

Hybrydą do Le Mans

Ponad 4 tys. km w 5 dni

Hybrydową Toyotę Auris w ciągu pięciu dni pokonaliśmy ponad 4 tysiące kilometrów i odwiedziliśmy pięć stolic europejskich. Naszym punktem docelowym był 24-godzinny wyścig w Le Mans



W PARYŻU nie mogło zabraknąć nas pod symbolem stolicy Francji, czyli wieżą Eiffla, którą zbudowano w 1889 roku na wystawę światową

Amsterdam **1191 km**



ROWERY, kanały, mosty i na jednym z nich nasz samochód testowy

Trasa Warszawa-Le Mans-Warszawa 4165 km

Amsterdam

Berlin

Start/m

Warszawa

Bruksela

Bruksela **1394 km**



W BRUKSELI zaparkowaliśmy pod kościołem Notre Dame de Laeken

Luksemburg **2501 km**



W STOLICY Luksemburga, czyli... Luksemburgu, zachwycił nas wysoki most

Berlin

566 km



W STOLICY Niemiec stanęliśmy pod Kolumną Zwycięstwa. Pomnik został odsłonięty w 1873 roku

Luksemburg

Paryż **2115 km**



JAZDA po rondzie pod łukiem Triumfalnym wymaga dużej czujności

Paryż

Le Mans **1905 km**



Auris Hybrid
Moc: 136 KM
0-100 km/h: 11,1 s
Cena: 99 900 zł

■ Gdzie hybrydowy napęd spisuje się najlepiej? Oczywiście, w mieście. Przecież to w korkach i w sytuacji częstego zatrzymywania się na światłach najefektywniej można wykorzystać silnik elektryczny czy też system start-stop – oba przyczyniają się do obniżenia zużycia paliwa. Jednocześnie taka hybryda, jak testowany przez nas Auris, to tak naprawdę typ dalekobieżny. W końcu nadwozie kombi predestynuje pojazd do dalekich wakacyjnych wypraw. Postanowiliśmy zatem sprawdzić, jak japońskie auto spisze się podczas długiej podróży.

Na początek – praktyczność. Pamiętajcie pierwszą hybrydową Toyotę Prius? Nie urzekła wyglądem, a dodatkowo jej nadwozie skrywało niezbyt przestronne wnętrze i niewielki bagażnik. Nieduży był dlatego, że część jego kubatury zabierały akumulatory umieszczone za tylną kanapą. W Aurisie kombi już tak nie jest. Jego kufer ma taką samą pojemność jak w wersjach benzynowych i w dieslu, a to oznacza imponujące 530-1658 l. Co ważne, bagażnik ma regularne kształty i podczas pakowania przed naszą wyprawą ułożenie walizek czy sprzętu fotograficznego nie sprawiło nam żadnych trudności. W trakcie długiej podróży doceniliśmy również komfortowe fotele, jak i wygodną pozycję za kierownicą.

Skupimy się jednak teraz na tym, co najbardziej ciekawiło nas w hybrydzie, czyli na zużyciu paliwa.

Na trasie pali więcej niż w mieście, jednak wciąż potrafi być oszczędna

W czasie sprawdzania spalania na trasie ustalonej dla wszystkich naszych testowanych samochodów hybrydowa Toyota potrzebowała przeciętnie 5,2 l/100 km. Pamiętajcie jednak, że w tym przypadku średnia była wypadkową spalania minimalnego i maksymalnego, które uzyskaliśmy zarówno podczas jazdy w mieście, jak i na trasie. Tym razem podróżowaliśmy głównie po autostradach, więc wyniki są nieco inne. Potwierdziło się nasze przypuszczenie, że na trasie Auris potrzebuje więcej paliwa. Mimo wszystko zużycie nie było wcale przerażająco wysokie – mieściło się między 5,7 a 7 l/100 km. Skąd takie różnice? Przede wszystkim wpływ na to ma szybkość jazdy – wiadomo, wolniej znaczy oszczędniej. Okazuje się jednak, że w przypadku Aurisa wyjątkowo duże



FANKI kibicowały japońskiemu teamowi i chętnie pozowały naszemu fotografowi

znaczenie dla spalania ma styl jazdy.

Przez część trasy staraliśmy się jak najszybciej uzyskać prędkość podróży. To oznaczało, że w trakcie każdego rozpędzania auta kierowca mocno wciskał pedał gazu, strzałka na wskaźniku wchodziła na pole oznaczone napisem POWER, silnik

24 godziny Le Mans



TOYOTA TS040 z numerem 8 ukończyła wyścig na trzecim miejscu

→ Hybrydową Toyotę Auris dojechaliśmy do Le Mans, gdzie w 24-godzinny wyścig startowała hybrydowa Toyota TS040. Bolid jest napędzany przez benzynową jednostkę V8 o mocy 520 KM oraz silniki elektryczne, generujące 480 KM. Napęd trafia na wszystkie koła. W trakcie przyspieszania pracują obie jednostki elektryczne i wytwarzają moc niezbędną do jak najlepszego rozpędzania auta. Z kolei podczas tracenia prędkości silniki współpracują z układem hamulcowym, a energia jest kumulowana za pomocą inwertera w superkondensatorze. Tak skonstruowany samochód zajął w tym roku trzecie miejsce, a za jego kierownicą siedzieli na zmianę: Anthony Davidson, Nicolas Lapierre oraz Sébastien Buemi.



