



Ave, Toyota!

»Pozdravljena, Toyota!« bodo dejali novi kupci Toyotinih modelov, ki jih bo pritegnila reklamna akcija »Tri leta ali 100 tisoč kilometrov brez stroškov servisa«. Ali ta poteza pomeni zastopnikov strah pred slabšo prodajo, preveliko samozavest ali zelo premišljen slogan?

No, treba je priznati, da so na karto kakovosti izdelave stavili že prej, vendar nikdar tako očitno. Ali so pri Toyoti res tako prepričani, da so njihovi avtomobili tako dobro narejeni? Odgovor je: So! Torej je njihov reklamni slogan zelo premišljena in prav nič prenačljiva poteza? Videti je že tako. Ker pa smo novinarji vedno zelo sumničavi,

se mi je pri prevzemu Avensisa narisal na obrazu prešeren nasmeh, saj sem si dejal: »Sedaj pa mi dokaži, kako dobro si narejen!«

Avensis je Toyotin model, ki verjetno najbolj spada na evropske ceste. Dovolj velik, da peljete družino na daljše potovanje, hkrati pa ni prevelik, da se z njim po mestnih jedrih brez težav zapelje tudi žena. Prav zato ni

čudno, da v Sloveniji prodajo okrog dvajset odstotkov Avensisov v primerjavi s preostalo prodajno paleto, upoštevajoč tudi zelo dobre avtomobile, kot so Yaris, RAV 4 in Land Cruiser.

Ampak še tako uveljavljen avtomobilski model potrebuje vsakih nekaj let pospešek, ki znova poviša prodajne številke. Ta

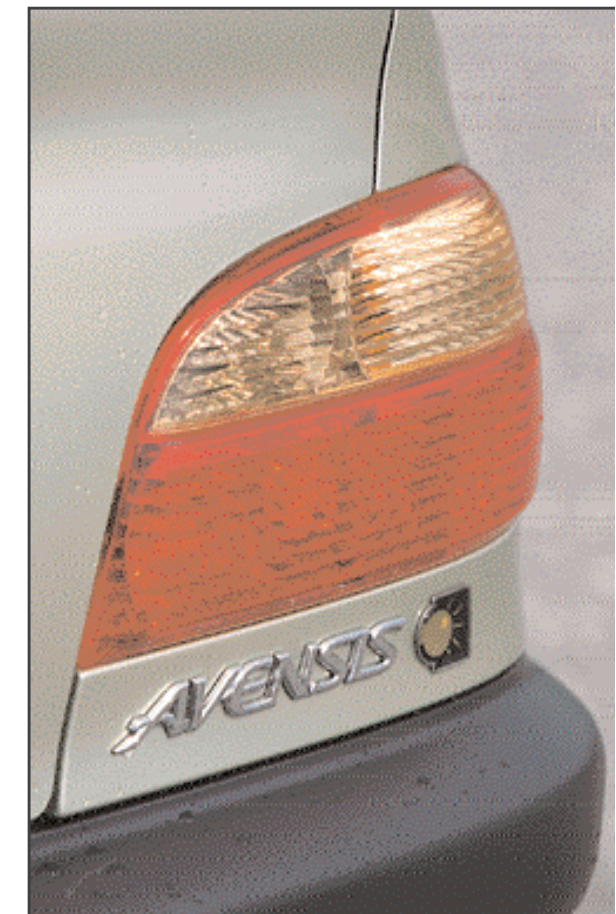
pospešek je lahko zanimiva reklamna akcija (več opreme za manj denarja), blaga prenova, nov motor ali pa popolna zamenjava modela. Pri Toyoti so se odločili, da je pri Avensisu čas za blago prenovo in nove motorje. Novega Avensisa boste prepoznali po spremenjenih prednjih in zadnjih lučeh, nekaj dodatkih kroma in ne nazadnje po deloma spremenjeni notranjosti. Zunanosti ne moremo povsem nič očitati, prav tako ni prav nič takega, kar bi pohvalili. Na avtocesti sem opazil, da so se spredaj vozeči vozniki pravočasno umikali na desni vozni pas, kar

bi lahko brez težav pripisali agresivno nizkemu prednjem delu. Vse drugo pa bi lahko ponazoril z izjavami nekaterih, ki so me vprašali, kateri avtomobil sedaj vozim. Na moj odgovor so se začudeno zazrli in zategnili: »Toyota kaj?!« To nazorno pokaže, da bodo morali Avensisa bolj reklamirati, če bodo hoteli biti prepoznavni s svojo sicer pestro paleto modelov.

Notranjost? Prostorna, kakovostno oblikovana in neizvirna. Kljub prenovi, pri kateri so v Avensisa vgradili nekoliko spremenjeno sredinsko konzolo, še vedno niso



V notranjosti je še največ sprememb na armaturni plošči, ki je sicer neizvirna, toda kakovostna in uporabna.



Avensis ima dvobarvne zadnje luči.



Najbolj navdušujoč del avtomobila je 1,8-litrski motor VVT-i. S prilagodljivimi časi odpiranja ventilov zagotavlja tudi precej športnih užitkov.

posegli po drastičnih oblikovnih prijemih. Gumbi in drugi sklopi za upravljanje so lahko dosegljivi, gumbi in stikala so kakovostno narejeni, radio in priročen potniški računalnik (ki prikazuje povprečno porabo, število kilometrov do obiska bencinske črpalke, trenutno porabo in povprečno hitrost) sta pregledna. Avensis razvaja z bogato opremo, ki jo označujejo z Linea Sol. V tej opremi dobite osrednjo daljinsko ključavnico, štiri električno pomične šipe, dvojno varnostno blazino, električno nastavljivi vzratni ogledali, klimatsko napravo in imitacijo lesa na sredinski konzoli. Volanski obroč je nastavljiv le po višini, zato je položaj za volanom v kombinaciji z visoko nameščenim vozniškim sedežem primernejši za manjše ljudi. S svojimi 180 centimetri sem si le težka zagotovil dober (kaj šele odličen!) položaj za volanom (tudi zaradi krajšega sedalnega dela), medtem ko je moja punca s 160 centimetri na vse pretege hvalila odlično sedenje. Zato velja: manjši kot ste, bolj boste zadovoljni in večji kot ste, bolj boste nezadovoljni.

