

## SA ISTOKA OPET NEŠTO NOVO

Ove godine je evropska najpopularnija klasa automobila dobila prinovu iz Japana. Ustvari, ne baš iz Japana. Toyota je model Auris razvila u evropskom dizajnerskom centru, a i proizvodnja teče u Evropi, na tlu gdje bi se Auris *trebao* i najviše prodavati. Konkurencija u kompakt klasi automobila nikad nije bila jača, VW opet sprema svog najjačeg aduta VI generacije, Peugeot je lansirao 308-icu...A Toyota u velikom zamahu, kako u svijetu tako i u Evropi, ide putem odlične Corolle sa novom „zlatnom djevojkom“ – Aurisom. Hoće li Toyota uspjeti zadražati takav kurs, budućnost će pokazati.

Za kratko vrijeme koje smo proveli sa Aurisom, testirajući je u svakojakim uslovima, ostala su djelimično podijeljena mišljenja, najviše na račun unutrašnjosti. Ali, o ukusima se ne raspravlja. Svako će se prepoznati na sebi svojstven način za volanom Aurisa.

Model kojeg smo imali na testu sa dizelskim D-4D motorom sa 126KS, bio je opremljen u potpunosti, od dvozonskog klima uređaja, kožnog volana, crne metalik boje... do alu naplataka. Reklo bi se „od igle do lokomotive“. Izvana Auris izgleda primamljivo, izazovno, kao da piše „probaj me...“. Jako dinamične linije sa podignutim bočnim staklima, iako je poluvisoke konstrukcije (što je trend današnjice) daju do znanja na koju grupu kupaca je ciljano, tj. mlađa populacija vozača kao i manje porodice čiji tata voli da je primjećen među ostalim četverotočkašima, jer ni ljepši pol ne ostaje ravnodušan kada Auris „klizi“ pored njih, ali i onima „iskusnijima“ će Auris „zasvrbiti“ oči. Kratki prevjes straga daje za pretpostaviti prostranu unutrašnjost, stražnji točkovi su gurnuti skoro u same uglove vozila. Obrubljena „projektor“ prednja svjetlosna grupa, kao i stražnja, prate trendove današnjice iako sprijeda podsjeća na manjeg Yarisa a pozadi na Corollu, ali zar je to loše?! Pa to su planetarno popularna auta. Svjetla za maglu upotpunjavaju prednji dio Aurisa i još više podižu osjećaj dinamičnog izgleda vozila.



Unutrašnjost Aurisa je priča za sebe. Otvarate vrata vrlo lagano, bez ikakve sile i prvo što vas dočekuje je jako lijep kožom presvučeni trokraki volan sa komandama za audio sistem i hromiranim detaljima. Sjedate, hvatate za ručku od vrata da zatvorite... e tek tada vas zainteresuju detalji. Igre bez granica, u pogledu dizajna, reklo bi se. Zanimljivo izveden centralni greben, visoko postavljen, prati liniju centralne konzole, tj. stopljeni su u jednu cjelinu. U taj greben je ukomponovana ručica 6-stepenog odličnog manualnog mjenjača kao i ručna kočnica koja jako dobro „leži“ u ruci. Mišljenja o upotrijebljenoj plastici za izradu interijera ostala je subjektivna, dok se svi slažu daje završna obrada na vrhunskom, Toyota, nivou.



