas que salen hacia atrás desde el prominente emblema de Toyota reafirman la imagen de marca. Asimismo, una nueva rejilla del radiador horizontal, del color de la carrocería –que recuerda al Verso y el Avensis– enfatiza el gran ancho de vía y la estabilidad del vehículo.





Los grupos de faros delanteros, revisados y más agresivos, incorporan el diseño de unas nuevas luces de cruce. Por su parte, el paragolpes inferior y el alerón delantero han sido rediseñados con la incorporación de una rejilla más ancha y unos faros antiniebla integrados, situados en los extremos del paragolpes para reforzar la presencia estable, cercana al suelo, del Auris 2010.

De perfil, el Auris 2010 puede equipar toda una serie de nuevas llantas de aleación de aluminio de 16" y 17", y los intermitentes se han integrado en los retrovisores exteriores aerodinámicos.



El diseño trasero se ha reforzado para ofrecer una imagen más fuerte y segura sobre la carretera. Los extremos del paragolpes se han extendido hacia fuera, para crear un nuevo perfil de paragolpes de "catamarán" que reafirma la amplitud y la seguridad del Auris 2010. El embellecedor de la matrícula, más amplio y cromado, aporta un mayor énfasis horizontal, al tiempo que armoniza el conjunto del diseño. Por su parte, los nuevos grupos de faros traseros combinan unas poderosas capas horizontales con un diseño deportivo de faros en dos anillos.

El Auris 2010 está disponible en una variedad de nueve colores de carrocería, tres de los cuales Gris Silver Metal, Azul Blue Electric y Rojo Red Hot- son novedad de este modelo.



## Diseño interior

El Auris 2010 ofrece unos materiales de mayor calidad, más suaves al tacto, que cubren la parte superior del cuadro de mandos del conductor, así como la guantera superior. La altura del portaobjetos de la consola central se ha elevado unos 50 mm, y ahora sirve de reposabrazos.

El nuevo volante de cuero incorpora una sección inferior plana que lo hace más cómodo y práctico. Asimismo, incorpora mandos de control de audio y del teléfono Bluetooth, así como un botón de visualización del ordenador a bordo, que antes se encontraba detrás del volante. Los propios mandos han sido rediseñados, y se ha optimizado su ubicación, para mejorar su funcionalidad y agarre.

La iluminación de las esferas de los indicadores Optitron, en el cuadro de mandos del conductor, ha cambiado a color mixto blanco/ámbar, excepto en el acabado TS, que en línea con su espíritu más deportivo son analógicas en color ámbar.

La exclusiva consola central de puente, que acerca la palanca de cambio, el freno de mano y la instrumentación lo máximo posible al conductor, presenta un nuevo acabado metálico brillante, a juego con los tiradores de las puertas.



El tono de color del panel del equipo de sonido y el control de la calefacción se ha oscurecido hasta un negro metálico, que mejora la visibilidad de los mandos. La pantalla LCD del panel de control del aire acondicionado ha sido revisada para hacerla más clara. Por otra parte, el cuadro de la palanca de cambios en las versiones con transmisión ConfortDrive presenta ahora un acabado en negro acrílico brillante cromado.

Gracias a las opiniones de los clientes, se ha revisado el diseño del freno de mano, con un nuevo botón de desbloqueo de la palanca, una empuñadura texturada y ergonómica y una posición más baja en la posición desbloqueada.

La tapicería de los asientos se ha actualizado en toda la gama, con cinco nuevos acabados disponibles para las inserciones principales: Atom, Tatami, Kaze, Tatami TS Sport y Alcantara.

### Nuevo acabado TS: más joven y dinámico

La nueva versión deportiva TS aporta un atractivo más juvenil y dinámico al centro de la gama del modelo Auris 2010. Entre las características exclusivas del diseño exterior, se incluyen llantas de aleación de 17", un alerón trasero dinámico con luz de freno superior integrada y unos grupos de faros delanteros halógenos oscurecidos.

En el interior, la versión TS cuenta con indicadores analógicos más deportivos, una tapicería exclusiva gris-naranja a juego, un reposabrazos central en el asiento trasero con portavasos y cristales traseros oscurecidos.



