

## Test Toyota Avensis Wagon D-4D

# (Nad) povprečno

Torej: potrebujete prostor? Potem potrebujete kombi, limuzinski kombi ali (bog-nedaj) še kaj večjega. Hočete avto s kolikor toliko »avtomobilsko« lego na cesti? Potem ostane le še kombi. Ste varčni? Potem naj bo dizel.

Besedilo Dušan Lukič Foto Aleš Pavletič

Dobro, zadnja trditev velja le, če vas ne moti ponavadi višja nakupna cena avtomobila z dizelskim motorjem. Pa vseeno: naj bo dizelski kombi, dovolj velik za celo družino in lep kup prtljage. Recimo še, da si želite zanesljiv avto s triletno garancijo - kar bi od varčnega človeka tudi pričakovali, pa da k korejskim znamkam ne pogledujete. Ostanajo točno trije: Mazda6, Nissan Primera in Toyota Avensis. In ker ste bolj konzervativen tip, vsaj kar se tiče oblike, prva dva odpadeta. Toyota Avensis torej, in ker ste si zaželeli kombi z dizelskim motorjem, ji bo ime Avensis Wagon D-4D. Pa poglejmo, kaj ste izbrali.

Zunanja oblika je, še posebej če jo primerjamo z nekaterimi tekmeci, klasična. Nobenih športnih klinastih potez, ogromnih vstopnikov za zrak v odbijaču ali globoko v blatnike potegnjenih luči. Slednje so bolj ogla-te kot zaobljene, a s ksenonskimi žarometi v njih dajejo avtomobilu skupaj z veliko, kromirano masko nosu dovolj značaja, da ga ne moremo proglasiti za dolgočasnega. Zadek je seveda kombijevsko odrezan, a ima še vedno do-

volj položno zadnjo šipo, da daje Avensisu dovolj dinamičen videz, poleg tega pa je po mnenju večine vprašanih preprosto lepši od limuzinskega. In ker je bil testni Avensis zlate (oziroma zlati podobne) barve, ki temu avtomobilu nekako najbolje pristaja, je že navzven dajal vedeti, da gre za odrasel avto, namenjen zre-lim voznikom. Da ne govorimo o tem, da je Avensis z boka videti dolg in nizek, kar občutek njegove odraslosti še poveča.

Tudi v notranjosti Avensis noče odstopati od klasičnih pravil oblikovanja. Armaturno ploščo (z odlično preglednimi merilniki Optitron) najdete pred voznikom in ne avantgardno na sredini armature, zračenju in gretju pa radiu in vsem drugim sekundarnim komandam so namenili klasične gumbe in ne sodobne »miške«. Še največja zamera gre nedoslednosti pri podajanju informacij. Na sredinski konzoli Avensisa najdete namreč kar tri LCD-zaslone. Najnižji je namenjen informacijam samodejne (vzdolžno deljive) klimatske naprave, »vrstico« nad njim je zaslon radija, na vrhu pa zaslon potovalnega računalnika. Slednji je največji, a



Dvobarvna plastika z vložki umetnega lesa poživijo notranjost, ki sicer oblikovno ne preseneča.





1

2

Tudi v notranjosti Avensis noče odstopati od klasičnih pravil oblikovanja.



3



4

1. Pregledno in očem prijetno: merilniki Optitron so osvetljeni oranžno. 2. Drugi gumb z desne vklopi dodatni grelnik, ki poskrbi za hitrejšo segrevanje dizelskega motorja. 3. Za varnejšo vožnjo lahko radio in potovalni računalnik upravljate z gumbi na volanu. 4. Klimatska naprava, radio, potovalni računalnik: trije zasloni namesto enega. Ergonomsko zgrešeno.

## Drugo mnenje

**Aljoša Mrak** Odkritosrčno



bom dejal, da je to gosposki avtomobil z ogromno prostora. Pa vendar me ni ti razveseljivi podatki o kakovosti izdelave niti bogata oprema ali izvrsten motor ne morejo prepričati, da bi ga kupil. Neizrazitost in cena sta razlog, da se ne uvršča med moje favorite. Še vedno čakam na večjega Yarisa (odličen mestni avtomobil!), upam, da se bo čakanje splačalo ...

**Matevž Korošec** Povsem



korekten izdelek, čeprav mladih najverjetneje ne bo pritegnil. Pomanjkanje dinamičnih linij je opaziti tako zunaj kot znotraj tega avtomobila.

