

# The Cat

besedilca: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič



Ne. Ne govorimo o mačkah, takšnih ali drugačnih, velikih ali majhnih, divjih ali domačih. 'Cat' tule pomeni čisto nekaj drugega. Povsem avtomobilskega, seveda.



Toyota Avensis 2.2 D-4D Wagon Executive (130kW)

z dobrim avdisistemom, s ksenonskima zasenčenima žarometoma in še s čim. Za več udobja in varnosti. Posebno poglavje so merilniki, ki sicer namigujejo na boljše tehniko, a z rumeno oranžno barvo niso posebej zlahtnega videza, pa tudi sicer se zdi, da notranjosti manjka bolj evropski dotik oblikovalca.

In jasno: motor. Takole močan je lahko le, če je tipa D-CAT, se pravi s čistejšim katalizatorjem in s končnimi 130 kilovati največje moči ter 400 njutonmetri največjega navora. Malce se te zmogljivosti poznajo v slabši luči čisto na začetku, takoj nad prostim tekom, ko navor še ne naraste dovolj, da bi bilo (unmejs) spjeljevanje lahko. Za to je treba dodati nekaj več plina oziroma dvigniti motorne vrtiljaje na vsaj 2.000 v minuti. Nad to vrednostjo navor skoraj prehitro rždatno naraste, tako da se hoče notranje kolo še v drugi.

“Bistveno boljših menjalnikov je na trgu malo.”

na slabšem asfalu pa celo v tretji prestavi v ovinku zavreti v prazno. Elektronika, ki jo je sicer mogoče izklopiti, hitro poseže in prepreči vrtenje kolesa.

Hladen motor se sicer hitro predgreje in takoj 'mekko' stee, ogret pa se brez upitanja zavrti do 4.600 vrtiljev v minuti, kar v peti prestavi pomeni 210 kilometrov na uro po merilniku. Ko potem prestavite v sessto prestavo, ta še zaznavno vleče, igla merilnika hitrosti pa se ustavi malo pod 230 kilometri na uro. Ima pa (tudi) ta turbodizel še eno rahlo neprijetno lastnost, in sicer po odzeten plinu, tudi če so vrtiljaji 'pravi', potrebuje kakšno sekundo, da se po dodanem plinu spet zbuja.

Turboopuhalo in njegova vztrajnost terjata nekaj davka. Je pa v kombinaciji z motorjem njegov dober partner menjalnik z dobro izračunanimi prestavnimi razmerji, predvsem pa z odličnimi gibi prestavne ročice: z ravno prav upora, s kratkimi in natančnimi gibi, z odlično povratno informacijo o vklopu ter s kompaktnim vpetjem ročice. Bistveno boljših je na trgu malo.

Zdaj je menda jasno: tisti 'Cat' je le oznaka motorja (nanaša pa se seveda na katalizator), najčistejšega, hkrati pa tudi najzmogljivejšega turbodizla v Avensisu. Tudi na nemških avtomobilskih cestah boste z njim lahko med hitrejšimi. Sem ter tja je lahko kdo izmed drugih udeležencev v prometu z bolj športnim avtomobilom tudi čustveno prizadet. Nič hudega. ▶▶



▶▶ Avensis je, da malce spomnimo, zelo evropsko usmerjena Toyota. Naslednica Carine (E) je medtem že doživela tudi manjšo prenovo, pri Toyoti pa so na vrh svoje ponudbe postavili prav takšnega, kot ga vidite na fotografijah: kombijevska karoserija, najznemljivejši turbodizel in v kombinaciji z njim najbogatejša oprema. Drazjega Avensisa trenutno ne morete kupiti.

Kombinacija se zdi idealna za daljše vožnje, predvsem zaradi prostora. Avensis ima namreč tudi na zadnji klopi dobro odmerjen prostor za kolesa pa tudi prtljaznik je z osnovnimi 475 ter s povečljivimi 1.500 litri lep primek svoje vrste. Lepa gesta snovalcev so tudi manjši, a uporabni predalčki pod dnom prtljaznika, manj razsejelij pa je neroden gumb za podiranje naslonjala zadnje klopi. Če hočete v celoti izkoristiti prtljaznik, bo treba sedalini del zadnje klopi dvigniti naprej, izvleči vzglavnik in nato podreti naslonjalo. Poznamo tudi avtomobile z manj zapletenim povečevanjem prostora, vendar Avensis zato vseeno ne zasluži posebaj slabe ocene.

Na daljših poteh bodo voznik in potniki cenili tudi notranje materiale, ergonomijo upravljanja in opremo. Paket Executive pomeni namreč največ kart lahko v Avensisa spravite, vključno z usnjem na sedežih, s samodejnim pomikom vseh štirih šip v obeh smereh, s tempomatom, s parkirnim pripomočkom zadaj, z električno pomiknima sedežema,



## Toyota Avensis 2.2 D-4D Wagon Executive (130kW)

<b>Cena osnovnega modela:</b>	32.970 EUR
<b>Cena testnega vozila:</b>	33.400 EUR
<b>MAŠE MERITVE</b> <small>(l/100 km) pri 1.100 obr/min; v/100 km; v/100 km; v/100 km</small>	
<b>POSPEŠKI</b>	9,7 s
0-100 km/h:	17,0 s (136 km/h)
1000 m z mesta:	30,7 s (174 km/h)
<b>PROŽNOST</b>	8,0/13,2
50-90 km/h (v/100):	8,9/18,2
80-120 km/h (v/100):	2,20 km/h
<b>NAVĚGIA HITROST</b>	220 km/h
<b>ZAVORNJA POT</b>	44,1 m (AM mega 42 m) od 100 km/h
<b>PORABA GORIVA</b>	9,3 l/100 km
<small>skupno testno povprečje</small>	
<b>TEHNIČNI PODATKI</b>	
Motor: 4-valjni - 4-klkni - vršni - turbodizel z neposrednim vbrzgom	
- gibna prostornina 2.231 cm <sup>3</sup> - največja moč 130 kW (177 KM) pri 3.800/rev - največji navor 400 Nm pri 2.000-2.600/rev	
Prestavna ročica: motor pogajala prevodni kavelci - 6-stopenjski močni menjalnik - guma 215/50 R 17 V Dunlop SP Winter Sport M3 M+S	
Masa: prazno vozilo 1.535 kg - dovoljena skupna masa 1.970 kg, Mase: dolžina 4.715 mm - širina 1.760 mm - vsilina 1.525 mm - prtljaznik 520-1500 l - posoda za gorivo 60 l	
Zmogljivost: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - jurnata goriva [EE] 8,2/5,9/7,6 l/100 km	
<b>HVALIMO IN GRALIMO</b>	
moderne zmogljivosti	▶▶▶▶▶
oprema	▶▶▶▶▶
velikost prtljaznika	▶▶▶▶▶
notranja prostornost	▶▶▶▶▶
ergonomija	▶▶▶▶▶
preglednost	▶▶▶▶▶
navor rudi prostim tekom	▶▶▶▶▶
odzivnost motorja (turbo)	▶▶▶▶▶
povečevanje prtljaznika	▶▶▶▶▶
notranji dizajn	▶▶▶▶▶
videz merilnikov	▶▶▶▶▶

## Končna ocena

Kot rečeno: idealen avtomobil za daljše poti, čeprav je prav lahko vodljiv tudi na zunaj-mestnih cestah in v mestu. S tem motorjem je ta Avensis tudi precej poskočen, skoraj športen. Dinamičen, a rahlo dolgočasen avtomobil. Brez čustev.