## Experiencia de conducción mejorada

- Suspensión revisada para un mayor confort de marcha, buena estabilidad a gran velocidad y un manejo más seguro
- Mejor respuesta de la dirección, que proporciona más agilidad y control al conductor



Gracias a la estrecha colaboración entre el Ingeniero Jefe y los equipos de investigación y desarrollo europeo y japonés de Toyota, la recogida de opiniones entre los clientes a escala regional y las extensas pruebas en Europa, el sistema de suspensión del Auris 2010 se ha adaptado específicamente a los clientes y las carreteras del mercado europeo. Combina un comportamiento estable a alta velocidad con una gran seguridad de manejo y un confort de marcha superior.

La dirección asistida eléctrica (EPS, Electric Power Steering) sensible a la velocidad del Auris también se ha revisado y ajustado para ofrecer una mejor respuesta y agilidad del vehículo.

### Suspensión

La suspensión del Auris 2010 se ha ajustado para mejorar el confort de marcha global sin sacrificar la agilidad del vehículo ni la seguridad de su manejo. Además se ha hecho un ajuste específico para el acabado TS, más enfocado en reducir el balanceo en curva, permitiendo un mayor disfrute de la conducción.

La suspensión delantera presenta una variante del eficaz sistema MacPherson, denominada MacPherson de brazo L. Este diseño, compacto y muy rígido, lleva el montante desde el buje de las ruedas, lo que permite un mayor ancho de vía y una estabilidad superior, así como una excelente supresión de la rumorosidad y la vibración. El paragolpes delantero del Auris 2010 se ha ajustado para conseguir una calidad de marcha más suave.

En cuanto a la suspensión trasera, se ofrece una suspensión trasera con barra de torsión, muy eficaz y compacta.

Ambos sistemas de suspensión, el de múltiples brazos y el de barra de torsión, cuentan con una estructura separada de muelle y amortiguador, lo que da lugar a un diseño compacto que no irrumpe en el suelo plano del espacioso maletero del vehículo. Como sucede con la suspensión delantera, los amortiguadores traseros del Auris 2010 se han reajustado para conseguir una calidad de marcha óptima.



## Dirección

Con una relación rápida de 14,44:1 y sólo 2,9 giros de recorrido, la dirección asistida eléctrica (EPS, Electric Power Steering) sensible a la velocidad del Auris 2010 también se ha revisado y ajustado para ofrecer una mejor respuesta y agilidad del vehículo.

El compacto y potente motor de la EPS y su sensor de par están integrados en la columna de dirección, para optimizar la asistencia a la dirección y permitir un control más preciso del vehículo. La EPS permite ahorrar más combustible, ya que sólo consume energía cuando se necesita asistencia a la dirección. Tiene una gran duración y no requiere fluido hidráulico.

## Frenos y neumáticos

Con la incorporación de la Distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD, Electronic Brakeforce Distribution), la Asistencia a la frenada (BA, Brake Assist), el Control de estabilidad del vehículo (VSC, Vehicle Stability Control) y el Control de tracción (TRC, Traction Control), el Auris está equipado con los modernos sistemas de frenado y estabilidad Bosch ABS 8.1 y ESP 8.

Todas las versiones están equipadas con discos delanteros ventilados de 273 x 26 mm, e incorporan discos sólidos traseros de 270 x 10 mm.

El acabado Live con los motores 1.33 Dual VVT-i y 1.4 D-4D cuenta con llantas de 16" de acero. Los acabados Active y Advance de toda la gama de motores cuentan con llantas de 16" de aleación. Por su parte, el acabado especial TS ofrece unas llantas de aleación de 17".



