

Od znotraj navzven!

Pri Toyoti se hvalejo, da so ga oblikovali od znotraj navzven, torej od velikega sredinskega grebena med prednjima sedežema proti zunanjosti. Čeprav se sliši čudno, ima smisel!



► Oblikovalci so prve črte zarisali na sredinskem grebenu, ki je dobil glavno vlogo v novem Aurisu. Greben je velik, svetel, na pravem mestu za podporo menjalniški ročici, vendar hkrati za kolena prvih potnikov prav nič morec. Pod obok pa lahko spravite tudi kakšno denarnico ali telefon. Skratka: nenevanen, vendar lep in uporaben. Čeprav se sliši čudno, da so oblikovalci zavrhili svincnike (no, ne boste malenkosti, saj vsi vermo, da so zagnali računati).

ške programe za oblikovanje) najprej za notranjost, ima smisel. Kje ste večinoma časa vi, ki ste se odločili za avtomobil in zanj odšeli denar? Zunaj, ob avtomobilu? Ne, za volanskim obročem! Zato je upravica trditve, da bi vam moralo biti popolnoma vseeno, kakšna je zunanjost, saj od nje izva volana nimate veliko, pomembnejše pa je, da se kot lastnik in upravljač v notranjosti pocutite kraljevsko. In tam se lastnik Aurisa dobro počuti.

Položaj za volanom je zaradi izdatno nastavljivega volanskega obroča (tako vzdoljno kot po višini) in po višini nastavljivega sedeža boljši, kot smo bili vajeni v Coroli.

No, ne bom ga primerjati s Corollo, saj naj bi Auris privabljal predvsem dinamične (mlajše?) vozilke, Corolla pa starejše parate ali celo dnužine, vendar sta si dovolj podobna, da kakšna vzpoprednica ne bo škodila. Tudi objika armaturne plošče in tehnologija Optitron pri instrumentni plošči priporomoreta, da je Auris skoraj bolj svež v notranjosti

"Oblikovalci so prve črte zarisali na sredinsku grebenu med prednjima sedežema."



"Z daljšo peto prestavo ali s seststopenjskim menjalnikom bil bilo na avtocesti verjetno tiše in varčnejše."

gredi, ki uravnava neodvisno tako sesalno kot izpušno odmično gred in s tem prilagaja čas delovanja ventilov. Do 4.000 vrtiljavjev je motor prožen, da lahko celo malce pocivate z desnico, in tudi umnijen, od 4.000 do 6.000 (ali celo 500 vrtiljavjev več) pa je glasnejši, bolj športen. Motor ni razgrajati niti ne boste imeli ob njem potnih rok, vendar pa je tako poskočen, da več ne potrebujejo, razen ce hočete biti na cesti Andrej Jereb (ki je imel - zanimivo - kot prodajalec Toyot tudi napelko na testnem avtomobilu) ali v dobrih starih časih (ko je še vozil za Toyoto) Carlos Statiz. Pri motorju so - da so sploh dosegli te rezultate - uporabili bat z nizkim trenjem, pritaknili dolg sesalni kolektor, skrbno oblikovali zgorevalno komoro, poskrbeli za zamik ročne grede, uporabili nihajne vzvode s krogličnim lezaji za manjše trenje in - za lažje vzdrževanje - pritrdiri vžigalne svečke do doljšega življenjskega dobi. Tudi zato, ker je katalizator nameščen v izpušnem koletoru, motor ustrez normam Euro 4. V nasprotnu z zmogljivješini dizlu je benzinski Auris oboržen le s petstopenjskim ročnim menjalnikom, kar je sicer povsem dovolj za poskočnost, malce manj pa za silno udobje in (verjetno) tudi za porabo goriva. Pri hitrosti 130 kilometrov na uro v peti prestavi meritnik vrtiljavjev že poplesuje okoli številke 4.000, kar je moteče za pogovor in predvsem (zelo verjetno) razlog, da nam je na testu v povprečju porabil skoraj deset litrov. Z daljšo peto prestavo ali s sestoplenjskim menjalnikom bi bilo na avtocesti verjetno tiše in varčnejše.