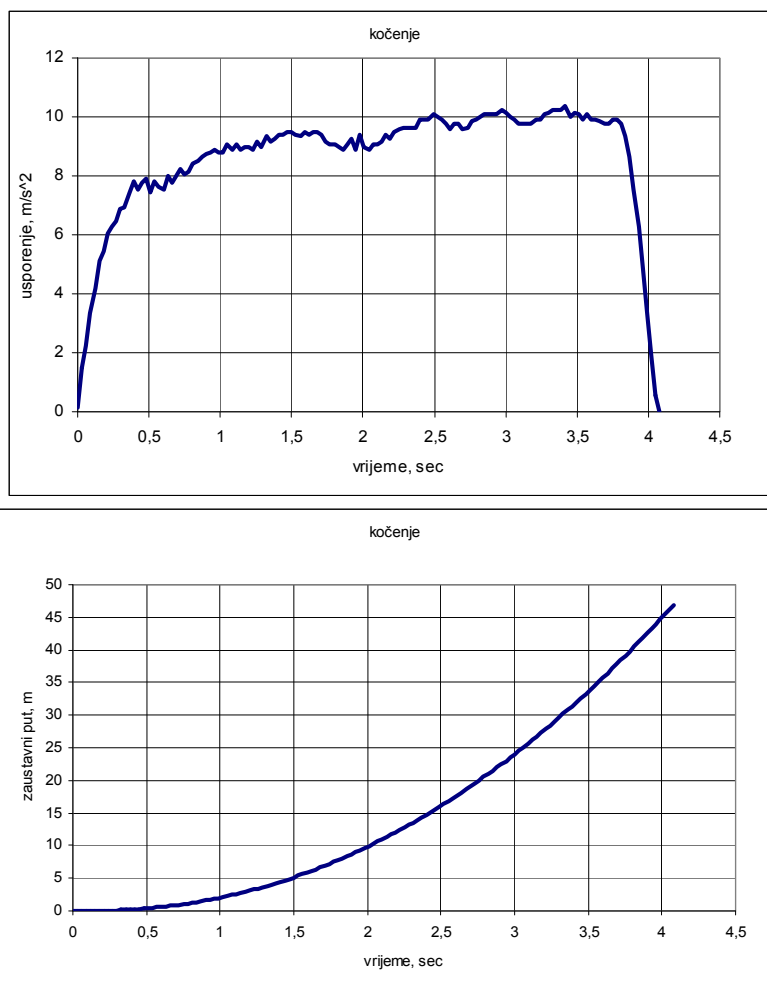
Zamjerke male bi išle na visoko postavljenu ručicu mjenjača, jer daje osjećaj kao da se vozite u nekom van-u a ne u kompaktu. To bi trebalo predstavljati ergonomičnost u smislu kraćeg hoda ruke sa volana na ručicu mjenjača. U jednu ruku, to ima smisla, pa čak ima i sportski položaj, ali to je za situacije visoke napetosti i opreza. Duže držanje ruke na ručici mjenjača dovest će do zamora ruke a naslon za ruku je predaleko da bi se mogli nasloniti i mijenjati brzine istovremeno. A rukovanje klima uređajem kada ste u 1., 3., i 5. stepenu prenosa može pomalo biti i problematično, za neopreznije vozače, jer je mjenjač preblizu. Volan u rukama jako dobro leži, brzo se nađe i idealni položaj kako za volanom tako i na sjedištu koje je više orjentisano komforu nego sportskim ambicijama. Ono što je pomalo smetalo na volanu je to što se mogao osjetiti prazan prostor između kože i nosača volana sa strane prema instrument tabli koja je jako dobro osvjetljena čak i u slučaju dnevnog svjetla. Inovativnost i atraktivnost na instrument tabli je došla do izražaja ali ipak rukovanje sa svi tim high-tec stvarčicama traži neko vrijeme navikavanja. Pokazivači na instrument tabli su, u suštini, ostali okrugli, odnosno pokazivač brzine i obrtomjer su ostali okrugli a unutar njih se nalaze digitalni pokazivači nivoa goriva, temperature i ostalih indikatora. Ono što bi trebalo doprinijeti ionako maloj potrošnji jeste indikator koji pokazuje kada bi trebali promijeniti stepen prenosa.



Prednja sjedišta su vrlo udobna, zadnja skoro isto tako iako nisu nimalo profilisana (ravna klupa) ali ipak se osjeti da Toyota orjentisana nešto tvrđem podvozju. Prtljažni prostor nije nešto posebno veliki ali je to otprilike neki prosjek klase. Još nešto, iako je pretinac za rukavice poprilično veliki, ipak nedostaje malih pretinaca za sitnice.