**Vinko Kernc** Čisto nič slabe



ga mi ni naredil - ampak dobrega pa tudi ne. Pravzaprav tega nisem pričakoval: potem ko sem se zelo dobro počutil v Yarisu, RAV4 in Land Cruiserju, pa tudi kar dobro v Corolli, sem iz Avensisa (kljub dobremu motorju in uporabni karoseriji) izstopil povsem hladen. Ampak da se razumemo: če bi me kdo povprašal za mnenje, bi mu ga mirne vesti svetoval. Zelo dober, ampak hladen.

hkrati ponudi le dve informaciji - še ura se skriva v enem od dveh malih zaslonov med merilniki. Skupaj torej kar 5 zaslonov, vse informacije na njih pa bi bile lahko brez težav prikazane le na najvišjem LCD-ju. Škoda prostora pa še oči voznika zaradi tega predlogo begajo med različnimi prikazi.

Preostanku Avensisove notranjosti ni kaj očitati. Če ste manjši od 190 centimetrov, boste sedeli zelo udobno, če niste dosti večji, še vedno povprečno dobro. Tudi bočni oprijem sedežev je povprečen, kar velja za ergonomijo v celoti. Različni gumbi so večinoma tam, kjer bi jih pričakovali, na doseg roke in pred očmi, na volanskem obroču so ponovljene osnovne funkcije upravljanja z avdiosistemom in s potovalnim računalnikom. Sedež je nastavljen po višini, volanski obroč pa po višini in globini, zato dobrega položaja za volanom ni težko najti, škoda je le, da so sedeži tudi v najnižjem položaju še vedno malenkost previsoko nameščeni. Predalov za drobnarije je dovolj, poleg tistega v komolčnem oporniku je tik pred slednjim še predalček (s pokrovom), ki je kot ustvarjen za mobilnik, denarnico, ključke in podobne drobnarije, ki se ponavadi valjajo po žepih.

Na zadnjih sedežih je dovolj prostora tudi za odrasle potnike. Ne le zato ker je Avensis sam po sebi velik in ker ima zaradi kombijevskega zadka nad glavami potnikov zadaj dovolj prostora, temveč tudi zato, ker so pri Toyoti uporabili tržni trik in omejili vz-

dolžni pomik prednjih sedežev. Tako se jih ne da potisniti nazaj toliko, da bi silili v kolena zadaj sedečih, po drugi strani pa je res, da imajo zato spredaj težave izraziti dolgini.

Prtljažnik je, kot bi sodili že po zunanji obliki, velik. V njem je v osnovi za zelo uporabnih 520 litrov prostora, a ker lahko zadnjo klop zložimo (sedalni del je treba prevrniti naprej, naslonjalo se prevrne tako, da je dno popolnoma ravno), nastane 1,7 metra dolg prostor, v katerega lahko spravite marsikaj in še več. Poleg tega je v njegovem dnu nekaj priročnih predalov, da se obvezni komplet za prvo pomoč pa žarnice in vsa tista navlaka, ki jo ponavadi vlačimo s seboj, če jo potrebujemo ali ne, ne prevaža sem in tja ob vsakem zaviranju ali zavijanju. Zelo priročno.

Dvolitrski dizel, zaradi katerega Avensis nosi oznako D-4D, zmore umirjenih 116 konjskih moči. Kljub tej na papirju ne prav vrhunski moči, ki je, mimogrede, tudi manjša od moči marsikaterega tekmeča, pa Avensis ni podhranjen. 280 njutonmetrov navora je dovolj, da z njim brez težav sledite in prehitete tok prometa, razveseli pa tudi z dejstvom, da brez težav in upiranja vleče že od 1.600 vrtljajev. Prožnost tako ni težavna pa tudi zavrti se motor rad. 11,4 sekunde do 100 kilometrov na uro sicer ni podatek, ki bi dvigal raven adrenalina, a 190 kilometrov na uro končne hitrosti je dovolj, da so tudi dolga in hitra avtocestna potovanja neutrudljiva. Le pri hitrostih nad





Avensis se dobro znajde (tudi) med ovinki.

150, 160 kilometrov na uro bi si človek zaželel, da bi imel sicer dobro izračunan, natančen in hiter menjalnik še šesto prestavo. Tako bi bilo hrupa in vrtljajev manj.

