

# Belo na belem

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavetič

Črno na belem bi se bralo preveč klišejsko. Ampak ... Je tale Avensis klišejski ali ni?

| Toyota Avensis Sedan 2.0 D-4D (93 kW) Sol

► Zanimiv. Tako smo zapisali ob krstni vožnji novega Avenisa, z mislijo na njegov videz, predvsem zunanosti, a deloma tudi notranosti. Drugi pogled sem ter tja pokaže zmoto, a v tem primeru ni tako. Postavite prejšnjo generacijo ob bok novi: ta se zdi čvrstejša, odločnejša, kompaktnejša in samozavestnejša. In, seveda, bolj prepoznavna.

Prav vzklikali nismo zaradi njenega zunanjega videza in tudi naključni mimoidoči niso pokazali velikega navdušenja, čeprav lahko zdaj na podlagi širšega mnenja ugotovimo, da je prepričljivejša. Dovolj, da ohrani doseganje lastnike Avensisov pri tej blagovni znamki, če že ne kaj več.

Avensis tretje generacije je nekaj posebnega; še vedno bo poskušal prepričati kupce s svojo





zanesljivostjo in kakovostjo, ki izhajata iz tradicije, a bo s pokazanim skušal dodati nekaj več. Čeprav korak, vsaj za evropske oči, ni revolucionaren, se zdi, da Avensis, ko sedeš vanj, ni več tista 'siva miš', ki smo je bili vajeni. Japonci sicer niso obremenjeni z 'družinskimi obrazom' pri notranjosti modelov znotraj ene znamke in enako še vedno velja za Toyota; to pomeni, da se tudi v Avensisu (ponavljam: povprečnemu 'avtomobilskemu' Evropejcu) ne utrne takoj misel na tipično Toyotino okolje, ker pač tipičnega Toyotinega okolja (znova: za Evropejca) ni.

A prav notranjost kljub temu ne razočara. Ves čas daje vtis, da so snovalci modro postavili elemente upravljanja, da so mislili na potnike, da so izbrali (vsaj na videz in otip) dobre materiale, da so dobro zasnovali obliko in spoje, da je povsem spodobno svoje delo opravil oblikovalec in da celota daje vtis prikritega prestiža. Zagotovo pri tem pomaga izbrana oprema (Sol), ki je precej bogata. Končno ima neki japonski avtomobil samodejni (električni, seveda) pomik vseh štirih bočnih šip, prednja sedeža sta izdatno elek-

“Oboje, volan in podvozje skupaj, dajeta dober občutek v vožnji.”

trično nastavljava (voznikov tudi v ledenem delu), elektrika zloži tudi zunanji ogledali, avdiosistem ima prostora za šest zgoščenk in bere tudi datoteke mp3, klimatska naprava je samodejna in deljiva, notranjost je odeta v usnje, predalov, predalčkov in odlagalnih mest je precej, naslonjalo zadnje klopi je tretjinsko preključljivo (in z luknjo za smuči za sredinskim naslonom za roko) in osvetlitev, čeprav le s štirimi bralnimi lučkami, je dovolj močna, da dobro osvetli pretežni del notranjosti.

Nekaj manj prijetnih detajlov se je snovalcem vseeno izmuznilo; potovalni računalnik je le enosmeren (in to pri vseh gumbih ...), merilnik trenutne porabe je bolj ali manj le informativen (zaradi 'traku' v digitalni obliki, kjer trije centimetri pomenijo 30 litrov na 100 kilometrov, je odčitek natančen



“Prestiz se (žal) še vedno meri tudi z obliko karoserije – zato je Avensis, ki hoče biti znotraj tega avtomobilskega razreda vsaj nekoliko bolj prestižen od tekmecev, v osnovi še vedno limuzina.”

kvečjemu v območju plus ali minus litra do dveh), luknja za pločevinko med sedežema je prevelikega premera (poleg tega voznik, če je tam polilitrska plastenka, to pri vsakokratnem prestavljanju udari z roko, če že ne poseže po njej, da bi prestavljal ...), volanski obroč bi se za ugoden položaj za vožnjo glede na položaj stopalk smel vsaj še za dva do tri centimetre približati vozniku, osvetlitev predala pred sovoznikom je izjemno šibka in nekaj gumbov je postavljenih nerodno (nalašč?) globoko levo od volanskega obroča. Res gre za gumb odpiranja posode za gorivo in gumb za izklop sistema ESP, a kljub temu ni prijetno.

