

Za oči, roke in zadnjo plat

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Po zgolj treh letih so pri Toyoti znova pljunili v roke in dodelali Aurisa. Zdaj ima več šarma (zunaj in noter), je odzivnejši (volan) in udobnejši (podvozje). Skratka: podobno uporaben, a prizanesljivejši do čutil.

► Mogoče so pri Toyoti pri Aurisu pretiravali z ambicijami. Leta 2007 je zamenjal legendarno Corollo, ki ni bila neki oblikovalski presežek, a je milijone ljudi prepričala z zanesljivostjo. Potem so nasledniku spremenili ime in mu poskušali dati tisto, kar je Corolli manjkalo: čustva. Prav gotovo je bil že prvi Auris lepši, z nenavadno oblikovano sredinsko konzolo in namestitvijo prestavne ročice celo avantgarden, vendar se račun vseeno ni izšel. Večina (Evropejcev) je bila za vola-

nom malce razočarana. Športna oblika še ne pomeni športnega avtomobila, in ker pri Toyoti nimajo pravih izkušenj z dinamičnimi modeli (neuspešnih modelov TS sploh ne bomo omenjali), so morali zgolj po treh letih stvari popravljati.

Toda zgodovina pravi, da se Japonci hitro učijo. Tudi (ali predvsem) pri Toyoti. Zato so Aurisu dodelali zunanost: pritaknili so mu nove žaromete, spremenili masko in motorni pokrov, prenesli bočne smernike v ohišje

zunanjih ogledal in ga zaradi izdatnejših odbijačev tudi podaljšali za 25 milimetrov skupne dolžine. Izrazitejša odbijača in povečana previsa za 15 mm (spredaj) in 10 mm (zadaj) pripomoreta k bolj športnemu videzu in hej, v primerjavi s škilavim predhodnikom je videti prav dobro.

Potem so se lotili še notranjosti. Kupci niso najbolje sprejeli nenavadno oblikovane ročne zavore, zato so oblikovalci naredili korak nazaj in bolj tradicionalno oblikovano ročico





postavili nižje med sedeža. Nad prestavno ročico je zdaj višji zaprt predalnik, ki se ga lahko uporablja tudi kot priročen komolčnik, vrh armaturne plošče pa je dobil mehkejšo oblogo. Nad senčniki merilnikov in nad zaprtim zgornjim predalom pred sovoznikom so oblikovalci namreč namestili očem in predvsem prstom prijaznejšo plast, ki notranjosti doda ščepec prestižnosti. In ko zraven prištejemo še bolj športen, spodaj porezan in s priročnimi gumbi založen volanski obroč, ki ga je Auris podedoval od drugih (mlajših) modelov, dobimo prav prijetno notranjost. Edina manjša slabost sta sprednja sedeža, saj so tekmeči veliko bolj radodarni z nižjim položajem in daljšim sedalnim delom, a spet ni tako hudo, da se človek tega ne bi navadil. Več sivih las nam je povzročala klimatska naprava, saj je v samodejnem načinu nenehoma pihala iz zgornjih šob, čeprav po tem ni bilo potrebe. Omenjeno motečo hibo, ki jo je imela že Corolla, je bilo treba potem ročno nastaviti,



da sinusi na koncu dneva niso protestirali. Merilniki Optitron z belo in oranžno osvetlitvijo ostajajo nespremenjeni, saj so pregledni, nenavadni in prav nič moteči niti ponoči. V zgornjem predalu sta odsele skrita multi-medijska priključka (USB in AUX), spodnji predalnik pa žal ni najbolj radodaren s prostornostjo. Auris z opremo Luna se pohvali kar s sedmimi varnostnimi blazinami, kar vpliva precej zaupanja ob dejstvu, da je že leta 2006 osvojil pet zvezdic na preizkusnih trkih Euro NCAP. Na žalost pa stabilnostni sistem VSC še vedno krasi seznam dodatne opreme. Pri Toyoti so se pohvalili, da so prisluhnili pripombam (evropskih) voznikov in dodelali sisteme, ki so preveč zanemarjali občutke za volanom. Zato je električno krmiljeni servovolan (EPS oziroma Electric Power Steering) veliko bolj radodaren s povratnimi informacijami, prav tako je podvozje z mehkejšimi blažilniki bolj ugašeno, beri prilagojeno evropskemu okusu. Brez slabe vesti lahko potrdimo, da so japonski inženirji v sodelovanju z evropskimi šli v pravo smer.



