



**TEST**  
DŁUGODYSTANSOWY  
6 MIESIĘCY



# Czy hybryda jest praktyczna

W testach długodystansowych mieliśmy już okazję sprawdzać diesle i benzyniaki. Teraz rozpoczynamy próbę hybrydowej Toyoty Auris kombi. Przez pół roku zobaczymy, czy ekologia nie kłóci się z praktycznością



**OBŚLUGA** urządzeń pokładowych jest bezproblemowa, a materiały wykończeniowe - wysokiej jakości. Zastrzeżenia budzi tylko umieszczenie słabo czytelnego zegarka

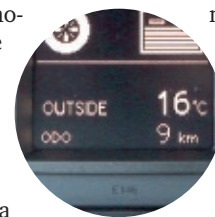
## Jak się jeździ hybrydą?

■ Wsiadamy do auta, wciskamy przycisk „Start”, ale przy naładowanych akumulatorach nic nie słyszemy, bo działa tylko silnik elektryczny. O tym, że auto jest gotowe do jazdy, świadczy napis „Ready” na wyświetlaczu. Dźwignię biegów ustawiamy w pozycji D, dodajemy gazu i ruszamy z miejsca. Nie mamy co liczyć

na gwałtowne przyspieszenie. Dopiero po chwili włącza się silnik benzynowy i jazda staje się bardziej dynamiczna.

W skrzyni Aurisa Hybrid oprócz pozycji D, umożliwiającej jazdę do przodu, jest też pozycja B, czyli funkcja intensywniejszego odzyskiwania energii, którą można włączyć podczas jazdy.

■ Początkowo kierowcy mieli niezbyt dobrą opinię o autach hybrydowych – były po prostu mało znaną nowością. Poza tym kosztowały o wiele więcej niż diesle i benzyniaki, więc nie było chętnych na ich zakup. Jednak od debiutu hybryd minęło sporo czasu, postanowiliśmy więc zadać sobie pytanie, czy nadal są to pojazdy podwyższonego ryzyka. Może jednak warto się nimi interesować? Przecież mogą być świetną alternatywą dla diesli. Podobnie jak one mało palą, ceny są zbliżone, a przy tym w ich konstrukcji nie ma wielu podzespołów, które sprawiają kłopot właścicielom aut z nowoczesnymi dieslami pod maską (turbina czy dwumasowe koło zamachowe).



**GDY** odbieraliśmy auto do testu, miało tylko 9 km przebiegu

### Hybryda dla rodziny? Czemu nie

Poza tym dzisiejsze hybrydy nie muszą już być ciasnymi autami z niewielkimi bagażnikami i udziwnioną stylistyką. Przecież hybrydowa Toyota Auris, którą mamy zamiar testować przez 6 miesięcy, wygląda tak, jak inne odmiany silnikowe, i ma identyczne walory użytkowe. W tym

przypadku oznacza to, że podróżuje się na wygodnych fotelach, obsługa urządzeń pokładowych jest ergonomiczna, a przestrzeń – zadowalająca, mimo że z tyłu przeszkadza ograniczona ilość miejsca na nogi.

Jednocześnie trzeba jednak docenić pojemny bagażnik. W trakcie naszego półrocznego sprawdzianu przekonamy się, jak te walory wpływają na użytkowanie auta w mieście i w trasie podczas podróży z rodziną.

Skoro już mowa o rodzinnych wyjazdach, to priorytetem staje się zarówno pakowny bagażnik, jak i ekonomiczna jazda. Nasze

pierwsze spostrzeżenia są bardzo optymistyczne. Najwyższe spalanie (6,5 l/100 km) odnotowaliśmy na autostradzie przy prędkości 140 km/h. Natomiast jazda w korkach oraz pozamiejska, ale z prędkością około 100 km/h, skutkowałą zużyciem benzyny na poziomie 5,2 l/100 km. To niezły wynik.

Mniej zadowoleni z hybrydowego Aurisa będą ci kierowcy, którzy liczą na dobrą dynamikę. Co z tego, że łączna moc systemu wynosi 136 KM, skoro znaczną część tempe-



ZAWIESZENIE  
AURISA polubią  
kierowcy, którzy  
cenią komfort  
podrózowania

## Energia pod kontrolą

Na łączną moc układu 136 KM składa się działanie 99-konnego benzyniaka oraz silnika elektrycznego, który generuje 80 KM. Pracę poszczególnych jednostek i moment odzyskiwania energii kierowca śledzi na ekranie. Dodatkowo poprzez wybór funkcji B (za pomocą dźwigni skrzyni biegów) można spotęgować odzyskiwanie energii. Działanie tego systemu odczuwa się w chwili mocniejszego hamowania silnikiem.