Auris je bolj živ od Corolle, o tem ni dvoma. To postare jasno takoj, ko sedete za njegov volanski obroč. Vprašanje je, ali je dovolj živ. Jaz bi si želel boljši sedež in idejalnejo postavitev volanskega obroča. **◀**

Matevž Koršec

**PRENEŠI
OZADJE**

| Toyota Auris 1.6 Dual VVT-i Luna

različico (ki sicer spada v zlato sredino, če upoštevamo še turbodizelske različice), ki se polnavi s povsem novim motorjem,

lahko mimo rečeno, da je eden boljših delov teža avtomobila. Inzenirji in tehniki so iz 1,6-litrskega atmosferskega motorja, ki se manjši masi v prid bahu tudi z aluminijskim blokom in s plastičnim sesalnim kolektorjem, izvleklj kar 91 kilovatov (124 konjev). A število kilovatov oziroma dobitih startnih konjiekov ne pove vse zgodbe, saj je Auris zelo radoden z navoron v nizjih in srednjih vrtiljajih ter z močjo v višjih.

Načrtovalci so to dosegli z novim sistemom, imenovanim Dual VVT-i, ki pa je pravzaprav le nadgrajen sistem, ki ga ima Toyota že daj casa. Bistvo te tehnike je ločen elektrohidraulični sistem na vsaki odmični

Dušan Lukč

Da gre za nov, drugačen avto, z drugo tehniko in drugo dušo. Ampak zakaj se potem v Corollah le petstopenjski menjalnik, tako kratek, da se na avtocesti motor glasno trudi pri petih in več tisočkih vrtiljav. Zakaj na ne najudobnejši sedežih? Zakaj ima bencinski Auris (kot je bilo pri bencinskem Corollah) ob odvzetem plinu (recimo ob prestavljanju) močjo pasti, pa je slušati, kot da znamke, ki slovi po svoji natarnostni in dodeljanosti, včasih po avtomobilu (ki je sicer dober) kvartiti take nepotrebne slabosti? **◀**



če ne bi uporabili dobrih in preizkušenih komponent. Ima pa Auris pomoč pri prestavljanju (ki upošteva različne okoliščine vožnje, tudi položaj stopalke za plin in način vožnje), ki na armaturni plošči v obliki dveh puščic nakazuje, kolaj bi bilo pametno prestaviti. Razen če niste pravkar opravili voziščega izpita in ste za volantom vedno zelo nerodni, vam priporoček ne pomaga kaj veliko, čeprav pri Toyoti pravijo, da bi z upoštevanjem tegev prikazovalnika lahko privarčevali do pet odstotkov goriva.

Osebno menim, da je to najbolj nesmiseln del novince, vsaj če imate kanček občutka za upravljanje avtomobilske tehnike. Prostora na zadnjih sedežih je veliko, saj lahko celo jaz s svojimi 180 centimetri zlahka sedim, ob tem pa ostane tako pri nogah kot pri glavah kar nekaj centimetrov. Naslon zadnjega sedeža (ki je po tretjini deljiv) je mogoče (ločeno) nastaviti v dveh naklonih, vendar pa se - ko potrebujeve več kot samo osnovni pritjažnik - ne skrje toliko da bi imeli raven delovanja Easy Fit prevzet od Corolle.



kot pri zunanjih oblinah. Številnice so oblikovane tridimenzionalno, kot bi jih večno namestili pred vozilnik. Mogoče ne bodo všeč vsem, vendar vam lahko zagotovim, da je pregledna in logična. Znotraj vseh številnic so namestili še meritnik kolicine goriva, temperature hladilne in tekočine in prevoženih kilometrov ter potovalni računalnik. Pri Toyoti niso naredili iste napake kot pri Yarisu, ko so 'pozbivali' na dnevne

luči (in s tem primerno dnevno osvetlitev instrumentne plošče), so pa podobno kot pri malčku namestili tipko za upravljanje potovalnega računalnika daleč od voznila. Namesto na obvolanskih ročicah je namreč potovalni računalnik možno preklopiti le za volanskim obročem (na spodnji strani instrumentne plošče), kar je zanimalno, neročno in nevarno, če to počnete med vožnjo.

