

Novo SPROCE

» Navzen boste prenovljenega Avenisa prepoznali po spremenjenih sprednjih lučeh, drugačna, bolj izrazita je tudi maska, sprednji odbijalč ima nižji spodnji rob (kar lahko v garažnih hišah z bolj strmini klančinami včasih tudi zasušite), smernike pa so, kot je danes v navadi, naselili tudi v zunanja zviratna ogledala. Varnosti je takšna rešitev seveda naklonjena, stroškom popravila manjših tkov pa ne. Kaj hočemo, cena napredka ...

Če k temu dodamo še malce spremenjene zadnje luči, je kratka ocena oblike jasna: še vedno nič posebnega, še vedno zlata sredina, a tokrat nekoliko bolj prepoznavna in manj medla. Oblikovne spremembe pa niso omejene le na zunanost. Notranjost je bogatejša za novo oblikovane gumbje za upravljanje avdiosistema, nov zaslon potovanja računalnika, novi so nekateri materiali in barvne kombinacije – modernemu testnemu Avenisu je kombinacija bež plastike in imitacije lesa s sivo plastiko prav pristajala in

Toyota Avenis počasi prihaja v (po avtomobilskih standardih) stara leta. Konec koncev je bil predstavljen že leta 2002. Pet let pa za štirikolesnike velja (vsaj) toliko kot deset čoveških.



“Če odštejemo previsoko sedenje, si Avenisova notranjost ne nakopije dosti zamer.”

naradila notranjost na pogled prestiznejšo in prostornejšo. Merinike so Toyotini oblikovalci pustili pri miru in tako je tudi prav. So odlično čitljivi (po zaslugi tehnologije optitron),

med njimi pa najdete tudi dva LCD-zaslona – v desnem se skriva potovalni računalnik, ki ima precej okrnjene funkcije, predvsem pa je (kot smo pri Toyotah že vajeni) precej svojeglav.

Če odštejemo previsoko sedenje, si Avenisova notranjost ne nakopije veliko zamer. Če ste manjši od 190 centimetrov, boste sedeli udobno, če niste dosti večji, boste še vedno sedeli povprečno dobro (le previsoko). Večina gumbov in stikal je tam, kjer bi jih pričakovali (in tako Avenisu glede ergonomije ne moremo pripisati posebnih zamer), na volanskem obroču so ponovljene osnovne funkcije za upravljanje avdiosistema in potovalnega računalnika.



Na zadnjih sedehi je dovolj prostora tudi za odrasle potnike, tudi zato, ker imajo prednji sedehi precej omejen pomik nazaj, kar bodo opazili višji potniki. Prtljaznik? Ni majhen, a je (kot pri vseh limuzinah) zaradi limuzinskega zadka uporaben manj, kot to nakazuje litri.

Poleg vse opreme, ki pri Avenisu sodi pod oznako opreme Luna (dvoconska samodejna klimatizacija, usnje na volanu in prestavni ročici,

“Gle za popolnoma nov motor, nastal iz večjega, 2,2-litrskega dizla.”

Zelo dobrodošlo je, da se z veselijem zavrti vse do najvišjih vrtiljajev, a za to ne kaznuje z mrvtion pri nizkih. In če pomislite še na to, da takšen Avenis ne stane nič



sedem varnostnih blazin, nadzor stabilnosti in še kopicca drugega), je imel testni Avenis tudi paket opreme Elegant – sedehi so bili oblečeni v kombinacijo alkanatne in usnja – ter parkirne senzorje zadaj. Vsekakor priporočamo.

Pri Toyoti pravijo, da so ob zadnji pomladitvi, sprememili okoli 1000 delov, precejšen delež te številke pa seveda pripada tehničnim spremembam. Večjemu voznemu udobju na ljubo so

sedehi na novo (in mehkeje) nastavili prednje in zadnje vzmetenje, sprednji stabilizator je debelejši, zadnji tanjši, za natančnejše vodenje pa so okrepili nekatere dele obes in krmlinenga mehanizma.

Razlika ni velika, je pa očitna, saj Avenis sedaj malce boljše požira kratke neravnine, zannitvo pa je, da zaradi tega prav nič ne trpi lega na cesti (le podkrmnjenja je za odtenek več), avto pa se tudi ne nagiba pretirano.

Največja novost se skriva pod motornim pokrovom. Prejšnji dvoitrski dizel po zmogljivostih in uglejenosti ni bil dočrasel nalogi, novi 2.0 D-4D pa ji je zlahka kos.

Gle za popolnoma nov motor, ki je nastal iz večjega, 2,2-litrskega dizla, ki so mu skrajšali gibe in seveda pridili elektroniko. Zmore 125 'konjev', tako kot druga dizla pa je na voljo v kombinaciji s šestistopenjskim ročnim

menjalnikom. Blok je aluminijast, kompresijsko razmerje znaša nizkih 16,8 : 1, sistem skupnega voda pa zmore take do 1700 barov. V praksi daje motor vtis, da ima precej več 'konjev' kot na papirju, saj je ta Avenis zlahka kos 140'konjskim dizelskim tekmecem (tudi zaradi dobro izračunanega 6-stopenjskega menjalnika), hkrati pa je motor prijetno tih in uglejen, kar bi lahko deloma pripisali tudi novi, boljši zvočni izolaciji.

več kot manj zmogljivi in živahni predhodnik, je lahko Avenis še vedno zelo konkurenčna izbira v svojem razredu, zlasti če prsegate na manj vpadljive, a udobne avtomobile. ▶▶

Toyota Avenis Sedan 2.0 D4D Luna

Cena osnovnega modela: 23.370 EUR
Cena testnega vozila: 24.590 EUR

NAŠE MERITVE
(l = l/100 ml; p = 1000 mtor / na kl 63 % Število km Stevilo 14451 km)

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,8 s
402 m z mesta: 17,8 s (127 km/h)
1000 m z mesta: 32,4 s (162 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (l)/v/h: 11,2 s / 13,6 s
80-120 km/h (l)/v/h: 10,7 s / 14,4 s

MAVEČJA HITROST
200 km/h (l, prestavaj)

ZAVORNA POT
48,4 m (lM) mja 40 m od 100 km/h

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,1 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrzgom - glna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 93 kW (126 KM) pri 3.600/min - največji navor 300 Nm pri 2.000-2.800/min. Prenos moči: motor priganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 T Bridgestone Blizzak LM-25 (M+S). Mase: prazno vozilo 1.500 kg - dovoljena skupna masa 1.970 kg. Mere: obična 4.645 mm - širina 1.760 mm - višina 1.480 mm - prtljžnik 520 l - prostora za gorivo 60 l. Zmogljivost: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva (EEC) 7,1/4,6/5,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- motor
- poraba
- barvne kombinacije
- premajhen vzložen pomik prednjih sedeh
- previsoko sedežje
- svetlejšav potovarilni računalnik

Končna ocena

Dejstvo, da Avenis ni najboljši, ne najlepši, ne najbolj športen, ne najbolj ... karkoli že – v svojem razredu obstaja. Je pa še vedno odličen kompromis med vsemi temi lastnostmi z bogato opremo in zmerno ceno. In to nekaterim kupcem pomeni največ.