Podvozje je motorju več kot doraslo. Štirikrat posamično obešena kolesa skrbijo za dobro blaženje neravnin z naših vedno preveč luknja-stih cest, res pa je, da se Avensis v ovinkih precej nagiba. Toda to povzro-ča le neprijeten občutek, kakšnega slabega vpliva na samo lego na cesti pa očitno nima, saj se Avensis tudi kot kombi in z le 116 dizelskimi konj-skimi močmi v nosu dobro znajde. Kombinacija je na prvi pogled kot ustvarjena za terminalno podkrmarjenje, a se Avensis v resnici izkaže za skoraj nevtralen avto z visoko postavljenimi mejami in s predvidljivimi odzivi na voznikove ukaze. Moram pa priznati, da že dolgo nisem videl tako velikega kombija, ki bi dvigoval zadnje notranje kolo.

Edini minus na tem področju so Avensisu prislужile zimske gume, ki so jih pri uvozniku nataknili na šestnajstpalčna platišča iz lahke litine. Dunlopove Wintersportke prejšnje generacije (M2) se očitno niso najbo-lje razumele z 12 stopinjami zunanje temperature in z Avensisovim sicer dobro nastavljenim ABS-om, zato se je ob meritvah zavorne poti izkaza-lo, da Avensis s tako obutvijo potrebuje od 100 kilometrov na uro od ustavitve kar 47,7 metra, kar je daleč nad mejo, ki jo pri Avto magazinu postavimo kot mejo še sprejemljivega. Enak avto s 17-palčnimi letnimi gumami se je ustavil že po 39 metrih, skoraj 48 metrov pa je tudi precej več, kot za ustavljanje porabi večina testnih avtomobilov z zimskimi gu-mami. Previdnost pri izbiri torej ne bo odveč.

Dobrih 6 milijonov tolarjev pri Toyoti zahtevajo za kombijevskega Avensisa z dizlom v nosu in bogatejšo opremo Sol, testni je bil 100 tisoča-kov dražji. In kaj dobite za ta denar? Poleg tehnično dobrega avtomobila,

1. Avensis se izkaže z dobro lego na cesti, nagibanja je precej.
2. Prtljažnik je prostoren, poleg tega pa ima veliko praktičnih predalčkov.



ki ima še z marsikatero tujo raziskavo potrjeno Toyotino zanesljivost, je bogata tudi oprema. Dvokanalna samodejna klimatska naprava, 6 var-nostnih blazin, VSC za stabilnost vozila, seveda radio s CD-predvajal-nikom pa komande zanj na volanskem obroču, ksenonski žarometi, tipa-lo za dež in še bi lahko naštevali. Kaj pravzaprav manjka? Morda usnje (zanimivo, sedeži so ogrevani tudi brez njega), navigacijsko napravo, iz-menjevalnik CD-jev - potem pa se seznam že bolj ali manj zaključí.

Torej: z Avensisom v domačo garažo ne boste pripeljali mladostni-ških sanj ali življenjskega uspeha avtomobilskih oblikovalcev, temveč zelo korekten, dobro izdelan avto, ki je lahko zanesljiv in prijeten sopotnik dolga leta. Veliko opreme za zmerno (no ja, kakor za koga) ceno je le še dodaten plus. Avensis tako prav zaradi tega, ker v vseh pogledih pred-stavlja (dobro) povprečje tega avtomobilskega razreda (in je tu in tam nad njim), izstopa iz povprečja. ■

| KOLIKO STANE                    | SIT     |
|---------------------------------|---------|
| <b>Dodatna oprema</b>           |         |
| Sistem za pomoč pri parkiranju  | 100.800 |
| Navigacijski sistem             | 450.300 |
| Izmenjevalnik CD-jev            | 156.800 |
| Usnjeno oblažinjeno             | 619.300 |
| <b>Nekateri nadomestni deli</b> |         |
| Prednji žaromet s smernikom     | 122.100 |
| Prednja meglenka                | 28.200  |
| Prednji odbijač                 | 51.600  |
| Okrasna maska                   | 39.600  |
| Prednja šipa                    | 110.500 |
| Znak                            | 5.400   |
| Prednji blatnik                 | 38.700  |
| Zadnji odbijač                  | 51.600  |
| Zunanje ogledalo                | 40.300  |
| Lahko platišče 16"              | 56.600  |