A podobnosti z Yarismom še ni konec. Ker so bile ocene za Yarispa med kupci dobre (kar kaže tudi dobra prodaja), so pri Toyoti zvito ponovili vajo tudi pri večjem Aurisu. Materiali na armaturni plošči so podobni, dva zaprlja prednega pred sovoznikom smo tudi že videli, prav tako manjši predniki pod sovoznikovim sedežem. Njihova poteza je razumljiva, saj bi bili neu... nespetni,

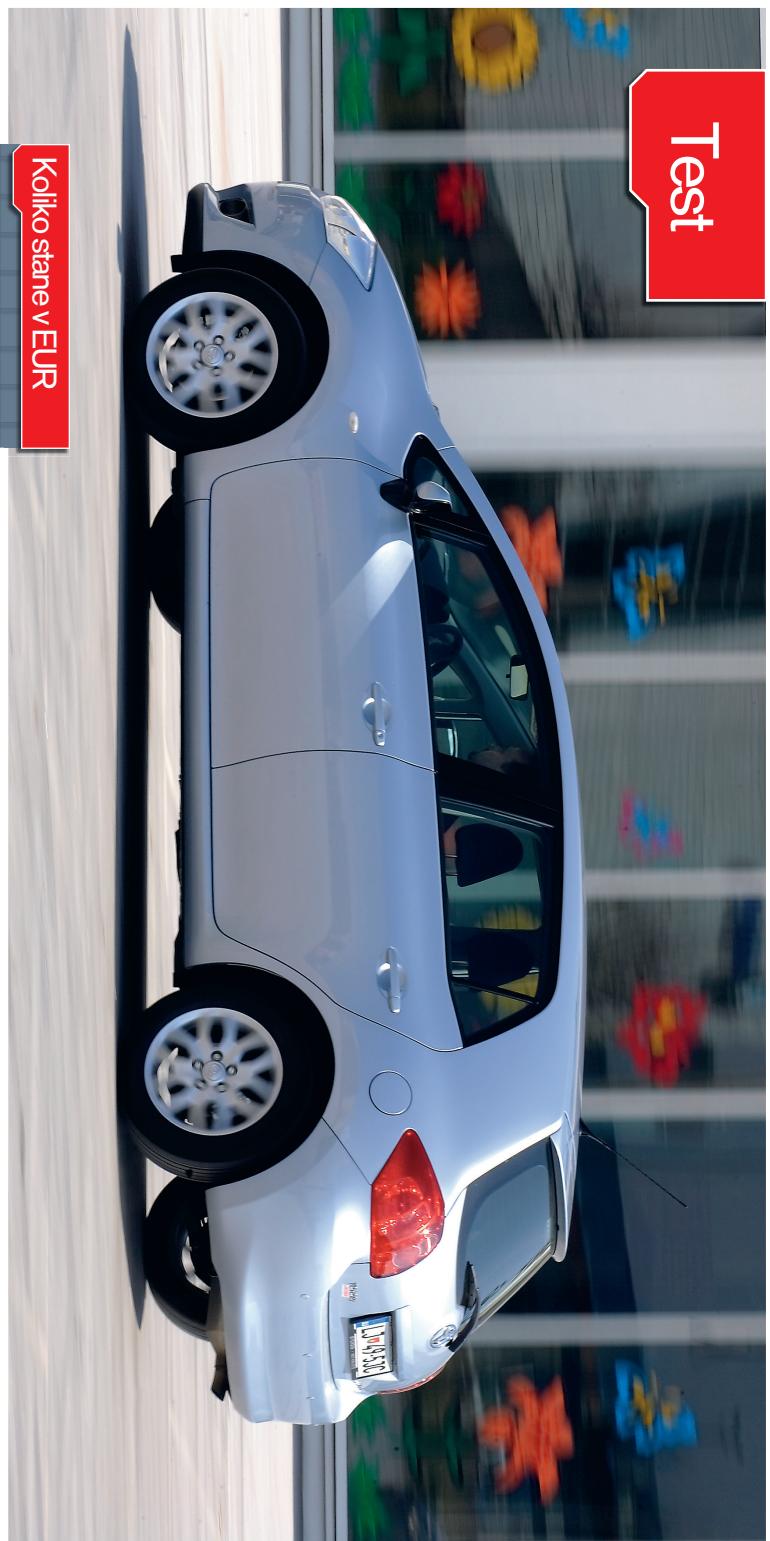
Verso. Škoda pa je tudi, da Auris nima pomembne zadnje klopi, saj bi mu le za to dali precej več točk, kot jih je prejel z osnovnim 354-litrskim pritjažnikom. Zgoj za primerjav: Megane ima v zadku 20 litrov manj, Trisosedem 10 manj. Golf prav tolken pritjažnik, športni Civic pa kar 100 litrov več! Povprečje skratka.