**WSKAŹNIK** pomaga utrzymać obroty silnika w ekonomicznym zakresie



**W TRYBIE EV** auto jest w pełni elektryczne - zasięg 2 km i do 50 km/h



**NA EKRAŃE** można śledzić przepływ energii pomiędzy silnikami a kołami

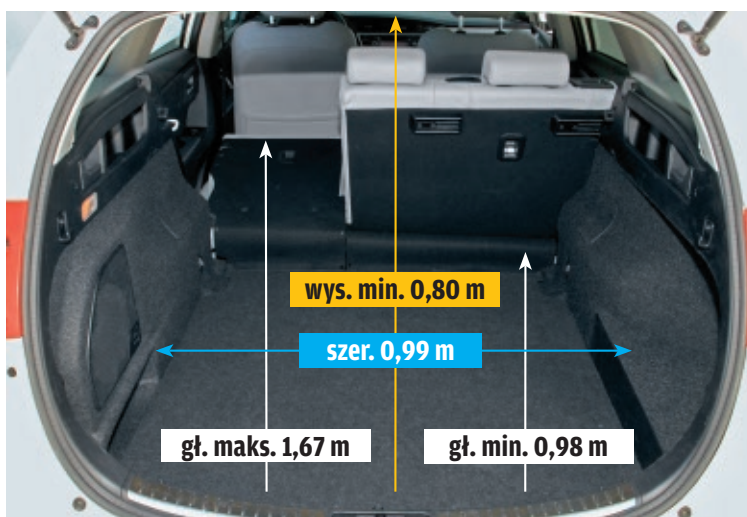
# czna?

ramentu auta traci się z racji zastosowania bezstopniowej przekładni CVT? Wciskamy mocno pedał gazu, obroty silnika wzrastają, powodując większy hałas, a i tak nie odczuwa się zadowalającej dynamiki. To jeszcze raz potwierdza, że hybrydowy Auris to samochód dla cierpliwych kierowców, dla których priorytetem jest spokojna i oszczędna jazda.

### Ekonomiczny i bogato wyposażony

Wybrany przez nas hybrydowy Auris to topowa wersja Prestige. Już standardowe wyposażenie pojazdu jest bogate, a nasz egzemplarz ma także pakiet Executive, obejmujący: panoramiczny dach, przyciemniane szyby, skórzaną tapicerkę i sportowe fotele (7500 zł). Oprócz tego na pokładzie znalazł się biały perłowy lakier, kosztujący 3000 zł, a także pakiet JBL (6000 zł), w skład którego wchodzi nawigacja Toyota Touch & Go Plus oraz audio JBL ze wzmacniaczem i dziesięcioma głośnikami. Wszystko to wywindowało cenę pojazdu do 116 400 zł.

W kolejnych materiałach podzielimy się z wami wrażeniami z podróży hybrydowym Aurisem i przekażemy, na ile okaże się on praktycznym i oszczędnym samochodem.



**BAGAŻNIK** jest duży i - co ważne - ma taką samą pojemność jak w innych wersjach silnikowych. Szkoda, że po powiększeniu go nie można uzyskać równej powierzchni



**SKÓRZANA** tapicerka oraz sportowe fotele to elementy pakietu Executive



**Z TYŁU** nie ma niestety zbyt dużo miejsca ani na nogi, ani nad głowami

DANE TECHNICZNE	TOYOTA
Silnik - typ/cylindry/zawory	benz./R4/16 + elektr.
Ustawienie silnika	poprzecznie
Zasilanie	wtrysk wielopunkt.
Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	1798
Moc układu (KM)	136
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	142/4000
Skrzynia biegów	aut. (CVT)
Napęd	przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t
Opony auta testowanego	225/45 R 17
Masa własna/ladowność (kg)	1465/400
Poj. zbiornika paliwa (l)	45

**OSIĄGI\***

OSIĄGI*	AURIS
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,2 s
Prędkość maksymalna	175 km/h
Zużycie paliwa w mieście	3,7 l/100 km
poza miastem	3,6 l/100 km
średnie	3,7 l/100 km
Emisja CO <sub>2</sub>	87 g/km
Zasięg teoretyczny	1250 km

\*dane fabryczne

WYPOSAŻENIE	AURIS
-------------	-------

Wersja	Prestige
Cena	99 900 zł
Airbagi czołowe/boczne/kolanowy	S/S/S
Kurтины powietrzne/ESP	S/S
Klimatyz. aut./skórzana tapicerka	S/7500 zł (pakiet)
Światła bikselenonowe skrajne	S
Elektr. sterowane szyby p/t	S/S
Elektr. sterowane lusterka	S
Komputer/tempomat	S/S
Lakier metalik/biały perłowy	2300/3000 zł

KOSZTY/GWARANCJA	AURIS
------------------	-------

Ceny Toyoty Auris	od 56 900 zł
Gwarancja mech./perforacyjna	3 lata/12 lat
Przeeglądy	co 15 tys. km

OCENA KOŃCOWA	5
---------------	---

**+** Oszczędny silnik, pojemny kufer, wygodne fotele, bogate wyposażenie, dobry komfort jazdy.

**-** Słaba dynamika, denerwujące działanie przekładni CVT, ograniczona przestrzeń z tyłu.

## Podsumowanie

■ Pierwsze kilometry przejechane hybrydowym Aurisem pozwalają z optymizmem patrzeć na dalszą część testu. Auto nie jest wprawdzie zbyt dynamiczne, ale za to pokazało już swą oszczędną naturę. Cieszy też pakowny kufer, który z pewnością wykorzystamy podczas dalszych wyjazdów.



Tomasz Kamiński

CLUB  
**VITAY**

**Klub VITAY – więcej punktów, więcej nagród!**

Zbieraj dodatkowe punkty w e-Sklepach Partnerów

**ORLEN**