

PŁYNAĆ POD PRĄD

Kombi Toyoty z napędem hybrydowym jest przestronne, wygodne, oszczędne, a ceną niewiele przewyższa konkurentów z silnikami Diesla. W teście sprawdzamy czy hybrydy przestają być autami dla zakochanych w ekologii, zamożnych dziwaków. Tekst Adam Majcherek



DANE PRODUCENTA

TOYOTA AURIS HYBRID TOURING SPORTS

SILNIK benzynowy, R4, 1,8 + elektryczny • **MOC ZESPOŁU NAPĘDOWEGO** 136 KM
 • **PRZYSPIESZENIE 0-100 km/h** 11,2 s • **PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA** 175 km/h
 • **ZUŻYCIE PALIWA** 3,7 l/100 km • **EMISJA CO₂** 87 g/km • **CENA** 88 900 zł

WARUNKI TESTOWE

Temperatura: 26 °C
 Nawierzchnia:
 suchy asfalt
 Opony: letnie

Jeśli na słowo „hybryda” przed oczami staje Ci dziwnie wyglądający pojazd, kosztujący górę pieniędzy, wyposażony w wielkie i ciężkie akumulatory, które niebawem się zużyją i trzeba będzie wydać majątek na nowe – czas zrewidować opinię. Obstawiamy, że dzięki hybrydowemu Aurisowi coraz więcej kierowców przekona się do jazdy na prądzie.

NIE ODSTRASZA CENA

To nie pierwsza i nie najtańsza hybryda, jaką można kupić w polskich salonach, ale jedyna, której stosunek ceny do wielkości, wyposażenia, właściwości jezdnych, kosztów eksploatacji jest naprawdę obiecujący. Hybrydowego Yarisu można kupić za 66 tysięcy złotych, ale to cena zaporowa jak na malucha, który niespecjalnie nadaje się do jazdy poza miastem. No chyba żeby jeździć nim tylko po płaskiej jak stół Holandii. Tańsza od Aurisa jest też Honda Insight, której nie da się polubić ani za jakość wykonania, ani za właściwości jezdne, ani za układ napędowy. Potem jest półka Lexusa CT 200h i Volkswagena Jetty Hybrid, ale ceny obu przekraczają 100 tysięcy złotych. Przy Aurisie kombi z hybrydowym napędem w cenniku Toyoty figuruje kwota 88 900 zł – to wciąż więcej, niż trzeba szykować na zakup kompaktowego kombi z oszczędnym dieslem, ale nie ma już mowy o przepaści cenowej.

PRZYCIĄGA DESIGNEM

Atrakcyjna stylizacja nadwozia to jeden z elementów, który sprawia, że nowy Auris pnie się w rankingu najpopularniejszych aut w swojej klasie. Model poprzedniej generacji ubiegły rok zakończył na ósmym miejscu, dzięki nowemu – pierwsze półrocze tego roku Auris zakończył na piątej lokacie. Z niższym nadwoziem, szeroko osadzonymi, wąskimi oczami i dopracowanymi detalami stylistycznymi auto wygląda naprawdę dobrze. W wersji hybrydowej wcale nie prezentuje się gorzej – nie szpecą go żadne aerodynamiczne dodatki, a całe nadwozie ma kształt taki sam, jak w odmianach napędzanych klasycznie. Hybryda przejęła też wszystkie cechy wnętrza zwykłych Aurisów – ma wysoko umieszczoną, łatwą w obsłudze i funkcjonalną tablicę przyrządów, a całość podano w tej samej,



KOSZTY

JEŹDZISZ TANIEJ

Auris z benzynowym silnikiem 1.6 w realnym świecie, w warunkach miejskich pali ok. 9 l/100 km, z silnikiem wysokoprężnym – o 2,5, a w hybrydowej – o 4 litry mniej. Oznacza to, że po przejechaniu 100 tysięcy kilometrów hybrydą, a nie wersją z samym silnikiem benzynowym, w kieszeni zostaje ok. 22 tys., a w porównaniu z dieslem – oszczędzasz około 8 tys. zł.



FOT. JACEK HANUSZ



ZOBACZ JAK JEŹDZISZ

Wysoko, na środku konsoli centralnej zamontowano ekran systemu Toyota Touch służący do obsługi pokładowego sprzętu audio, nawigacji, telefonu i wyświetlający obraz z kamery cofania. Dodatkowo podaje on informacje o wykorzystaniu układu hybrydowego i średnim zużyciu paliwa.

