

Kratek test



besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Po navadi je tako, da je najdražja različica določenega modela avtomobila tudi najzmožljivejša – ne pa tudi nujno najbolj športna.

Nadauris

► Točno tako je, recimo, pri Aurisu.

Najzmožljivejši motor ni bencinski, ampak dizelski (in to s krepkim naskokom), ki z 2,2 litra prostornine zmora zdravih (ne pa tudi v najnižjih vrtljajih prožnih) 177 'konjev', pri Toyoti pa že od mednarodne predstavitev tega Aurisa poudarjajo, da (kljub opremi Sport) ni najbolj športen, temveč najboljši. Po dveh tednih preizkušanja jim verjamemo.

Ne le zato, ker je bilo že vnaprej jasno, da bo takšen Auris zlahka najboljši. Najzmožljivejši motor plus bogata oprema je recept, s katerim težko ustrelis mimo – ob primerni ceni, seveda. In glede na to, da takšen Auris stane dobrih 15 tisočakov, kar je primerljivo s konkurenčnimi vozili, je ne le najboljši med sebi enakimi, temveč zelo visoko tudi v primerjavi s tekmcemi.

Zanimivo je, da so se pri Toyoti odločili, da

Auris s tem motorjem potrebuje boljšo zadnjo premo. V njem tako ne boste našli poltoge preme, ampak posamično obešena kolesa z dvojnimi prečnimi vodili. Ob normalni uporabi tega sicer sploh ne boste opazili. Da so zadaj posamične obese postane opazno le, ko je voznik v ovinkih zelo športno razpoložen, cestišče pod kolesi pa neravnov. Tako je zadek bolj umirjen.

Zakaj torej posamične obese, ki (roko na srce) v takšnem avtu niti niso potrebne? Verjetno zato, ker bo Auris prej ali slej dobil tudi pravo športno (in bencinsko gnano) različico, poleg tega pa so takšne obese potrebne tudi, ko gr za predelavo v dirkalnik.

Ampak tale Auris ni dirkalnik, je pa zelo udoben in hiter avtomobil, ki bo ne preveliko družino zlahka in udobno prevažal naokoli. Ob tem se lahko pohvali z dokaj nizko rav-

njo motornega hrupa v kabini (še vedno pa 'navdušuje' preslaba zvočna izolacija dna vozila, saj so udarci kamenčkov izpod koles ali šumenje vode ob dežju preglasni), udobnim sedenjem in bogato opremo. Prtljažnik in prostornost zadnje klopi sta v razrednem povprečju, uporabljeni materiali so na pogled kakovostni (na dotik pa, vsaj plastika armaturne plošče, malo manji), ergonomija pa je povsem evropska.

Potem se pojavi samo še vprašanje: res potrebujejo tako dobro motoriziranega Aurisa? Bodimo realni: lepo bi ga bilo imeti, a v resnicici je daleč najboljša izbira malenkost slabše opremljen (med drugim brez usnja, 17-palčnih koles in ksenonskih žarometov) dvovlitrski dizel ...



I Toyota Auris 2.2 D-4D (130 kW) Sport (5 vrat)

DIRKALIŠČE	
17. 1:00,31 s	
1.BMW M3	(L) 56,36
13.Renault Megane RS 2.0 dCi (L)	59,07
14.Seat Leon 2.0 TDI (140) DSG (L)	59,44
18.BMW 123d	(Z) 1:00,31
Več na www.avto-magazin.si . Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com). *(L) letne, (Z) zimske gume	



Toyota Auris 2.2 D-4D (130 kW) Sport (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 25.190 EUR
Cena testnega vozila: 25.570 EUR

NAŠE MERITVE

[T=10 °C / p=910 mbar / rel. vl.: 62 % / Stanje stevca: 6.052 km]

POSPESKI

0-100 km/h:	8,2 s
402 m z mesta:	16,0 s (139 km/h)
1.000 m z mesta:	28,7 s (174 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	7,8 s
50-90 km/h (V.):	13,5 s
80-120 km/h (V.):	8,6 s
80-120 km/h (VI.):	14,6 s

NAJVEČJA HITROST

210 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.231 cm³ – največja moč 130 kW (177 KM) pri 3.600/min – največji navor 400 Nm pri 2.000–2.600/min.
Prenos moči: motor pogonja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050A).

Mase: prazno vozilo 1.435 kg – dovoljena skupna masa 1.920 kg.
Mere: dolžina 4.220 mm – širina 1.760 mm – višina 1.505 mm
– prtljažnik 354–761 l – posoda za gorivo 55 l.

Zmožljivosti: največja hitrost 210 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,1 s

– poraba goriva (ECE) 7,9/5,2/6,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ cena
- ▲ zmogljivosti
- ▲ izdelava
- ▲ VSC je vendarle popolnoma izklopljiv

- ▼ premalo prožen motor v najnižjih vrtljajih
- ▼ material armaturne plošče (le na otip)
- ▼ zvočna izolacija dna vozila in zadnjih kolotelkov

Končna ocena

Da, je najboljši Auris. Ne, glede na to, kaj ponuja, ni predrag. Ampak če ne lovite prestiža v avtomobilskem razredu, ki prestižu pravzaprav niti ni namenjen, raje posezite stopnico niže.