## Completa gama de motores, que incluye la tecnología Hybrid Synergy Drive

- Introducción de la tecnología híbrida combinada Hybrid Synergy Drive en la gama de modelos Auris 2010
- Adopción de la tecnología Toyota Optimal Drive a la gama de cuatro motores de gasolina y diesel
- Primer Toyota en cumplir las normas de emisiones Euro 5 entre todos los modelos europeos en enero de 2010 (1.4 D-4D en julio)
- Las emisiones globales de CO<sub>2</sub> del Auris contribuyen a los objetivos globales de la flota Toyota, que se sitúan ya en 130 g/km en 2009
- Nuevo motor Dual VVT-i de 1.33 litros con sistema Stop & Start, y motor de gasolina mejorado de 1.6 litros Valvematic
- Dos motores diesel, incluido el de D-4D 90 CV de 1.4 litros disponible con filtro de partículas diesel (DPF)



La gama de motores del Auris 2010 permite elegir entre un sistema híbrido combinado y dos motores de gasolina y dos diesel, con los beneficios en cuanto a prestaciones y eficiencia de la tecnología Toyota Optimal Drive. La introducción del modelo Hybrid Synergy Drive durante la segunda mitad de 2010 convertirá esta gama de motores en la más completa disponible en el segmento C, adaptada a las necesidades de todos los clientes.

Diseñado en exclusiva para el mercado europeo, el Auris HSD introduce la tecnología híbrida combinada en un modelo central de la gama Toyota, lo que supone el primer paso en el despliegue del sistema Hybrid Synergy Drive en toda la gama de modelos europeos para el final de la década.

El sistema híbrido combinado del Auris HSD conjuga un motor de gasolina VVT-i de 1.8 litros con un motor eléctrico de 60 kW, alimentado por una batería de hidruro de níquel de 27 kW, con lo

que el sistema genera una potencia total de 136 CV DIN, con unas prestaciones comparables a las de cualquier diesel de 2.0 litros convencional. Por contra, el Auris HSD (híbrido) ofrecerá unas emisiones de CO<sub>2</sub> de menos de 99 g/km, y unas emisiones de NOx considerablemente inferiores a las de vehículos diesel con prestaciones similares.

Además, cuando pasa al exclusivo modo EV (eléctrico), que no tienen a su disposición los conductores de vehículos híbridos parciales, el Auris HSD presenta cero emisiones de CO<sub>2</sub> y NOx, y puede recorrer hasta dos kilómetros a una velocidad de hasta 50 km/h.

El nuevo Auris HSD (híbrido) cumple sin problemas las normas de emisiones Euro 5, y se espera que cumpla igualmente las de Euro 6. Las emisiones de CO<sub>2</sub> excepcionalmente bajas del híbrido combinado de Toyota ofrecen a los clientes unos importantes incentivos fiscales en varios países europeos.



Minimise & Maximise

	1.33l Dual VVT-i	1.6l Valvematic	1.4l D-4D	2.0l D-4D
	6 T/M	6 T/M & 6 C-DRV	6 T/M & 6 C-DRV	6 T/M
	S&S		DPF & CCo	DPF
	<b>136g</b> CO <sub>2</sub> por km EMISIONES REDUCIDAS	DESDE <b>146g</b> CO <sub>2</sub> por km EMISIONES REDUCIDAS	DESDE <b>124g</b> CO <sub>2</sub> por km EMISIONES REDUCIDAS	<b>138g</b> CO <sub>2</sub> por km EMISIONES REDUCIDAS
	<b>99cv</b> PLACER DE CONDUCCIÓN	<b>132cv</b> PLACER DE CONDUCCIÓN	<b>90cv</b> PLACER DE CONDUCCIÓN	<b>126cv</b> PLACER DE CONDUCCIÓN
	DESDE <b>5.9L</b> por 100 km CONSUMO DE COMBUSTIBLE	DESDE <b>6.3L</b> por 100 km CONSUMO DE COMBUSTIBLE	DESDE <b>4.7L</b> por 100 km CONSUMO DE COMBUSTIBLE	<b>5.2L</b> por 100 km CONSUMO DE COMBUSTIBLE

T/M 6 = Transmisión manual de 6 velocidades

C-DRV 6 = Transmisión ConfortDrive de 6 velocidades

## Toyota Optimal Drive

Toyota Optimal Drive presenta una combinación de tecnologías avanzadas de gran alcance y un conjunto de programas de mejora interna diseñados para optimizar el equilibrio de rendimiento y placer de conducción con el ahorro de combustible y las emisiones reducidas.