| Tabela konkurence                      |                      |                     |                       |                       |
|----------------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Model                                  | Toyota Avensis Wagon | Ford Mondeo Karavan | Renault Laguna Grand. | Volkswagen Passat Va. |
| <b>motor (zasnova)</b>                 | 2.0 D-4D Luna        | 2.0 TDCi Ambiente   | 1.9 dCi Expression    | 1.9 TDI Basis         |
| <b>gibna prostornina (cm³)</b>         | 4-valjni - vrstni    | 4-valjni - vrstni   | 4-valjni - vrstni     | 4-valjni - vrstni     |
| <b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>  | 1995                 | 1998                | 1870                  | 1896                  |
| <b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>   | 85/116 pri 3600      | 85/116 pri 3950     | 88/120 pri 4000       | 96/130 pri 4000       |
| <b>dolžina × širina × višina (mm)</b>  | 280 pri 2000-2200    | 285 pri 1900        | 270 pri 2000          | 310 pri 1900          |
| <b>največja hitrost (km/h)</b>         | 4700 × 1760 × 1525   | 4804 × 1812 × 1441  | 4695 × 1772 × 1443    | 4682 × 1746 × 1498    |
| <b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>         | 190                  | 194                 | 197                   | 201                   |
| <b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b> | 11,4                 | 11,2                | 10,7                  | 10,2                  |
| <b>cena osnovnega modela (SIT)</b>     | 6,0                  | 5,8                 | 5,7                   | 5,8                   |
|                                        | 5.531.000            | 5.239.000           | 5.624.000             | 6.049.000             |



## Toyota Avensis Wagon 2.0 D-4D Sol

**CENA:** [Toyota Adria]  
**OSNOVNI MODEL:** 6.048.000 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 6.144.000 SIT  
**Moč:** 85 kW [116 KM]  
**Pospešek:** 11,4 s  
**Največja hitrost:** 190 km/h  
**Povpr. poraba:** 8,9 l/100 km

**Garancija:**  
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavenje.  
**Predvideni redni servisi:**  
menjava olja na 15.000 km  
sistematični pregled na 15.000 km

| Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT): |           |                          |             |
|--------------------------------------------------|-----------|--------------------------|-------------|
| redni servisi, delo:                             | 45.500    | obvezno zavarovanje (2): | 410.000     |
| material:                                        | 200.500   | kasko zavarovanje (2):   | 880.000     |
| gorivo                                           | 1.467.610 |                          |             |
| gume (1):                                        | 678.400   | Skupaj:                  | 7.326.010   |
| izguba vrednosti po 4 letih:                     | 3.644.000 | Strošek za prevoženi km: | 73,3 SIT/km |

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

## NAŠE MERITVE

**Vozne lastnosti**

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| Pospeški        | s               |
| 0-100 km/h:     | 11,4            |
| 402 m z mesta:  | 18,0 (127 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 32,8 (160 km/h) |

**Prožnost**

|                   |      |
|-------------------|------|
| 50-90 km/h (IV.): | 9,1  |
| 80-120 km/h (V.): | 12,6 |

**Največja hitrost** 190 km/h (V. prestava)

**Poraba goriva l/100 km**

|                         |      |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje     | 6,6  |
| največje povprečje      | 11,4 |
| skupno testno povprečje | 8,9  |

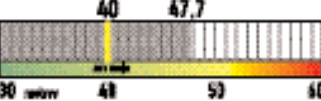


**Trušč v notranjosti dB**

|            |      |     |    |
|------------|------|-----|----|
| Prestava   | III. | IV. | V. |
| 50 km/h    | 59   | 55  | 54 |
| 90 km/h    | 64   | 60  | 60 |
| 130 km/h   | 66   | 64  |    |
| Prosti tek |      |     | 39 |

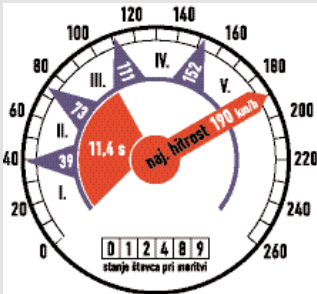
**Zavorna pot m**

|                |      |
|----------------|------|
| od 130 km/h:   | 82,1 |
| od 100 km/h:   | 47,7 |
| (AM meja 40 m) |      |

