

TEST TOYOTA AURIS 1.4 D-4D LUNA

Autor Davor Kindy
 Utorak, 23 Studeni 2010
 Zadnja Promjena Utorak, 23 Studeni 2010

Bez velike pompe, na tržište na proljeće stigao osvježeni Auris. To će mu omogućiti bolje izgled u četvrtoj tržišnoj godini, uz sve ja u konkurenciju u kompaktnoj klasi te povoljne cijene, koje pljušte sa svih strana. Protekle tri godine za Toyotu nije bila najsretnija, jer su uz veliku krizu, koja je najjače pogodila konfekcijske modele, kao sol na ranu došli prenapuhani problemi s papuicom gasa i brojnim opozivima. Zbog toga su s posebnom pozornošću u proljeće osvježili svoj najvažniji model, koji je otprilike u isto vrijeme 2007. zamijenio slavnu Corollu (tehnološki, a i dizajnerski, radilo se o desetoj generaciji Corolle). Koliko je bilo pametno mijenjati najjače ime u automobilskoj industriji, s nakladom većom od 35 milijuna primjeraka, i danas se vjerojatno pitaju elnici donedavno najvećeg proizvođača automobila na svijetu. Toyota je u protekle tri godine imala niz problema, dijelom i prenapuhanih, a kao tipičnu konfekcijsku marku jako je pogodila kriza. To je iskoristio Volkswagen, koji se doslovce razmahao u svim kategorijama i vrstama zasjeo na vrh automobilske industrije.

Redizajnirani japanski kompaktni vrlo teškim i dovoljno temperamentnim motorom, osigurava ugodnu i sigurnu vožnju te je u svemu bolji nego izgleda

Auris je zapravo redizajnirana Corolla devete generacije i za vanjski izgled japanski dizajneri nisu zaslužili ni nagrade niti ovacije. Bezličan konfekcijski dizajn i jeftina plastika bili su kamen oko vrata inače vrlo uvjerljivog modela. Postoje i detalji, posebice na okviru vrata, koji nisu izvedeni sukladno Toyotinom ugledu. Ali to i nije presudno. Toyote, pa tako i Auris, zadržale su visoke pozicije kvalitete i pouzdanosti, no afere su ukinule svoje i mnogi su kupci povukli ručicu. Zbog toga je redizajn, premda diskretan, dobrodošlo. Izvana u oči najvažnije upadaju novi svjetlosni elementi, izmijenjena maska, u stilu Avensisa, i novi, ne tako masivni branici. Unutra je osvježena boljim materijalima i kvalitetnijom plastikom, a najvažnije je poboljšanje klasi na ručicu nekoj nice. Stječe se dojam da je kvaliteta blago poboljšana. Plastika je sada konačno pristojna, po mjeri jednog dobrog kompakta, nema višestrukih kriptanja prednje armature i sve je sada izgleda pristojno. Nije Auris auto za uživanje u vožnji niti kompaktni za kojim se prolaznici upadljivo okretati. Ali mora se priznati da je prostran i funkcionalan i izgleda solidno, kvalitetno. I u njemu se lijepo sjedi.

Komande su vrlo ugodne, a plastika srednjeg grebena nije kriptava kao kod dosadašnjeg modela. Sjedi se blago povišeno

Testirali smo model 1.4 D-4D Luna, s osnovnim dizelašem obujma 1364 ccm i snage 90 KS. Tko hoće ozbiljniju vožnju s dizelskim motorom, birat će 2.0 D-4D sa 129 KS i 2.2 D-4D sa 177 KS. U tom kontekstu 90 konja izgleda skromno, ali u praksi na to se ne treba niti pomisliti. Lijepo izbalansirani dizelaš radi zdravo i spontano reagira na gas. Vuče sasvim pristojno, pogotovo kad se u obzir uzme razmjerno solidna izvedba i masa od 1,4 tone, koja jamči dobru sigurnost. Auris stotku hvata u manje od 12 sekundi i postiže 175 km/h (po brzinomjeru 187) te dobro reagira na gas u svim područjima brzina. Do otprilike 150 km/h, kad treba zaboraviti na ozbiljnija ubrzanja. Ali u normalnom prometu niti u jednom trenutku nismo se osjećali u podređenom položaju. Zasluga je to najvećeg okretnog momenta od 205 Nm pri 1800/min te dobro odmjerenog mjenjača sa šest stupnjeva. S jednom ili dvije osobe Auris je solidno temperamentan, a ne posustaje ni potpuno opterećen. Zapravo, nakon sedam dana vožnje, zaključili smo da je to - prava mjera. Pogotovo uz potrošnju koju će prosječni vozač zadržati na oko pet litara (teški je mogu smanjiti na 4,5), a na testu smo trošili 5,7 litara. Ako vrijedi zaključiti da nije najvažnije koliko auto ide, nego kako ide, ovom modelu može se dati vrlo dobra ocjena