Estos diversos avances tecnológicos se centran en tres aspectos clave del desarrollo de motores:

- En primer lugar, la reducción del peso del motor mediante el uso de componentes y transmisiones superligeros y muy compactos en toda la gama de motores del Auris.
- En segundo lugar, la minimización de pérdidas mecánicas gracias a la adopción de Valvematic –un nuevo desarrollo de VVT-i– en el motor de gasolina de 1.6 litros, una nueva tecnología de balancín de rodillos, unos pistones más pequeños y ligeros, un aceite de baja viscosidad y unas nuevas transmisiones manuales de seis velocidades en toda la gama de motores del Auris, así como una transmisión opcional ConfortDrive para los motores de gasolina de 1.6 litros y 1.4D-4D.

- En tercer lugar, la maximización de la eficiencia de la combustión. Esto se ha conseguido en la gama de motores de gasolina del Auris gracias a la adopción de elevadas relaciones de compresión, de 11,5:1 (dato para el motor 1.33 Dual VVT-i), el refinamiento del diseño del puerto de admisión y la cámara de combustión, y la introducción de la refrigeración del pistón por inyección de aceite. Todos los motores diesel del Auris presentan una menor relación de compresión, una cámara de combustión con unas dimensiones optimizadas, una mayor eficiencia de la refrigeración con Recirculación del gas de escape (EGR, Exhaust Gas Recirculation) y colectores de escape de acero inoxidable con filtros de partículas diesel (DPF, Diesel Particulate Filter) de acoplamiento corto.

Gracias a la tecnología Toyota Optimal Drive, el Auris será el primer Toyota en cumplir las normas de emisiones Euro V entre todos los modelos europeos en enero de 2010 (1.4 D-4D en julio)

La aplicación de la tecnología Toyota Optimal Drive en toda la gama del Auris 2010 ha reducido de forma considerable las emisiones de CO<sub>2</sub>. El promedio global de CO<sub>2</sub> del Auris se ha reducido de 152 g/km en 2008 a 140 g/km en 2009. En 2011, que será el primer año completo de ventas de la nueva gama del Auris, la cifra se reducirá aún más, hasta sólo 125 g/km.



Asimismo, resulta notable la aportación del Auris para reducir el promedio de CO<sub>2</sub> del conjunto de la flota de Toyota, que, tras haber bajado 16 g/km entre 2008 y 2009, se sitúa ya en tan sólo 130 g/km.

### Dual VVT-i 1.33 litros

Equipado con la innovadora tecnología "Stop & Start", el motor de gasolina de 1.33 litros cuenta con la tecnología VVT-i Dual (Reglaje variable inteligente de válvulas) y una relación de compresión excepcionalmente alta, de 11,5:1, que incrementa la eficiencia térmica del motor. Genera 73 kW / 99 CV DIN y un par máximo de 128 Nm a 3.800 rpm.

Este excelente comportamiento dinámico se combina con un consumo de combustible reducido hasta sólo 5,9 l/100 km, con unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 136 g/km, gracias a la tecnología Stop & Start.

Aprovechando la extensa experiencia de Toyota en automovilismo, el motor, con una carrera larga, es excepcionalmente ligero y compacto, y mejora así la relación potencia-peso del vehículo.

Incorpora una tapa de culata y un colector de admisión de resina, y el canal de admisión se ha perfeccionado para optimizar el flujo de aire y mejorar la eficiencia de la combustión.

El VVT-i Dual proporciona una mejor respuesta a todos los regímenes, modificando el reglaje de las válvulas de admisión de aire-combustible y de escape en función de las circunstancias de cada momento. Además de mejorar el par motor a velocidades bajas y medias, el sistema reduce las emisiones y potencia la eficiencia de combustible.

En total, las avanzadas innovaciones de Toyota Optimal Drive en el motor de 1.33 litros han dado lugar a un recorte sustancial, del 17 %, en el consumo de combustible en comparación con la unidad anterior de 1.4 litros del Auris.



### Motor de gasolina Valvematic de 1.6 litros

Con unos niveles de eficiencia, potencia y par de referencia en su categoría, Valvematic es un innovador desarrollo del sistema de doble reglaje variable inteligente de válvulas (VVT-i Dual) de Toyota.