1 MONITOR ENERGII pozwala na obserwację, jak zmienia się wykorzystanie silników spalinowego i elektrycznego w zależności od prędkości i stylu jazdy. Kolorowe strzałki pokazują, który silnik jest aktualnie używany. Pokazuje też, jaki w danej chwili jest poziom naładowania akumulatorów.

2 INFORMACJE O TRASIE słupkowy wykres pokazuje, ile wynosiło zużycie paliwa w ciągu każdej z ostatnich 15 minut. Co minutę pojawia się kolejny słupek. Jeśli przez co najmniej minutę samochód jedzie tylko w trybie elektrycznym albo stoi – słupek nie pojawia się.

3 REJESTR DANYCH zapamiętuje średnie zużycie paliwa na ostatnich pięciu dystansach i prezentuje je na wykresie słupkowym. O tym, jak długi jest pomiarowy dystans decyduje kierowca – każde naciśnięcie przycisku „Aktualizuj” powoduje rozpoczęcie nowego „odcinka pomiarowego”.

KONKURENCI



Honda Insight

Hybryda odrobinę mniejsza od Aurisy kombi. Ma silnik 1.3, całkowita moc zespołu napędowego wynosi 102 KM. Ceny: od 84 100 zł.



VW Jetta Hybrid

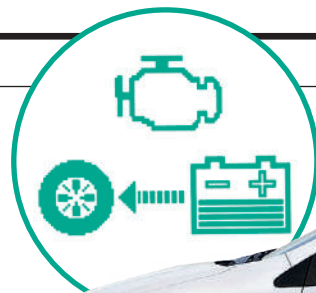
Pod maską 150-konny zespół napędowy z 1.4 TSI i dwusprzęgłową przekładnią DSG. Ceny: od 123 490 zł.



Skoda Octavia Combi

Z silnikiem 1.6 TDI i pakietem Green Tec może konkurować z hybrydami w kategorii zużycie paliwa. Ceny: od 79 550 tys. zł.

Ekran między zegarami informuje skąd pochodzi energia, która trafia do kół – z silnika spalinowego czy akumulatorów spod kanapy



nudnej i staroświeckiej stylizacji. Od wersji z nowoczesnym napędem można by oczekiwać czegoś więcej.

ZACHĘGA ROZMIARAMI

Auris nie ma za to problemów ze spełnieniem oczekiwań dotyczących przestrzeni dla pasażerów. Obydwa przednie fotele mają regulację wysokości, a za dopłatą mogą być podgrzewane. Testowany egzemplarz, w wersji Prestige, wyposażony był w „sportowe” fotele. Dlaczego ktoś w Toyocie nazwał je sportowymi – nie wiadomo, ale trzeba przyznać, że są wygodne i nawet po spędzeniu w nich kilku godzin nie wysiada się z auta z bólem pleców.

Ci, którym przyjdzie siedzieć z tyłu nawet w wersji ze szklanym dachem znajdą przestrzeń na głowę bez ocierania o podsufitkę, a i na nogi przewidziano przyzwoitą ilość miejsca. Nie ma go tyle co w Octavii, ale na tle klasowej konkurencji – wstydu nie ma. Spotkanie z hybrydą było też dla nas pierwszą okazją do przyjrzenia się dłuższemu od hatchbacka o prawie 30 cm Aurisowi kombi. Standardowo jego bagażnik ma 530 litrów pojemności i podłogę poprowadzoną 10 cm niżej niż w hatchbacku. Po złożeniu oparcia foteli kufer pomieści 1658 litrów bagażu. W tej konfiguracji imponuje długość, ponaddwumetrową,

Ze spalaniem w mieście poniżej 5 l/100 km Auris to mistrz oszczędności

szeroką nawet na 145 cm podłogą – bez problemów „przyjmie” np. składaną ramę łóżka, czy stół do jadalni. By zabezpieczyć pasażerów przed wtargnięciem bagażu do kabiny, Toyota przygotowała miękką siatkę (standard w obu wersjach). Nie ma mowy o ograniczeniach przestrzeni ładunkowej związanych z koniecz-



Do zbiorów wiedzy nieprzydatnej – złącze serwisowe schowano pod kanapą



By złożyć oparcia kanapy, wystarczy pociągnąć za dźwignię w bagażniku

nością ukrycia w aucie akumulatorów magazynujących energię do napędu silnika elektrycznego – umieszczono je pod kanapą i zupełnie nie mają wpływu na przestrzeń w kabinie. Nie zmniejszają też specjalnie ładowności samochodu – w zależności od wyposażenia, hybrydowy Auris waży tyle co zwykły z dwulitrowym dieslem i może udźwignąć nawet 520 kg, co stawia go przed testowanymi kilka stron dalej Fordem Focusem i Skodą Octavią.