24-GODZINNY WYŚCIG zaczyna się o godzinie 15 w sobotę

→ Gdy wyjeżdżaliśmy z Warszawy, na liczniku testowanej przez nas hybrydowej Toyoty było 16 308 km. Do tego momentu sprawdzaliśmy auto przede wszystkim na trasach krajowych i w mieście. Wreszcie mogliśmy przejechać nim kilka tysięcy km w krótkim czasie. Okazją był wyjazd na wyścig 24 godziny Le Mans. Nie podążyliśmy tam jednak najkrótszą trasą, lecz odwiedziliśmy po drodze kilka europejskich stolic, które znajdowały się w pobliżu naszego szlaku. W efekcie w ciągu pięciu dni pokonaliśmy łącznie około 4165 km. Jechaliśmy przede wszystkim autostradami, a tylko nieznaczną część podróży stanowiły odcinki w zwiedzanych po drodze stolicach (niecałe 400 km).



W AMSTERDAMIE hybrydowa Toyota Auris spotkała się z elektrycznym Nissanem Leafem, który właśnie „karmit się” prądem z punktu ładowania, jednego z wielu w stolicy Holandii. W tle widać typowy dla kraju tulipanów wiatrak, który w tym przypadku jest... domem

FOT. IGOR KOHUTNICKI



Jeżeli potrzebujesz przerwy...
 Zapraszamy do Stop Cafe i Stop Cafe BISTRO



Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost

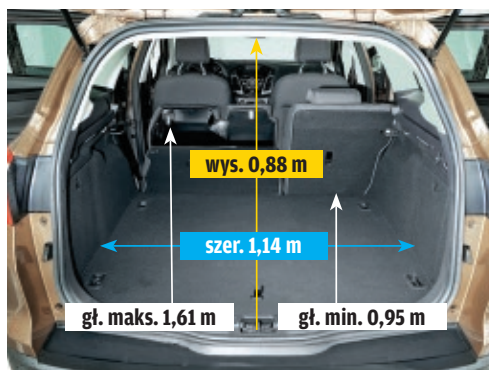
NA PRZEDNIEJ szybie – czujniki systemów zwiększających bezpieczeństwo. 3200 zł kosztuje pakiet, który zawiera m.in. odczytywanie znaków i automatyczne przełączanie świateł z drogowych na mijania



KOKPIT Focusa raczej nie dostanie żadnej nagrody za wygląd. Konsola środkowa jest nieuporządkowana, a to sprawia, że uruchamianie urządzeń pokładowych w trakcie jazdy sprawia trudności



FOCUS ma dobrze zestrojone zawieszenie. Jest ono na tyle sztywne, że pozwala na dynamiczną jazdę po zakrętach. To sprawia dużą frajdę



SILNIK o pojemności 1.0 i mocy 125 KM. W ofercie jest również 100-konne 1.0

Toyota Auris Hybrid Touring Sports

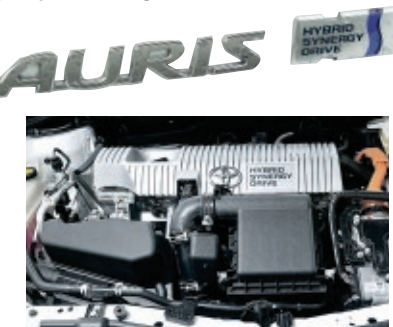
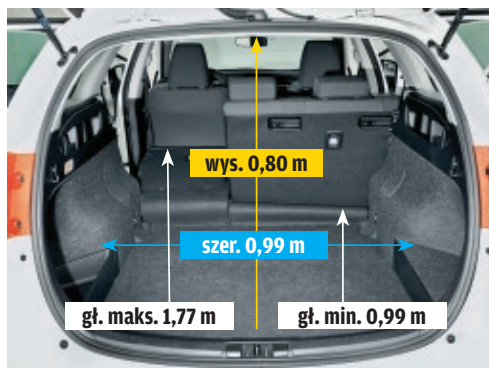
ZAMIAST obrotomierza wskaźnik pokazuje, że następuje proces ładowania akumulatorów (CHG), kiedy jedzie się ekonomicznie (ECO), a kiedy wykorzystuje pełną moc silników (POWER)



STYLISTYKA deski rozdzielczej Toyoty nie jest zachwycająca. Za to wskaźniki hybrydowego Aurisa wyglądają nowocześnie, a pozycja za kierownicą okazuje się bardzo wygodna



ZAWIESZENIE Aurisa miękko resoruje, a to oznacza, że na wybojach nie zmniejsza się komfort jazdy. Cieszy też cicha praca układu jezdnego



WSPÓŁPRACA benzyniaka z silnikiem elektrycznym jest wzorowa