Valvematic lleva la tecnología VVT-i un paso más allá, añadiendo un control de apertura y duración al reglaje variable de la válvula de admisión. De este modo se gestiona mejor el volumen y la velocidad del aire de entrada –y, en consecuencia, el proceso de combustión–, para desarrollar más potencia con menos consumo de combustible, y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. La adopción del sistema Valvematic reduce en mayor medida la fricción mecánica y las pérdidas de bombeo en condiciones de carga ligera, para conseguir un consumo de combustible aún menor.

La eficiencia de la tecnología Valvematic mejora gracias a la adopción de un colector de admisión de longitud variable, que funciona como acelerador a regímenes entre bajos y medios, maximizando la velocidad de entrada del aire para conseguir una eficiencia de combustión óptima. A regímenes más altos, el colector está completamente abierto, lo que permite que el aire recorra una ruta más corta, maximiza el volumen de aire que entra en la cámara de combustión y, por tanto, la potencia del motor.

Disponible con transmisión manual de seis velocidades o transmisión ConfortDrive, el motor de 1.6 litros Valvematic desarrolla 132 CV DIN y un par máximo líder en su categoría, de 160 Nm a tan sólo 4.400 rpm. Si se equipa con transmisión manual, la unidad presenta un consumo de combustible en ciclo combinado de 6,6 l/100 km, y genera unas emisiones de CO<sub>2</sub> de apenas 152 g/km. La transmisión ConfortDrive reduce aún más tanto el consumo de combustible como las emisiones, a 6,3 l/100 km y 146 g/km, respectivamente.

## Motor diesel 1.4 D-4D 90 CV

Disponible con transmisión manual de seis velocidades o transmisión ConfortDrive, el motor D-4D de 1.4 litros desarrolla 90 CV DIN y un par máximo de 205 Nm entre tan sólo 1.800 y 2.800 rpm. Ambas versiones cuentan con un Filtro de partículas diesel (DPF, Diesel Particulate Filter) (disponible de serie en todos los motores diesel a partir del mes de julio).

Un catalizador del DPF purifica los hidrocarburos y el monóxido de carbono, pero al mismo tiempo reduce las partículas. Las partículas quedan atrapadas en las paredes de sustrato del filtro. El sistema de gestión del motor quema la carbonilla, de modo que el DPF se limpia a sí mismo, y no requiere mantenimiento a largo plazo.



La unidad 1.4 D-4D 90 cuenta con la tecnología Toyota Optimal Drive, que maximiza las prestaciones y la maniobrabilidad al tiempo que minimiza el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> y de partículas.

Los inyectores piezoeléctricos de nueva generación controlan con mayor precisión el volumen de combustible y el reglaje de la inyección. La reacción a alta velocidad de los piezoinyectores hacen posible la inyección multifase a gran velocidad. El resultado es que se reduce el grado de expansión de la combustión, con lo que ésta resulta más completa en la cámara de combustión, lo que permite reducir aún más las emisiones de partículas, NO<sub>x</sub> y CO<sub>2</sub>.

Esto, en combinación con unas presiones de inyección de common-rail superiores, de 160 Mpa, da lugar a unos tiempos de inyección más cortos, lo que ofrece una respuesta más rápida del motor y unos niveles inferiores de consumo de carburante y de emisiones de CO<sub>2</sub>, que se encuentran entre los más bajos del segmento C.

Cuando se equipa con transmisión manual y un convertidor catalítico (CCo), la unidad 1.4 D 4D 90 presenta un consumo de combustible en ciclo combinado de 4,7 l/100 km, y genera unas emisiones de CO<sub>2</sub> de apenas 124 g/km.

Si se monta junto con un CCo, la transmisión ConfortDrive de la unidad de 1.4 litros consume 4,8 l/100 km y genera unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 127 g/km.