PLUSUJE NAPĘDEM

Hybrydowy Auris „pożyczył” sprawdzony układ napędowy od Priusa. O tym, że jest to konstrukcja trwała, niezawodna i pozwalająca na oszczędną jazdę wiele mogą powiedzieć taksówkarze, wykorzystujący Priusy w pracy. Z autami z silnikiem Diesla wygrywa prostotą – nie ma

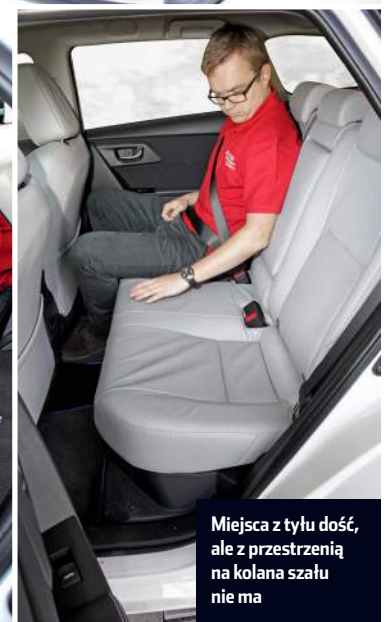


bagażnik ma aż 1658 l pojemności

Próg bagażnika od oparcia przednich foteli może dzielić nawet 2047 mm



Siatkę oddzielającą bagaż można zamontować też za przednimi fotelami



Miejsca z tyłu dość, ale z przestrzenią na kolana szalu nie ma

turbosprężarki o zmiennej geometrii kierownicy, dwumasowego koła zamachowego, filtra cząstek stałych, kolektora dolotowego o zmiennej długości, układu wtryskowego common-rail ani nawet rozrusznika czy alternatora z paskiem klinowym. Zespół napędowy jest objęty pięcioletnią gwarancją, a za jakość akumulatorów Toyota ręczy przez dekadę (o

ile auto raz do roku pojawi się w serwisie na ich kontrolę). Po naciśnięciu przycisku startera, jedynym potwierdzeniem gotowości do jazdy jest informacja na wyświetlaczu między zegarami – Auris jest bezgłośny. A po naciśnięciu gazu brzmi jak ruszający tramwaj. Silnik spalinowy odzywa się dopiero, gdy mocniej naciśniesz na prawy pedał



Oszczędność – na piątkę, ale za dynamikę – tylko trójka z plusem

– wtedy czar pryska. Zamiast przyjemnej ciszy do uszu podróżujących dociera wibrujący dźwięk, prawie jak z kuchennego blendera. I im mocniej ciśniesz gaz, tym bardziej hałas ten staje się nieprzyjemny dla ucha. To chyba celowy zabieg konstruktorów, by kierowca jak najczęściej odpuszczał gaz i chcąc nie chcąc, poprawiał wynik zużycia paliwa. A ten może być imponujący – zarówno w mieście, jak i podczas rozsądnej jazdy w trasie Auris potrafi zadowolilić się niewiele ponad czterema litrami bezołowiowej.

IMPONUJE JAZDĄ

Za właściwości jezdne hybrydowego Aurisa odpowiadają z przodu kolumny McPhersona i podwójne wahacze poprzeczne z tyłu. Do charakterystyki zawieszenia trudno mieć jakiegokolwiek zastrzeżenia. Kombi prowadzi się pewnie, nie chce przesadnie przechylać w zakrętach i w każdej sytuacji jest łatwe do opanowania. To ostatnie jest zasługą

Malutka dźwignika zmiany biegów bezstopniowej przekładni przypomina joystick



Pod maską dość ciasno, efektywna pokrywa silnika wygląda jak ciężki, żeliwny radiator, a wykonana jest... z lekkiego tworzywa sztucznego

świetnie zestrojonego układu stabilizacji, który nie wkracza za wcześnie, a jego działanie jest prawie niewyczuwalne. Auris dziarsko rwie do przodu, ale przy wyprzedzaniu brakuje mu lekkości, jaką dieslowi daje wysoki moment obrotowy i denerwuje wyjącm silnikiem. To cecha szczególna wszystkich Toyot z bezstopniową skrzynią biegów. Gdyby nie ona, za wyciszenie kabiny hybryda dostałaby bardzo dobrą notę – szum powietrza dociera do uszu pasażerów dopiero przy prędkości powyżej 130 km/h, a szumów toczenia prawie nie słycać.