Občutek za volanskim obročem je veliko boljši, pristnejši, čeprav se lahko Auris v primerjavi s Focusom, Golfom, Civicom ali novo Astro še vedno lahko skrije. Neutrudljivo krmiljenje še ne pomeni, da pri Toyoti niso odpravili umetnega občutka na volanu, pravzaprav so ga samo malce omejili. Podobno velja za menjalnik. Odlično delovanje (kratki gibi natančno pretikanje) pokvari le preveč posrednosti. Kot bi mislili le na njene nežne roke ... Podvozje seveda še vedno ostaja klasično (McPhersonovi vzmetni nogi spredaj in poltoga prema zadaj), za več užitkov pa morate kupiti vsaj različico 2.2 D-4D, ki ima zadaj posamično obešena kolesa. Zato pa ima Auris kar štirikrat kolutne zavore, ki uravnoteženemu (in ne športnemu!) podvozju dajo občutek zanesljivosti. Motor je stari znanec s Toyotinih prodajnih polic, 1,4-litrski štirivaljnik s tehnologijo skupnega voda in piezo vbrizgalnimi šobami. Čeprav ima le osem ventilov in skromno prostornino (sploh za dizla!), je med 2.000 in 4.000 vrtljaji v sodelovanju s turbopuhalom dovolj poskočen,

da več ne boste potrebovali. Precej anemičen postane pod 2.000 vrtljaji, ko turbopuhalo dizelski tehnologiji še ne priskoči na pomoč. V mestu bi tako pri 90-stopinjskih ovinkih najraje pretaknili v prvo prestavo, čeprav je v resnici prekratka, zato raje počakaš na sapico iz prisilnega polnjenja. Prav tako se ne splača poganjati glavne gredi nad 4.000 vrtljaji. Motor se sicer lahko zavrti tisočaka več, vendar je pri tem le glasen, poskočen pa prav gotovo ne. K manjši porabi, pravijo, pripomorejo gume z manjšim kotalnim uporom, manjša masa in nižja lega avtomobila, motor z manjšimi izgubami ... Pri Toyoti to imenujejo Toyota Optimal Drive in z zmernim voznikom to pomeni skromno porabo in majhno onesnaževanje (124 g CO₂/km). No, naših 90 'konjičkov' je porabilo povprečno 6,7 litra na



100 kilometrov, kar lahko deloma pripišemo tudi vozniku.

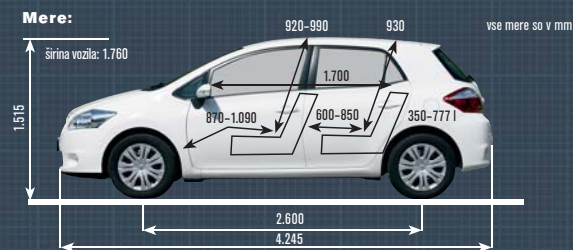
Pri Toyoti so nedvomno krenili v pravo smer in Aurisu počasi dodajajo čustveni naboj. A pri čustvih je pomemben tudi motor, zato smo že nestrpni, kako se bo novi Auris izkazal s poskočnejšim turbodizlom ali z bencinskim motorjem. ❄❄

Tehnični podatki

I Toyota Auris 1.4 D-4D Luna (5 vrat)

CENA: (Toyota Adria, d. o. o.)
Osnovni model: 18.500 EUR
Testno vozilo: 20.570 EUR

Moč: 66 kW (90 KM)
Pospešek: 12,8 s
Največja hitrost: 175 km/h
Povpr. poraba: 6,7 l/100 km



NAŠE MERITVE

T = 18 °C / p = 1.030 mbar / rel. vl. = 41 %
 Stanje kilometrskega števca: 3.437 km