### Motor diesel 2.0 D-4D 126 CV

El motor 2.0 D-4D 126 CV, que se combina con una transmisión manual de seis velocidades y un DPF de serie, cuenta con todas las mejoras del sistema Toyota Optimal Drive presentes en el 1.4 D-4D 90. Desarrolla 126 CV DIN y un par máximo de 310 Nm entre 1.800 y 2.400 rpm. El consumo de combustible en ciclo combinado es de 5,2 l/100 km, y las emisiones de CO<sub>2</sub> son de 138 g/km.



### Transmisión ComfortDrive

Disponible en las versiones de gasolina Valvematic 1.6 y diesel 1.4 D-4D 90 CV del Auris 2010, ComfortDrive es una transmisión manual automatizada con un modo de cambio totalmente automático y sin pedal de embrague. Permite al conductor elegir entre dos modos de cambio de marchas: uno totalmente automático o uno secuencial manual, con levas de cambio a los lados del volante.

Si se selecciona E (Económico), M (Manual) o R (Atrás), el vehículo puede avanzar como lo haría un automático convencional. En el modo E, el vehículo cambia de marcha automáticamente para maximizar el ahorro de combustible. Si se selecciona el modo ES (Deportivo), se retrasará el cambio a una marcha superior hasta un régimen más alto, para ofrecer un estilo de conducción más deportivo.





## Tecnología Stop & Start

Disponibles con el motor de gasolina Dual VVT-i de 1.33 litros, el sistema Stop & Start de Toyota apaga automáticamente el motor cuando el vehículo se detiene. El sistema, que incorpora un arranque inmediato sin apenas ruido del motor ni vibración, presenta una reducción de CO<sub>2</sub> considerable en la conducción urbana, y puede reducir el consumo de combustible hasta en un 3 %, en función de las condiciones de la conducción.

Stop & Start para el motor automáticamente si la palanca de cambio pasa a punto muerto y se suelta el pedal de embrague, con lo que se ahorra más combustible. El motor volverá a arrancar automáticamente en menos de medio segundo, al volver a pisar el pedal de embrague.

Esa rapidez para volver a arrancar es posible gracias al uso, por primera vez en el mundo, de un mecanismo de engranajes permanentemente embragado, donde el motor de arranque y el volante se conectan, a través de un engranaje anular, por un embrague unidireccional. Este sistema, que no requiere mantenimiento, no sólo elimina las limitaciones de par de un motor de arranque accionado por correa, sino que también reduce los niveles de ruido del arranque del motor en el habitáculo, así como los niveles de vibración de los asientos.

La tecnología Stop & Start de Toyota permite la utilización ininterrumpida del sistema de aire acondicionado.

Con el aire acondicionado en uso, el motor no se parará si no se ha alcanzado la temperatura deseada en el habitáculo. Una vez alcanzada la temperatura, el aire acondicionado pasará a “modo ECO”, de forma que el motor se pueda parar automáticamente. El motor volverá a arrancar automáticamente en caso de que la batería tenga poca carga, o si el vehículo empieza a moverse, por motivos de seguridad.

En conjunción con el sistema Stop & Start, se encenderá un indicador “ECO” en cada parada automática. Asimismo, un contador ECO muestra el tiempo de parada transcurrido en cada salida, y un cuentakilómetros ECO reinicializable muestra el tiempo de parada total acumulado del vehículo.

## Indicador de cambio de marchas

Un indicador de cambio de marchas sugiere al conductor del Auris que suba o baje la marcha para maximizar el ahorro de combustible. Mediante el control de las condiciones de conducción, la velocidad del motor y la aceleración, el sistema puede ayudar a reducir el consumo de combustible entre un 0,5 y un 3,0 %, en función del estilo de conducción.



## Bajo coste de mantenimiento

- Toyota Optimal Drive reduce las emisiones de CO<sub>2</sub>, lo que supone beneficios fiscales en muchos mercados
- Bajas clasificaciones de grupos de seguros gracias a un diseño que facilita las reparaciones
- Intervalo de mantenimiento de 15.000 km, que reduce los costes de mantenimiento y reparación
- Garantía de tres años/100.000 km

El coste de mantenimiento es uno de los elementos que más tienen en cuenta los clientes en el competitivo segmento C en Europa, y ha sido una consideración fundamental en el desarrollo del nuevo Auris.