Instrumenti su pregledni, ali stilski dosadni, povišena konzola koja stvara dojam monovolumena dobila je klasičnu ručicu mjenjača, a funkcionalnost povećavaju brojni pretinci i ugodna sjedala

Komfor je prosječan, a sjedi se ugodno. Mjesta za četiri osobe ima komforno, a strga se može ugurati i peta. Dobar dojam naglašava pogođen položaj upravljača i mjenjača. Premda straga nije multilink, neko provjeren polukrut, radi povećanja prtljažnika i jeftinije proizvodnje, stabilnost je bez prigovora. Ovjes pruža dobar kompromis stabilnosti i udobnosti te se, uz potporu 16-colnih alu naplataka s gumama 205/55 R16(bez većeg napora može voziti sportski. Upravljač je precizan, prilično izravan, ali ne i dovoljno osjetljiv. Sigurnoj vožnji doprinose izvrsne kočnice, koje pri 100 km/h osiguravaju zaustavni put od 37,5 metara. Pohvaliti treba i sigurnost, koja poživljava na vrstoj i masivnoj karoseriji, sa sedam zračnih jastuka. Za istih pet Euro-NCAP zvjezdica. Cijena od 19.540 eura nije mala, ali radi se o japanskom kompaktnom visoke kvalitete, solidnom i tešnjem dizelu, a s petogodišnjim jamstvom i karizmom kultne Corolle. Najjeftiniji dizel od 90 KS, s osnovnom opremom kojoj ništa ne nedostaje, stoji 16.840 eura, a osnovni benzinac 1.33 VVT-i sa 100 KS dostupan je za 13.580 eura. Početno.

dr. Željko Marušić

TEHNIKE KARAKTERISTIKE

Motor: dizelski, redni, 4-cilindarski, hladnoćekući, ugrađen sprijeda poprečnog, blok od sivog lijeva, jedno bregasto vratilo (lanac), direktno ubrizgavanje common-rail, turbopunja VNT, intercooler

Obujam: 1364 ccm

Provrta x hod: 73,0 x 81,5 mm

Snaga: 66 kW/90 KS pri 3800 o/min

Moment: 205 Nm pri 1800 do 2800 o/min

Pogon: prednji

Mjenjač: ručni sa 6 stupnjeva

Ovjes: sprijeda neovisni poprečni rameni i opružni nogama, straga polukrut

Kočnice: samoventilirani diskovi, sprijeda (274 mm) i straga (270 mm), ABS, ESP

Gume: 205/55 R16

Karoserija: kombilimuzina, kompaktne klase, 5 vrata, 5 sjedala

Dimenzije: 422 x 176 x 151,5 cm

Osovinski razmak: 260 cm

Prtljažnik: 355 - 1335 L

Masa/nosivost: 1385/410 kg

Spremnik goriva: 55 l

Krug okretanja: 11 m

Najveća brzina: 175 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 11,9 s

Potrošnja: grad 5,7 / otvoreno 4,3 / kombinirano 4,8 l/100 km

Potrošnja na testu: 5,7 l/100 km

Cijena: 19.540 EUR

SERIJSKA OPREMA (LUNA)

* alu naplaci 16 * ABS, EBD, BA * automatski klima ure aj * 7 zra nih jastuka * kožom presvu en sportski upavlja podesiv po visini i dubini * elektri ni podiza i prednjih i stražnjih stakala * sjedalo voza a podesivo po visini * daljinsko centralno zaklju avanje

Još fotografija…