Ko gre za prostornost, lahko v Avensisu pričakujete zlato sredino ponudbe tega avtomobilskega razreda. Delno temu botrujejo mere, delno pa občutek. To velja še zlasti na zadnji klopi (kolenski prostor), spredaj pa je prostora nekaj več. Tudi sedeža spadata v zlato sredino – po svoji trdoti, po izrazitosti in učinkovitosti bočnega oprijema ter po usločenosti naslonjala. To kaže, da želi Avensis ustreči širokemu krogu voznikov (in potnikov, a ti po navadi niso kupci), hkrati pa želi dodati tudi vtis zmerne prestižnosti. Zato je na armaturni plošči in v njeni okolici nekaj drobne in diskretne imitacije aluminija, le na osrednjem delu volanskega obroča je plastika v videzu titana. Slogovno to sicer ni skladno, moti pa tudi ne.

Prestiz se (žal) še vedno meri tudi z obliko karoserije – zato je Avensis, ki hoče biti znotraj tega avtomobilskega razreda vsaj nekoliko bolj prestižen od tekmecev, v osnovi še vedno limuzina. To takoj pomeni



slabši dostop v prtljažnik, ki je sicer z več kot 500 litri zajeten, po zaslugi preključivega naslonjala zadnje klopi pa se povečljiv, a veliko več od tega ne ponuja; nima dodatnih predalov (v mislih imamo dvojno dno, uporaben predal na boku ali kakšno domiselno rešitev pritrjevanja manjših kosov prtljage), njegova osvetlitev je precej šibka, vstopna luknja je nerodno majhna, na bokih ni raven (v delu nad kolesi je opazno zožen), iz njegovega stropa pa prek cele širine štrlita dve drobni kovinski palici, ki služita kot vzmet pokrovu, a zmanjšujeta uporabnost, če že odmislimo odbitek od prestiža, ki ga Avensis želi ustvariti.

## I Toyota Avensis Sedan 2.0 D-4D (93 kW) Sol

Vtis, ki ga daje celotna mehanika, je, da meri Avensis na kupce, ki iščejo udobje, zanesljivost in lagodnost. Z dolgim medosjem in natančno vodenimi kolesi je lega na cesti do meja, ki jih določa stabilizacijski ESP (izključljiv le do hitrosti 50 kilometrov na uro), zanesljiva in verjetno najbolj športen del Avensisa. Zdi se, kot da je podvozje nekoliko glasno, a se ta glasnost izgubi v drugem trušču, ki nastaja med vožnjo. Je pa podvozje hkrati tudi udobno, v ovinkih pa zlahka sledi ukazom volana. Tudi volanski mehanizem je zelo dober: lepo natančen in poveden, a le do meje športnosti. Oba, volan in podvozje, dajeta dober občutek v vožnji.

Merjenje na lagodnost vožnje je še posebej izrazito v primeru takšnega, najšibkejšega turbodizla v Avensisu. Ker sta v ponudbi še dva opazno zmogljivejša, je jasno, da 2.0 D-4D ne želi biti tekmovalen. Kdor je morda vajen starih italijanskih ali nemških dizlov tipa JTD ali TDI, bo tegale označil kot anemičnega, saj ne kaže nobene živahnosti. Delno je to mogoče razbrati že iz tehničnih podatkov, kjer se največje vrednosti navora in moči zgodijo pri razmeroma nizkih vrtljajih motorja,

### Iz oči v oči



Mitja Reven

» Bolj kot jo gledam, bolj me navdušuje. Zato ker je izredno drugačna od drugih, s takšno belo barvo pa je lahko kupcu, vaje-nemu zadržano oblikovanih Toyot, zaradi pogledov tudi malce nerodno. Avensisova cena je sicer konkurenčna, a ne morem se otresti občutka, da me japonec spet ni prepričal, saj je v notranjosti preveč dolgočasen, med vožnjo pa sem bil nekajkrat presenečen nad na trenutke glasnim podvozjem. Povrh je, podobno kot Yaris in Auris, mersko na dnu svojega razreda. Vseeno se ga ob dobri ponudbi ne bi branil. «



Matevž Korošec

» Da je novi Avensis naredil korak naprej, sploh ni dvoma. Oblika je vsečnejša, mehanika naprednejša in oprema bogatejša. Ampak hib, ki jih je imel njegov predhodnik, se tudi ta ni mogel otresti. Sedi se še vedno previsoko, zaslon radia je podnevi še vedno slabo berljiv (medtem ko se merilniki bahajo s tehnologijo Optitron – kako nerazumljivo!) in notranjost je, čeprav je v njej videti manjši napredek, še vedno dolgočasna. «