Edina prava novost v Avensisu so novi motorji, v našem primeru 1,8-litrski štirivaljnik z oznako VVT-i. Kratica pomeni prilagodljive čase odpiranja ventilov glede na obremenitve motorja, kar bi lahko zelo nazorno ponazoril kar kot delovanje v praksi. Pri pospeševanju v nižjih vrtljajih motor potrebuje čim več navora, pri višjih vrtljajih pa čim več moči. Ker se ti dve lastnosti ponavadi izključujeta, so z najnovejšo tehnologijo VVT-i zagotovili, da motor zelo lepo »vleče« že od štarta, pri višjih vrtljajih pa postane pravi športnik. Pri Avensisu lahko lenarite s prestavljanjem, saj je navora dovolj, da ga tudi v višji prestavi od idealne ne boste zmedli ali spravili v kočljiv položaj. Pri polni obremenitvi (to se recimo zgodi pri

prehitevanju) pa motor od 4.000 do 6.500 vrtljajih še dodatno pospešuje, kar pospremi s športno rezkim zvokom. Zadetek v polno, bom kar priznal. Motor suvereno premika ta 1.200 kilogramov težak avtomobil in nikdar ne zataji. Edina zamera velja sporazumevanju med motorjem (stopalka za plin) in sklopko. Pri zelo počasnem pospeševanju, ko je recimo gneča v mestu, deluje sklopka po principu dela - ne dela. Zato se ne čudite, če boste namesto počasnega lezenje doživljali krajše skoke, ob tem pa vas bodo bližnji sprehajalci začudeno gledali, češ ali ta voznik sploh zna voziti. Neprijetno. Zato še enkrat poudarjam, da je to edina slaba lastnost sicer zelo dobrega motorja, ki kar kliče po »tiščanju«. Zanimivo je tudi dejstvo, da se je Avensis najboljše izkazal prav pri polni obremenitvi, saj sta se takrat tako motor kot tudi menjalnik pokazala v najboljši luči. Podvozje je naravnano na udobje, zato pri voznikovem pretiravanju postane premehek in premalo odzivno, a pri resničnem pretiravanju nadzorovano in pričakovano zdrsne. Prirejeno za tipične voznike, ki jim vozniško znanje ni vrlina številka ena.

Hm, kaj pa tako opevana kakovost? Seveda sem v štirinajstih dneh avtomobil preizkusil po zavitih primorskih cestah, razritih makadamskih kolovozih, zahtevnih gorskih prelazih, hitrih avtocestah in nagetenih mestnih jedrih. V vseh možnih vremenskih razmerah. Avensis je zahteven kratek test preстал brez čričkov, brez omahovanj, celo zavore so po dolgotrajnih trpinčenjih hitre vožnje z gorskih prelazov delovale še vedno zelo suvereno. Zato bi lahko na kratko dejal: Avensis je kakovosten avtomobil, Toyotin reklamni slogan pa ... dobra poteza.

Aljoša Mrak

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 79,0 × 91,5 mm - gibna prostornina 1794 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 95 kW (129 KM) pri 6000/min - največji navor 170 Nm pri 4200/min - rolična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj (VVT-i) - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 1,904; III. 1,310; IV. 1,031; V. 0,815; vzratna 3,250 - diferencial 3,941 - gume 195/60 R 15 (Dunlop SP Sport 2000)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4520 mm - širina 1710 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2630 mm - kolotek spredaj 1480 mm - zadaj 1450 mm - rajdni krog 11,6 m - **notranje:** dolžina 1790 mm - širina 1440/1460 mm - višina 900-950/910 mm - vzdolžnica 850-1060/940-710 mm - prt-ljažnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1200 kg - dovoljena skupna masa 1760 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 9,9/6,0/7,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,4 s	hitrosti:
0-80 km/h:	6,9 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	10,0 s	60 57,6 km/h
0-120 km/h:	15, 5 s	80 46,3 km/h
0-140 km/h:	23,6 s	100 94,5 km/h
1000 m z mesta: 32,1 s	120	115,2 km/h
(158 km/h)	140	132,7 km/h

Največja hitrost:

200 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 34,4 s (160 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 39,4 s (137 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 92,1 m

od 100 km/h: 39,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,9 l/100 km

Najmanjše povprečje 6,4 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 8 °C
50 km/h	58 56 56	p = 1019 mbar
100 km/h	64 62 62	rel. vl. = 60 %
150 km/h	70 68	
200 km/h	74	
Prosti tek	38	

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

Toyota upravičeno stavi na kakovost. Če bi bili zlobni, bi dejali, da na prepoznavnost ali ceno nikakor ne morejo računati. Vendar to ne bi bilo pošteno, saj po svetu velja Avensis za enega najboljših japonskih avtomobilov. Z nekaj rezerve lahko temu kar pritrdimo.

➡ motor	➡ skladnost delovanja sklopke in stopalke za plin
➡ kakovost izdelave	➡ položaj za volanom (višji vozniki!)
➡ garancija in brezplačno vzdrževanje 3 leta ali 100.000 km	➡ višji rob in majhna luknja v prtijažniku

CENA:4.349.688 SIT (Toyota Adria)