Auris naj bi morebitne kupce navduševal tudi s športno noto. Gledate na to, da smo imeli na testu najmočnejšo bencinsko

luč (in s tem primerno dnevno osvetlitev instrumentne plošče), so pa podobno kot pri malčku namestili tipko za upravljanje potovalnega računalnika daleč od voznila. Namesto na obvolanskih ročicah je namreč potovalni računalnik možno preklopiti le za volanskim obročem (na spodnji strani instrumentne plošče), kar je zanimalno, neročno in nevarno, če to počnete med vožnjo.

A podobnosti z Yarismom še ni konec. Ker so bile ocene za Yarispa med kupci dobre (kar kaže tudi dobra prodaja), so pri Toyoti zvito ponovili vajo tudi pri večjem Aurisu. Materiali na armaturni plošči so podobni, dva zaprlja prednega pred sovoznikom smo tudi že videli, prav tako manjši predniki pod sovoznikovim sedežem. Njihova poteza je razumljiva, saj bi bili neu... nespetni,

Auris, ki ga za slovenski trg izdelujejo v Toyotini turški tovarni, si lahko omisite v novo, vendar pri podvožaju načrtovalci očitno niso odkrivali Amerike. Sprej daj sta nameščeni McPhersonovi vzmetni nogi, zadaj preverjava potoga prema. Zadajo prema (ki zagotavlja dovolj udobja, predvsem pa zasede malo prostora) so vgradili med posodo za gorivo in



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	380
Interior pack	90
Style pack	590
Parkirna tipala zatrljaj	295

„Število kilovatov ozioroma dobrih starih konjičkov ne pove vse zgodbe!“

namenitnim kolesom dovolj globoko, da porabi v prid ravno dno. Tudi pri hitrej odpeljanju ovinikali ali spolzeken cestišču na avtomobil ni nikoli negativno presestel, prav nasprotno: z dobrimi gumami ste lahko tudi z 1,6-litrsko različico precej hitri. Že sedaj pa nas črvči, kaj bo pokazal test najmočnejše, kar 177 ‚konjev‘ močne turbodizelske različice, ki poleg šeststopenjskega menjajnika

razkrili. S testom in z razkritimi dirkaškimi ambicijami Toyote, seveda.

Toyoča čaka še veliko dela, če bo hotela ljudi prepricati, da zna izdelovati dinamitne (športne) avtomobile. Ne nazadnje imajo v avtomobilskem športu bolj kot ne slab sloves: iz relja za SP so izstopili (prej pa so jih začutili tudi pri goljufanju), v formulni 1 pa klub rekordnemu proračunu, še vedno ni uspešno. Torej jim kravo manjka športni imidž. Auris je sveže oblikovan, dinamičen avtomobil, ki bo morda preprical tudi tiste, ki so se kakovosti v prid do sedaj vozili v oblikovno dolgočasnih Toyotah (ali drugih znankah). Mogoče pa bo prav nova elektronika servista ‚Križiga‘ pik na i, da bodo ljudi prepricali. Slovenija (in vse države zacepla elektronsko dokumentacijo servisiranja avtomobila, ki pisarie in žigosanje servisnih in garancijskih dokumentov posilja na odpad zgodovine. Vsako novo ali obnovljeno osveženo Toyotino vozilo (torej to ne velja za starra vozila!) bo namreč na podlagi