### Beneficios fiscales con Toyota Optimal Drive

La aplicación de la tecnología Toyota Optimal Drive en la gama de modelos garantiza que el Auris no sólo proporciona un equilibrio óptimo entre potencia y emisiones, sino también un consumo de combustible y unas emisiones de CO<sub>2</sub> entre las más bajas del segmento.

El Auris 1.4 D-4D 90 CV puede presumir de unas emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 124 g/km, y el 1.33 Dual VVT-i con tecnología Stop & Start, de apenas 136 g/km. Estas reducciones considerables de las emisiones de CO<sub>2</sub> ofrecerán a los propietarios ventajas fiscales en muchos mercados europeos, como en Austria, Noruega, Portugal, Irlanda y Holanda.



### Seguro más barato

Las clasificaciones de seguros típicas del Auris en el Reino Unido estarán en el Grupo 10 (1.33 l) o el Grupo 13 (1.6 l) para los modelos de gasolina, y en el Grupo 11 (1.4 D) o el Grupo 18 (2.0 D) para las versiones D-4D. En Alemania, los mismos modelos se incluirán en el Grupo 19 (1.33 l) o el Grupo 20 (1.6 l) y en el Grupo 13 (1.4 D) o el Grupo 19 (2.0 D), respectivamente. Estas bajas clasificaciones se han conseguido, en parte, gracias al desarrollo del diseño de numerosos componentes, más sencillos de reparar y con un seguro asociado inferior, como las estructuras atornilladas del frontal y los grupos de faros de fácil sustitución.

### Reducido coste de mantenimiento

El programa de mantenimiento de Toyota cada 15.000 km está pensado para ofrecer a los clientes los mejores costes de mantenimiento y reparación de su categoría. Los ciclos de sustitución de los componentes se han ampliado sin sacrificar la fiabilidad, la durabilidad ni la seguridad, y sin recurrir a un costoso aceite sintético. La disposición del compartimento del motor y el acceso a los componentes, meticulosamente estudiados, contribuyen a minimizar el tiempo de mano de obra y, por tanto, el coste.

Todos los motores utilizan una correa de distribución sin mantenimiento, y las piezas del filtro de aceite son un 45 % más baratas. Las bujías de encendido, finas y de largo alcance, mejoran la refrigeración de la culata del cilindro y resultan además un 23 % más económicas.

El Auris se beneficia asimismo de la ya excelente reputación de bajos costes de reparación de Toyota. Muchos de sus componentes se han desarrollado específicamente para reducir los costes de reparación. Es el caso de los soportes de montaje de los faros delanteros, que están diseñados para romperse antes de que se dañe el faro propiamente dicho, y del gran paragolpes delantero, que reduce los daños al capó en caso de colisión.

### Sistema de control de mantenimiento del aceite (OMMS)

Los dos motores D-4D cuentan con un Sistema de control de mantenimiento del aceite (OMMS, Oil Maintenance Monitoring System) que supervisa constantemente el motor y determina el intervalo óptimo de cambio de aceite. Por otra parte, la adopción de unos ajustadores automáticos de válvula en el motor VVT-i Dual de 1.33 litros elimina la necesidad de ajustar periódicamente la holgura de las válvulas a lo largo de la vida útil del motor.

Los embragues se ajustan automáticamente, y un tensor automático evita la necesidad de revisar periódicamente la tensión de la correa auxiliar. La vida útil de la correa auxiliar es de 105.000 km, y el líquido refrigerante del motor dura 160.000 km.

### Garantía de tres años/100.000 km

El Auris 2010 cuenta con la garantía de tres años/100.000 km de Toyota, pero muchos componentes están diseñados para durar más del doble. El motor de arranque, por ejemplo, tiene una duración de al menos ocho años. Todos los motores incorporan un elevado número de componentes sin mantenimiento, e incluso los neumáticos han sido seleccionados para ofrecer el mejor equilibrio entre rendimiento y durabilidad.