KUSI CAŁOKSZTAŁEM

Toyota przekonuje kierowców do hybrydowych napędów już 16 lat. I jest w tym coraz skuteczniejsza. Nawet u nas, mimo braku przywilejów

WARTO WIEDZIEĆ

Adam Majcherek
redaktor
„auto motor i sport”



Dwa kilometry „na prądzie” – zasięg hybrydy Toyoty w trybie elektrycznym na pierwszy rzut oka nie imponuje, ale trzeba pamiętać, że w mieście akumulatory są co chwilę doładowywane. Każde zwyczajne hamowanie, a nawet odpuszczenie pedału gazu powoduje odzysk energii, która jest magazynowana w akumulatorze do wykorzystania na później. Do tego auto nie zużywa paliwa, gdy stoi w korku, czy na światłach. Wszystko to sprawia, że podczas codziennej, miejskiej eksploatacji hybryda może być oszczędniejsza niż w trasie.

podatkowych wynikających z posiadania ekologicznego auta, hybrydową odmianę wybiera co piąty klient indywidualny kupujący Aurisa. A gdy wersja kombi w końcu trafi do salonów, ten odsetek będzie pewnie jeszcze wyższy. I wcale nas to nie dziwi, bo to bardzo udane auto. ■

DANE TECHNICZNE

SILNIK SPALINOWY

Rodzaj	benzynowy, R4
Umieszczenie	poprzecznie z przodu
Rozrząd	dohc, 4 zawory na cylinder
Pojemność skokowa	1798 cm ³
Moc maksymalna przy obrotach	73 kW (99 KM) 5200/min
Maksymalny moment obrotowy przy obrotach	142 Nm 4000/min
Maksymalne obroty	b.d.
Średnica cylindra x skok tłoka	80,5 x 88,3 mm
Stopień sprężania	13,0:1
Paliwo	LOB 95

SILNIK ELEKTRYCZNY

Rodzaj	silnik synchroniczny prądu przem. z magnesami stałymi
Napięcie znamionowe	650 V
Moc maksymalna	60 kW
Maksymalny moment obrotowy	207 Nm

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

Moc maksymalna	100 kW (136 KM)
----------------	-----------------

ZESPÓŁ AKUMULATORÓW

Typ	Ni-MH
Napięcie znamionowe	201,6 V (168 cel x 1,2 V)

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Rodzaj	na przednie koła
Skrzynia biegów	przekładnia bezstopniowa
Przełożenie do jazdy do przodu	2,683:1
Przełożenie do jazdy do tyłu	2,683:1
Przełożenie przekładni głównej	3,267:1

ZUŻYCI PALIWA (WG NORMY NEDC)

wmieście	3,7 l/100 km
poza miastem	3,6 l/100 km
średnie	3,7 l/100 km
Emisja CO ₂	87 g/km
Norma emisji spalin	Euro 5

UKŁAD JEZDNY

Zawieszenie przednie:	kolumny McPhersona, wahacze poprzeczne, stabilizator
Zawieszenie tylne:	podwójne wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, amortyzatory, stabilizator
Układ kierowniczy:	przekładnia zębatkowa, wspomaganie elektryczne, przełożenie przekładni kierowniczej 14,8:1, 2,67 obrotu kierownicy
Hamulce z przodu:	tarczowe wentylowane, średnica 295 mm
Hamulce z tyłu:	tarczowe, średnica 270 mm
Układy wspomagające	ABS, VSC
Opony	Dunlop Sport FastResponse, 225/45 R17
Rozmiar kół	7,0 J x 17
Koło zapasowe	zestaw naprawczy

POMIARY TESTOWE

PRZYSPIESZENIE

0-30 km/h	2,1 s
0-50 km/h	3,9 s
0-70 km/h	6,4 s
0-100 km/h	11,8 s
0-130 km/h	20,1 s
0-160 km/h	33,8 s
0-400 m (prędkość)	18,2 s (125,2 km/h)

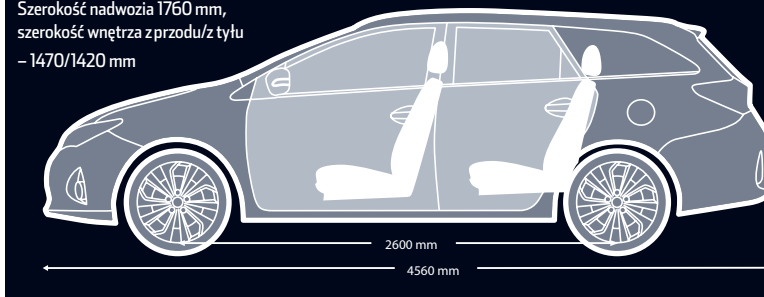
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA 175 km/h

ELASTYCZNOŚĆ

60-100 km/h	6,1 s
80-120 km/h	8,0 s

WYMIARY / MASY

5-drzwiowe, 5-miejscowe kombi.
Szerokość nadwozia 1760 mm,
szerokość wnętrza z przodu/z tyłu
- 1470/1420 mm



Zasięg
Zatankowany pod korek, 50-litrowy zbiornik paliwa wystarczy na przejechanie prawie 1000 km. Taki sam zbiornik w Octavii 1.4 TSI wystarcza na sporo mniej.