številke šasije oziorama registrske tablice dobitio elektronski zapis, ki se bo posodobil po vsakem servisu in bo shranjen v Bruslju. Zato – tako pravijo pri Toyoti – bo manj možnosti zlorab (neupravljeno žigosanje križič, preglej nad resničnimi prevoznimi kilometri) in boljši bo (vseevropski) pregled. Seveda so začeli prav z novim Aurisom! ■

Tabela konkurenčne

MODEL	Toyota Auris 1.6 Dual VVT-i Terra	Volkswagen Golf 1.6 FSI Trendline	Fiat 500 1.4 16V	Opel Astra 1.6 16V Twinport Essentia
Motor (zastor)	4-vafini - VTEC	4-vafini - VTEC	4-vafini - VTEC	4-vafini - VTEC
Guma postojana (cm²)	1.598	1.598	1.598	1.598
Največja moč (kW/kM pri 1/min)	91/124 pri 6.000	85/115 pri 6.000	85/115 pri 6.000	85/115 pri 6.000
Dolžina × širina × višina (mm)	4.470 × 1.760 × 1.450	4.470 × 1.760 × 1.450	4.470 × 1.760 × 1.450	4.470 × 1.760 × 1.450
Največja hitrost (km/h)	190	190	190	190
Pogon na vse kolesa (s)	10.4	10.8	10.8	10.8
Pogon na zadnje kolesa (km/h)	5.9/7.1/9.0	5.4/6.6/8.7	5.4/6.6/8.7	5.4/6.6/8.7
Cena lastninega modela (EUR)	15.280	17.399	15.574	14.950

prično vodilo iz kakšega jekla). Ali je druga zadnja prema boli namenjena homologaciji za diktanje (iz rei avtomobila Corolla S2000 bo zelo verjetno kmalu nastal Auris S2000) ali je le prepotrebna nadgradnja zaradi precej večje moči, pa upamo, da vam bono kmalu

Tehnični podatki

CENA:

[Toyota Auris]

1.6 Dual VVT-i Terra

17.140 EUR

Testno vozilo:

18.495 EUR

Moc:

91 kW (124 KM)

Pospesek:

105 s

Po pr. poraba:

9.8 l/100 km

Sistematični pogled

Na 15.000 km

na 15.000 km

na 15.000 km

Garancija:

[3 leti ali 100.000 kilometrov, splošne opančnice,

rebiti servis, delo:

133

obvezno zavrnjanje (2):

2.555

12 let garancije za hranjenje, 3 leta garancije za materjal:

621

kasko zavrnjanje (2):

2.314

gorivo (1):

9.869

gume (1):

2.561

Skupaj:

9.432

Strošek za prevoženi km:

0.27 EUR/km

27.485

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

9.432

1.000 km (12.000 km)

9.432

20.000 km

18.868

30.000 km

27.485

40.000 km

35.000 km

45.000 km

50.000 km

55.000 km

60.000 km

65.000 km

70.000 km

75.000 km

80.000 km

85.000 km

90.000 km

95.000 km

100.000 km

105.000 km

110.000 km

115.000 km

120.000 km

125.000 km

130.000 km

135.000 km

140.000 km

145.000 km

150.000 km

155.000 km

160.000 km

165.000 km

170.000 km

175.000 km

180.000 km

185.000 km

190.000 km

195.000 km

200.000 km

205.000 km

210.000 km

215.000 km

220.000 km

225.000 km

230.000 km

235.000 km

240.000 km

245.000 km

250.000 km

255.000 km

260.000 km

265.000 km

270.000 km

275.000 km

280.000 km

285.000 km

290.000 km

295.000 km

300.000 km

305.000 km

310.000 km

315.000 km

320.000 km

325.000 km

330.000 km

335.000 km

340.000 km

345.000 km

350.000 km

355.000 km

360.000 km

365.000 km

370.000 km

375.000 km

380.000 km

385.000 km

390.000 km

395.000 km

400.000 km

405.000 km

410.000 km

415.000 km

420.000 km

425.000 km

430.000 km

435.000 km

440.000 km

445.000 km

450.000 km

</div