

Hibrid za ljubitelje



Toyotin Auris na evropski trg prvič prinaša hibridni sistem kot dodatek. Ob običajnih motorjih, bencinskih in dizelskih, je zdaj na voljo v tem modelu, s čimer napoveduje nadaljnji pohod hibridne tehnologije na staro celino, kjer se še ni uveljavila.

» Vsekakor je treba Toyoto pohvaliti, da si je tudi v Evropo upala s hibridnim pogonom, ki se navsezadnje še ni prav uveljavil. Prius je sicer prejel številna priznanja, a prodajne številke doslej niso najbolj prepričale. Seveda pa od priznanj in različnih naslovov avtomobilske znam-

ke ne morejo živeti. Najpomembnejša je prodaja, ta pa je posledica preprostih stvari, ali kupci avtomobil sprejmejo in ga v dovolj velikem številu kupujejo.

Podobno velja za Aurisa. Ob predstavitvi pred nekaj leti, ko so pri evropski Toyoti z njim zamenjali po vsem svetu

uspešno Corollo, se Auris pri kupcih ni preveč izkazal. Povpraševanje je bilo zagotovo manjše, kot so pri Toyoti Europe pričakovali. Tudi zato bo osvežitev ponudbe Aurisa z novo pogonsko tehnologijo dobrodošla.

Auris HSD je pravzaprav združitev že

znane zunanosti in notranosti dosedanjega modela in kombinacije pogonskih motorjev iz hibridne Toyote Prius. To pomeni, da lahko kupec z Aurisom dobi še malo krajši hibridni avtomobil, pravzaprav je to doslej najmanjši serijski pedsedežni hibrid.

Od Priusa smo vajeni nekaterih posebnosti Toyotinega hibridnega pogona. Manj razveseljivo je zagotovo dejstvo, da ima zdaj Auris še malo zmanjšan prtljažnik. A to odtehta zadnja klop, ki jo lahko prevrnemo in prtljažnik povečamo, seveda na račun manjšega števila potnikov.

Kar veliko pa je tudi prednosti. Če brez predsodkov sedemo za volan Aurisa, potem zagotovo uživamo v enostavnosti upravljanja in vožnje. V prvi vrsti za to skrbi samodejni menjalnik. Gre za planetno gonilo, ki opravlja vse pomembne funkcije pogona – prenaša pogonsko moč iz bencinskega ali elektromotorja na prednji kolesi ali pa na generator prenaša kinetično energijo s prednjih koles, kadar avtomobil zaustavlja ali če zaviramo.



Planetno gonilo deluje kot neskončnostopenjski menjalnik, kar je v redu, ko Aurisa poganja le elektromotor (ob speljevanju ali največ kakšen kilometer v optimalnih razmerah in le do hitrosti 40 km/h). Kot pri Priusu pa se moramo navaditi na ne-navaden zvok bencinskega motorja, saj ta običajno deluje pri stalnih vrtljajih, kar je za porabo goriva optimalno.

Toliko o teoriji pogona.

V praksi se vožnja z Aurisom od tiste s



Toyota Auris HSD 1.8 THS Sol

Cena osnovnega modela: 24.090 EUR

Cena testnega vozila: 24.510 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.080 mbar / rel. vl. = 35 % / stanje kilometrskega števca: 3.127 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,5 s
402 m z mesta: 17,0 s (125 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

169 km/h
(ročica menjalnika v položaju D.)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 5,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - globna prostornina 1.798 cm³ - največja moč 73 kW (99 KM) pri 5.200/min - največji navor 142 Nm pri 4.000/min. Elektromotor: sinhronski motor s trajnim magnetom - najvišja napetost 650 V - največja moč 60 kW - največji navor 207 Nm. Baterija: nikelj-metal-hidridna - nazivna napetost 202 V.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik - gume 215/45 R 17 V (Michelin Energy Saver).

Masi: prazno vozilo 1.455 kg - dovoljena skupna masa 1.805 kg. Mere: dolžina 4.245 mm - širina 1.760 mm - višina 1.515 mm - medosna razdalja 2.600 mm - prtljažnik 279 - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 3,8 l/100 km, izpust CO₂ 89 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ volanski občutek in vodljivost
- ▲ enostavnost vožnje in upravljanja
- ▲ v določenih pogojih zelo varčna poraba
- ▼ premalo prostorov za drobnarije za voznika in sovoznika
- ▼ cenovno uporabljenih materialov v notranjosti
- ▼ občutek pri zaviranju, da gre za veliko težji avto

Končna ocena

Auris HSD je najmanjši hibrid. Kdor prisega na te vrste avtomobilov, ga bo z veseljem uporabljal. Glede varčnosti pa: najti je mogoče tudi takšne z drugačnim, manj zapletenim in cenovno dražjim hibridnim pogonom.

Priusom ne razlikuje veliko. To torej pomeni, da je možno s hibridom porabiti malo goriva, a le, če vozimo po mestu ali lagodno nekje na odprtih cestah. Vsako pospeševanje čez 100 km/h in nato vožnja po avtocestah na porabo goriva precej vplivata. V praksi je razlika lahko tudi tri litre (pet proti osem), naše testno povprečje 5,9 litra na 100 kilometrov pa je nastalo predvsem zaradi več vožnje zunaj mest ali po ljubljanski obvoznici. Pa še to: več kot 180 kilometrov na uro z Aurisom HSD ne morete voziti, ker ima elektronsko zaporo.

Če bi bolj varčno pritiskali na plin, pa bi z Aurisom lahko dosegli povprečje tudi pod petimi litri. To pa je prej možno v mestu, z vožnjo z več ustavljanji in speljevanji (kjer za varčevanje skrbi elektromotor), kot pa na cestah, kjer je ob kratkih pospeških potrebna tudi daljša vožnja s plinom bencinskega motorja.

Je pa treba priznati, da je Auris dokaj zanesljiv pri vožnji v ovinkih ter tudi dovolj udoben, da ga lahko glede vsega drugega primerjamo s tekmeči na bencinski pogon.

Seveda ne moremo mimo že običajnih opažanj pri Aurisu: da oba potnika na prednjih sedežih težko karkoli spravita v premajhne ali neprimerne prostore za drobnarije (zlasti je nedostopen tisti pod sredinskim lokom, na katerem je nameščena ročica samodejnega menjalnika). Še največ pohvale si zaslužita oba zapr-

ta predala pred sopotnikom, a tja voznik težko seže.

Preseneča tudi cenen vtis police nad prtljažnikom, saj se skoraj vedno zgodi, da po tem, ko odpremo prtljažna vrata, pokrov ne pade več v svoje ležišče. Pravzaprav je takšna cenenost nevredna te znamke ...

Pohvaliti pa moram uporabnost zaslonne kamere za vzvratno vožnjo v vzvratnem ogledalu. Razločnost je veliko boljše, kot smo bili doslej vajeni pri zaslonih v sredini armaturne plošče, včasih lahko malo ponagaja premočna svetloba, usmerjena v vzvratno ogledalo.

Auris HSD bo zagotovo zadovoljil tiste, ki želijo varčevati s porabo goriva in manj onesnaževati okolje s CO₂, a nočejo kupiti skoraj enako varčnih dizelskih različic. ❧

V praksi se vožnja z Aurisom od tiste s Priusom ne razlikuje veliko.