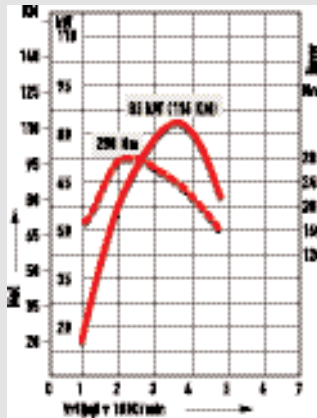


**Napake med testom**  
- brez napak

## Zmogljivosti:



## Diagram motorja:

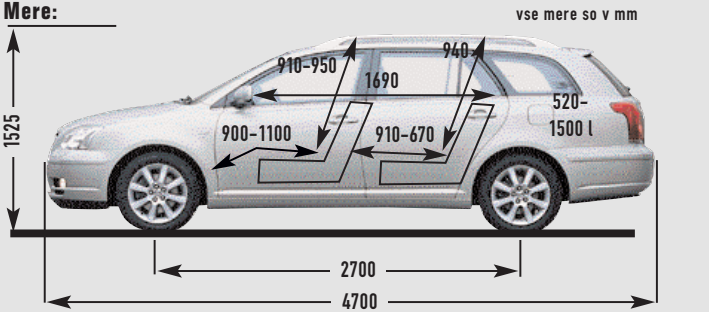


## Užitek v vožnji:

Avensis je med ovinki zabaven, ni pa za vas, če iščete avto, ki bo med vožnjo zagotavljal čim več užitka.

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,2 × 94,0 mm - gibna prostornina 1995 cm³ - kompresija 17,8 : 1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 3600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,3 m/s - specifična moč 42,6 kW/l (57,9 KM/l) - največji navor 280 Nm pri 2000-2200/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/zobniki) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,538; II. 1,913; III. 1,258; IV. 0,918; V. 0,690; vzvratna 3,583 - diferencial 3,684 - platišča 6J × 16 - gume 205/55 R 16 H, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 45,0 km/h. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, po dve prečni vodili, vzdolžni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1495 kg - dovoljena skupna masa 1970 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - povprečna poraba goriva (ECE) 6,0 l/100 km



**Zunanje mere:** širina vozila 1760 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1500 mm - rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.



**Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):**  
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

**Pomembnejša serijska oprema:** prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - VSC - servo volan - samodejna klimatska naprava - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - 4 × električni pomik šip - ogrevani vzvratni ogledali - grejete sedežev - radijski sprejemnik s CD-jem - ksenonska žarometa - naslona za roke spredaj - tempomat - tipalo za dež.

| ocena                 |                     |                                                                                                                                                        |
|-----------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost [15]         | 14                  | Oblika ni vrhunska, je pa dovolj prepoznavna. Izdelava je, kar za Toyoto ni nič presenetljivega, odlična.                                              |
| Notranost [140]       | 126                 | Za notranost velja podobno kot za zunanost. Nobenih dih jemajočih oblik, a tudi ničesar, nad čemer bi se pritoževali.                                  |
| Motor, menjalnik [40] | 32                  | Dizel ima »le« 116 konjskih moči, a ne razočara. Je dovolj prožen in uglajen, da omogoča udobna potovanja                                              |
| Vozne lastnosti [95]  | 82                  | Lega na cesti je dobra, enako požiranje neravnin. V ovinkih se Avensis sicer nagiba, a med ovinki ne razočara.                                         |
| Zmogljivosti [35]     | 29                  | Avensis s tem motorjem ni dirkač, a tudi ni najpočasnejši. Toliko bolj na bencinski črpalki razveseli majhna poraba goriva.                            |
| Varnost [45]          | 34                  | Ima vse, kar mora sodoben avto imeti. 6 varnostnih blazin, VSC, tipalo za dež in ksenonski žarometi poskrbijo za pasivno in aktivno varnost.           |
| Gospodarnost [50]     | 33                  | Poraba je zelo zmerna, še posebej glede na velikost in težo avtomobila, pa tudi cenovno Avensis ni avto, ki bi razočaral.                              |
| <b>Skupaj</b>         | <b>350</b>          | Zelo korekten avto, ki prav zaradi tega izstopa iz povprečja. Če iščete predvsem zanesljivega in prostornega spremljevalca, je Avensis odlična izbira. |
| <b>OCENA</b>          | <b>avto magazin</b> | <b>1 2 3 4 5</b>                                                                                                                                       |

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ uporabnost
- ▲ menjalnik
- ▲ oprema
- ▼ zavorna pot
- ▼ preveč zaslonov na armaturni plošči
- ▼ previsoko sedenje