Vozne lastnosti

Pospeški

0–100 km/h: 12,8 s
 402 m z mesta: 18,5 s (118 km/h)

Prožnost

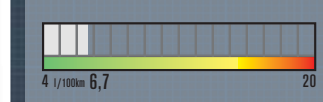
50–90 km/h (IV./V.): 10,2/19,7 s
 80–120 km/h (V./VI.): 14,8/17,1 s

Največja hitrost

175 km/h (V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje: 6,0
 največje povprečje: 7,2
 skupno testno povprečje: 6,7

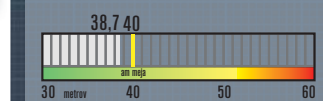


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	57	56	55	54	
90 km/h	64	62	60	60	
130 km/h	68	67	66	64	
Prostí tek					38

Zavorna pot m

od 100 km/h: 38,7 (AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

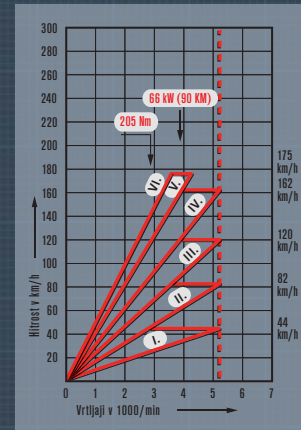
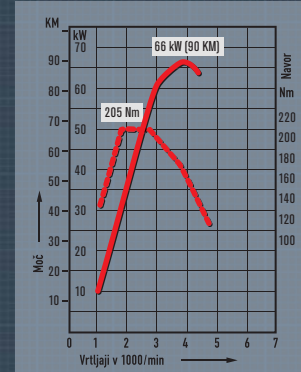


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Med 2.000 in 4.000 vrtljaji glavne gredi je vožnja prav prijetna. In nič več.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.364 cm³ - največja moč 66 kW (90 KM) pri 3.800/min - največji navor 205 Nm pri 1.800–2.800/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55/R16 V (Continental ContiPremiumContact2) **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesilci, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilni, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 11,0 m - posoda za gorivo 55 l. **Mase:** prazno vozilo 1.260 kg - dovoljena skupna masa 1.760 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0–100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 5,6/4,2/4,7 l/100 km, izpust CO₂ 124 g/km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);
 1 × letalski kovček (36 l);
 1 × kovček (68,5 l)



Ocena

Zunanost (15)	11	Po mnenju večine lepši od predhodnika. Bingo, torej!
Notranjost (125)	90	Po velikosti notranjosti povsem primerljiv s tekmeči, nekaj točk izgubi pri klimatizaciji in opremljenosti, pridobi pa pri kakovosti.
Motor, pogon, podvozje (65)	47	Motor je kljub osmim ventilom sodoben, a prešibak, boljša pa sta menjalnik in podvozje.
Vozne lastnosti (70)	59	Povprečna lega in stabilnost, dober občutek pri polnem zaviranju.
Zmogljivosti (35)	18	Ob delovanju turbopuhala povprečen, sicer podpovprečen.
Varnost (45)	23	Pohvalimo sedem varnostnih blazin, grajamo ESP med dodatno opremo. Čeprav naj bi bil šparovček, se na testu ni najbolj izkazal, dobro ohranja vrednost kot rabljen.
Gospodarnost (65)	46	
Skupaj	294	Pri Urban Cruiserju smo nad motorjem bolj navdušeni, kar lahko pripišemo manjši masi. Napredek pri menjalniku in volanskem mehanizmu je očiten, a Toyota čaka še kar nekaj dela.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor med 2.000 in 4.000 vrtljaji
- ▲ šeststopenjski menjalnik
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ oblika volanskega obroča
- ▲ sedem varnostnih blazin
- ▼ motor pod 2.000 vrtljaji
- ▼ pihanje klime
- ▼ povprečen sedež
- ▼ nima stabilnostnega sistema (VSC)
- ▼ pogojno uporabna zaprta predalnika pred sovoznikom