980 km
Toyota Auris Hybrid Touring Sports
980 km
675 km
Skoda Octavia Combi 1.4 TSI

Bagażnik
Skoda Octavia Combi nadal pozostaje klasowym wzorem pod względem pojemności bagażnika. Zarówno w wersji standardowej, jak i po złożeniu oparcia kanapy.

530/1685 l
Toyota Auris Hybrid Touring Sports
530/1685 l
610/1740 l
Skoda Octavia Combi

CENY / WYPOSAŻENIE / GWARANCJA / KOSZTY

Cena modelu podstawowego	
Hybrid 135 Premium	88 900 zł
Cena modelu testowanego	
Hybrid 135 Prestige	99 900 zł

WYPOSAŻENIE SERYJNE WERSJI TESTOWANEJ

Przednie i boczne poduszki powietrzne, poduszki kurtynowe oraz kolanowa, układy ABS i VSC, radioodtwarzacz CD/MP3, klimatyzacja automatyczna, komputer pokładowy, łącząc bluetooth, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, kamera cofania, system automatycznego parkowania, elektr. sterowane szyby z przodu i z tyłu, elektr. regulowane i podgrzewane lusterka, podgrzewane fotele, przyciemniane szyby tylne, 17-calowe obręcze kół z lekkich stopów

WYPOSAŻENIE DODATKOWE (POLECANE)

Nawigacja Toyota Touch&Go Plus	3 000 zł
Pakiet JBL (nawigacja Toyota Touch&Go Plus, system audio JBL - wzmacniacz plus 9 głośników)	6 000 zł
Pakiet Executive (dach panoramiczny Skyview, przyciemniane szyby tylne, skórzana tapicerka, fotele sportowe)	7 500 zł
Lakier metalizowany	2 300 zł
Lakier biały perłowy	3 000 zł

GWARANCJA

Podzespoły	3 lata
Układ napędowy	5 lat lub 100 000 km
Akumulatory	10 lat
Perforacja nadwozia/lakier	12 lat/3 lata

PRZEGLĄDY

przeeglądy i wymiana oleju
co 15 tys. km lub raz w roku

KOSZTY UBEZPIECZENIA*

Ubezpieczenie OC	1074 zł
Ubezpieczenie AC/NNW	6250/50 zł

KOSZTY EKSPLOATACJI NA KILOMETR

przy 15 000/30 000 km rocznie 0,77/0,53 zł

MIESIĘCZNE KOSZTY EKSPLOATACJI

przy 15 000/30 000 km rocznie 970/1325 zł

* - koszty ubezpieczenia w Allianz, dla Wrocławia, bez zniżek; cena benzyny bezołowiowej LOB95 - 5,57 zł

NASZA OCENA Mniej kosmiczny stylistycznie niż Prius, oszczędny jak Yaris, pojemny prawie jak Avensis i praktyczny jak zwykły Auris. Auris Hybrid Touring Sports łączy w sobie zalety prawie wszystkich modeli Toyoty, a do tego jak na hybrydę ma znakomitą cenę. Do pełni szczęścia brakuje tylko warkotu boksera z GT86...

Nadwozie

- + przestronne wnętrze, udana stylizacja, dobre wyposażenie
- kabina wygląda na przeciętnie wykończoną, jest archaicznie wystylizowana

Komfort jazdy

- + bardzo dobry komfort resorowania, niezłe wyciszenia kabina

Napęd

- + przyzwoite osiągi, brak skomplikowanego osprzętu jednostki napędowej
- głośna praca silnika

Właściwości jezdne

- + świetna przyczepność, precyzyjny układ kierowniczy, pewne zachowanie na drodze
- przeciętne wyciszenie układu kierowniczego

Bezpieczeństwo

- + bogate wyposażenie, wysoka stabilność, bardzo dobrze zestrojony układ stabilizacji, wydajne hamulce

Koszty

- + niskie zapotrzebowanie na paliwo, 10 lat gwarancji na akumulatory
- częste przeglądy

☹️ słaby, ☹️ przeciętny, ☹️ dobry, ☹️ doskonały