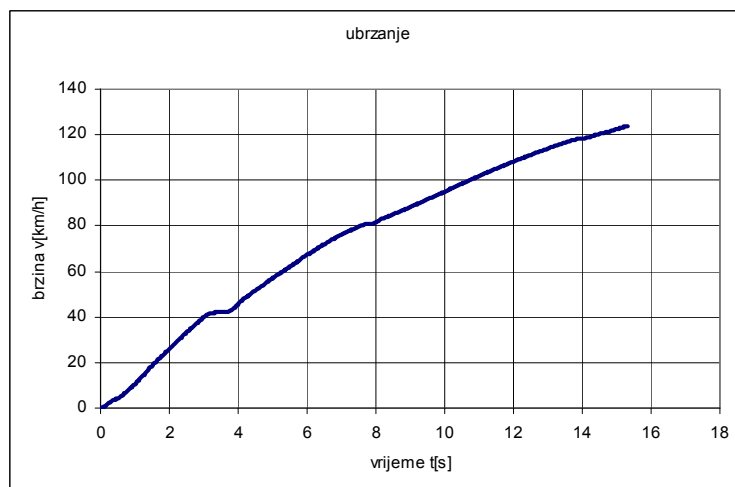
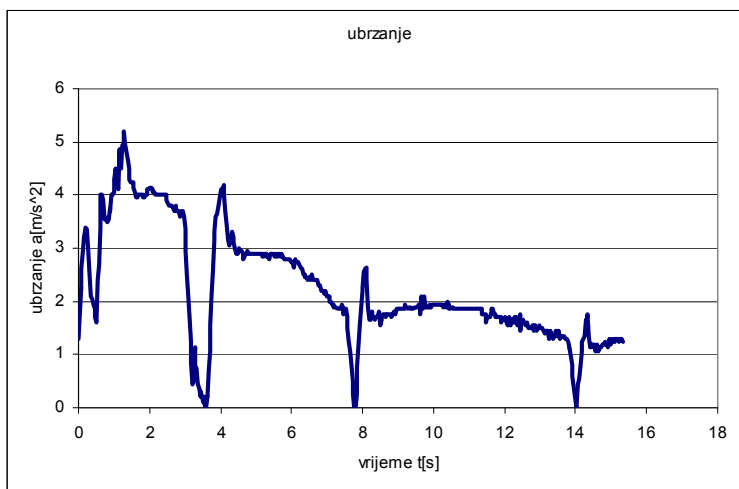
Common-rail dizelaš sa 126 KS zvuči jako tiho, iako prema riječima onih koji su vozili na duže staze ovog Aurisa, zna nekad postati i turoban zvuk, ali ipak je jako štedljiv. Ne birajući način vožnje, potrošnja na otvorenom je u prosjeku iznosila 5,5 l/100km. Možda su japanci mogli izvući i još kojeg „konjića“ iz ovog motora s obzirom na radnu zapreminu ali i ovaj vuče jako dobro.

A sada na red dolaze performanse Aurisa. Nas je dopalo da testiramo ubrzanje i kočenje. Opći dojam, u pogledu performansi, je vrlo dobar. Startnost nas nije mogla ostaviti ravnodušnim ni u kojem slučaju, a kočenje nas je naprosto oduševilo. U kombinaciji sa ABS-om i Bridgestone Potenza pneumaticima, Auris se naprosto „zakivao“ za mjesto. U prilog tome govori i grafik usporenja. Za vrijeme mjerenja usporenja, u vozilu su bili vozač i 3 putnika, što u sumi daje opterećenje od 350 kg. Početna brzina sa koje se počelo kočiti je iznosila skoro 130 km/h (tačnije 127) i na blagom nagibu, Auris smo uspjeli zaustaviti za odličnih 46,9 m i postigli maksimalno usporenje od  $10,35 \text{ m/s}^2$ . Imali smo osjećaj kao da smo je podizali na prednje točkove.



U pogledu ubrzanja od 0 – 100 km/h, takođe smo ostvarili dobre rezultate, iako smo mišljenja da kontrola proklizavanja prejako reaguje. Za malo uživanja u ubrzanjima bolje bi bilo da je kontrola proklizavanja malo blaža. Jednostavno nam nije dala da izvučemo onaj pravi

maksimum iz ovog Aurisa. Ipak, rezultat od 10,72 sec je vrlo dobar kao i maksimalna vrijednost ubrzanja od  $5,2 \text{ m/s}^2$ , s obzirom na to da su u vozilu bili vozač i suvozač.



## ZAKLJUČAK

Iako je Auris razvijan u Evropi, mišljenja smo da su japanci, ipak, malo predaleko otišli s obzirom na to da im je cilj bio razmažena evropska klijentela koja novotarije prihvata postepeno. Konkurencija u kojoj je Auris je vrlo jaka, a plastika u unutrašnjosti Aurisa, iako je vrlo kvalitetno obrađena, ostavlja otvorene želje. Ali opet, o ukusima se ne raspravlja... Performasama, ekonomičnošću, kvalitetom i garancijama u pogledu voznih karakteristika malo ko će ostati ravnodušan, jer ova Toyota daje sve od sebe da vas zadovolji u tome i to bez problema.

*Studenti Odsjeka motori i vozila Mašinskog fakulteta u Sarajevu*