## Acabados y especificaciones actualizados

- Nueva entrada USB/AUX para el control de audio de reproductores MP3
- Conectividad de telefonía móvil con manos libres Bluetooth y reconocimiento de voz
- Mejoras adicionales de las especificaciones, como sistema de entrada iluminada vinculado al sistema de acceso y arranque sin llave 'Smart Entry & Start', y cristales traseros oscurecidos con reducción UV
- Tapicería de asientos parcial en cuero / Alcantara



## Equipamiento

El Auris 2010 ofrece de serie un equipo de sonido totalmente integrado que incorpora una entrada mini jack y USB/AUX, situada en la guantera superior, para conectar reproductores MP3 directamente al sistema de audio. Este sistema de audio es regulable directamente desde el volante del conductor.

La tapicería de los asientos se ha actualizado en toda la gama, con cinco nuevos acabados disponibles para las inserciones principales: dos de tejido Gris Azul Atom, Gris Tatami, Gris Kaze, Gris Naranja Tatami TS Sport y Alcantara-, dos de punto de Tatami –gris oscuro, con estampado gris o rubí- y uno Alcantara. En los motores 1.6 VVT-i y 2.0 D-4D se ofrece la posibilidad de elegir el exclusivo Pack Premium que incluye Faros de Xenon, Tapicería Alcantara e Easy Pack (visor de Asistencia al aparcamiento trasero en el retrovisor interior electrocromático).

## ACABADOS

### Live

Incluso el acabado Live de acceso a la gama incorpora aire acondicionado, elevalunas eléctricos delanteros, un cuadro de mandos Optitron revisado con números blancos más fáciles de leer, un nuevo portaobjetos/reposabrazos acolchado en la consola central, un equipo con radio y reproductor de CD con 4 altavoces y un terminal de entrada de mini jack y USB/AUX, volante tapizado en cuero con mandos de control del audio, unos nuevos retrovisores exteriores con intermitentes integrados y volante y pomo de cambio en cuero.

### Active

Los modelos del acabado Active cuentan además con llantas de aleación de 16", retrovisores exteriores plegables eléctricamente del color de la carrocería, faros antiniebla delanteros, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, un equipo con radio y reproductor de CD con 2 altavoces adicionales y un terminal de entrada USB/AUX, y unos acabados interiores mejorados, con inserciones cromadas, costuras en el revestimiento de las puertas y tapicería de Tatami en los asientos.

Como opción para el acabado Active, en los modelos con motor de 1.33 Dual VVT-i y 1.4 D-4D se ofrece el Pack Connect que incluye conexión Bluetooth, Climatizador automático bizona y el Full Connect Audio System (con tecnología audiostreaming A2DP). En los modelos con motor 1.6 VVT-i y 2.0 D-4D el Pack ConnectDrive incluye además Control de Crucero con limitador de la velocidad.

### TS

La versión especial deportiva TS, en el centro de la gama del Auris 2010, está diseñada para atraer a una nueva base de clientes más juveniles. Incluye, como tope de la gama, llantas de aleación de 17", alerón trasero dinámico con luz de freno superior integrada, cristales traseros oscurecidos y grupos de faros delanteros halógenos oscurecidos.

En el interior, la versión TS cuenta con indicadores analógicos deportivos, tapicería exclusiva gris-naranja TS a juego, un reposabrazos central en el asiento trasero con portavasos y cristales traseros oscurecidos.

Entre las opciones, se ofrece también el Pack Connect que incluye conexión Bluetooth y Climatizador automático bizona. En el modelo con motor 2.0 D-4D el Pack ConnectDrive incluye además Control de Crucero con limitador de la velocidad.

### Advance

El acabado Advance ofrece control de crucero con limitador de la velocidad, acceso y arranque sin llave "Smart Entry & Start" una nueva iluminación de entrada, climatizador automático bizona, retrovisor interior electrocromático y un equipo de 6 altavoces con radio y reproductor de CD con conectividad Bluetooth, micrófono y reconocimiento de voz, sensor de lluvia y sensor de luz.

Como opción para el acabado Advance, se ofrece el Pack Premium que incluye faros de Xenon, tapicería Alcantara e Easy Pack (visor de Asistencia al aparcamiento trasero en el retrovisor interior electrocromático).