

Test

TOYOTA CARINA E 2.0 GLI KOMBI

# JAPONSKA

Za japonske avtomobile lahko skoraj brez izjeme trdimo, da so dobri, dovršeni nasploh in tudi v malenkostih, nadpovprečno zmogljivi, varčni in v notranjosti nekoliko preveč plastični.

Vidite, prav takšna je tudi toyota carina. Čeprav ni več prav sveža, je še vedno zelo dober avtomobil "privzdignjenega" srednjega razreda, tudi ko gre za različico z dvolitrskim motorjem in tudi in še predvsem ko gre za kombijevsko različico. Ta je nastala po starem, preskušanem receptu: s podaljšano streho, dodatnima bočnima šipama in (skoraj) navpično odrezanimi vrati za dostop v povečani prtljažnik. Nekoliko "napihnjena" zadnja vrata se lepo ujemajo s carinino diskretno zaobljeno zunanostjo, za še lažji dostop v prtljažnik pa segajo skoraj do polovice v zadnji odbijač. Prostora v prt-

ljažniku je več kot solidnih 485 litrov, če želite, da je za sedenje še vedno na voljo cela zadnja klopa in da je tovor pokrit z rolujem in tako skrit pred očmi radovednežev. Tisti, ki bo carino kombi kupil zaradi potrebe po večjem nakladalnem prostoru, bo lahko pri zloženih zadnji klopi uporabljal dobrih petnajst hektolitrov uporabne praznine, po zaslugi tretjinsko deljivega zadnjega naslonjala pa so možne tudi različne kombinacije, naj gre za zahtevo po dolžini ali višini tistega, kar je treba v avtomobil naložiti.

Kot se za pravi kombi spodobi, ima tudi carina dva vzdolžna strešna opornika,

zaradi katerih je pridobila 45 milimetrov višine, namenjena pa sta strešnemu prtljažniku, ki sme biti obremenjen z dodatnimi sto kilogrami. S prevozom tovora v carini kombi in na njej torej ne bo težav. Prav tako ne bo težav s počutjem potnikov, saj sta prednja sedeža zelo dobra, na videz sicer nič posebnega, a skoraj športno bočno oprijemljiva in razmeroma trda. Voznik lahko nastavi tudi nagib sedalnega dela in višino volanskega obroča. Tega je moč čisto po Toyotino spustiti skoraj v yodoravno lego, njegova oblika in usnjena prevleka pa ga uvrščata med zelo dobre tovrstne izdelke. Po zaslugi



# A KLASIKA

posrednega, servooglaščenega volana (ki je pri večjih hitrostih skoraj preveč mehak) je moč toyoto carino lahkotno voditi, čeprav od več kot štiri metre in pol dolgega avtomobila pretirane okretnosti ne smemo pričakovati. To je še posebej občutno v izjemno ostrih ovinkih ali pri milimetrskih parkiranjih. Pač pa oblika karoserije, njena zastekljenost in dovolj velika vzratna ogledala omogočajo natančen pregled nad neposredno bližino avtomobila.

Tudi armaturna plošča je skoraj brezhibna, sicer tipično japonsko plastična, a s preglednimi merilniki, z dovolj režami za zračenje, z osvetljeno ključavnico za vžig ter s stikali in vzvodi na dosegu rok. Nekoliko nenavadno, a v mrzlih zimskih jutrih močno dobrodošlo je ogrevanje prednje šipe, pa tudi preprost ekonomometer (oranžna in zelena led dioda) je lahko v pomoč, ko je treba prevoziti veliko razdaljo z malo bencina. Se bolj nenavadna, a

*Ko gre za notranje centimetre, je carina vsaj v svojem razredu praktično brez konkurence.*



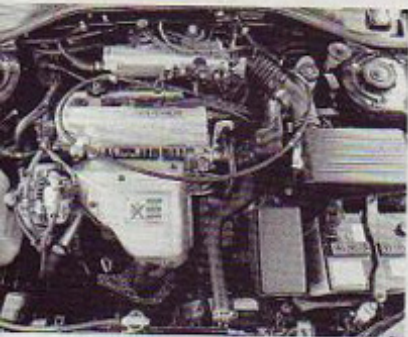


povsem nemoteča, je namestitve ročice ročne zavore, ki je pomaknjena močno naprej in povsem k voznikovemu sedežu. Tudi pedal plina je, glede na preostala dva, skoraj preveč "nizek" in voznikovo sedenje je skoraj previsoko.

Je pa toyota carina nadvse



**Pregledna in ergonomska, nedvomno Toyotina: armaturna plošča**



**Zmogljiv in glasen: motor**



**Dostopen in uporabno prostoren: prtljažnik**

radodarna s predali za drobna-rije; poleg klasičnih predalov v armaturni plošči in v vratnih oblogah je na stropu nad vzratnim ogledalom priročen predal za očala, pod sedežema pa še dva zajetna drsna predala. Tunnel med sedežema, v katerem so nameščeni pepelnik, vžigalnik, (spet) par predalov in naslon za roko (ki je hkrati pokrov enega od predalov), je izjemno visok, zato je prestavna ročica kar nekako izgubljena v njem. Vendar to nikakor ne zmanjšuje izjemne prostornosti na vseh petih sedežih. Pomik prednjega sedeža je izjemen in še tako visok voznik ne bo imel težav. Toda prav presenetljivo je, da je tudi potem, ko je prednji sedež v skrajni legi, med njegovim naslonjalom in zadnjo klopjo še vedno slaba dva decimetra prostora. Ko gre za notranje centimetre, je carina vsaj v svojem razredu praktično brez konkurence.

Čeprav je končna obdelava toyote carine v splošnem dobra, sta se izza volanskega obroča

*Sprevozom tovora v carini kombi in na njej torej ne bo težav.*

in pri vožnji po neravni podlagi iz zadnjega dela oglašala neprijetna "črička". Nevsakdanjo glasbo so dopolnjevali še udarci peska v zadnje, slabo izolirane koloteke. Za tovrsten avtomobil je nenavadno tudi to, da so zadnja vrata brez kljuke za zapiranje, kar je neprijetno zato, ker so vrata zaradi oblike karoserije praktično ves čas umazana. To velja tudi za šipo na njih, vendar je zadnji brisalnik dovolj učinkovit. Dobro pri njem je tudi to, da ga je moč nastaviti na delovanje s časovnimi presledki ali neprekinjeno. Enako učinkovita kot zadnji sta tudi prednja brisalnika, vendar le do hitrosti okrog 150 kilometrov na uro. Potem ju veter ob šipi preveč dvigne, da bi bila vidljivost brezhibna.

Mehanika toyote carine povsem zadošča in celo presega pričakovanja. Motor je s skoraj stotimi kilovati kos tudi obremenjenemu avtomobilu, če pa je ta prazen, daje motor zaradi štiriventilske tehnike, večočkovnega vžiga in spretne uglašenosti skoraj športen vtis, saj se zelo rad vrti, z naraščanjem vrtljajev pa narašča tudi njegova glasnost. V spodnjem delu delovnega območja deluje nekoliko leno, dobro pa zadirha

*Armaturna plošča je skoraj brezhibna in tipično japonsko plastična.*

pri tri tisoč in več motornih vrtljajih. Temu je prilagojen tudi menjalnik oziroma prestavna razmerja v njem, gibli ročice pa so pri zmernih hitrostih pretikanja lahkotni in natančni. Tudi podvozje nekoliko spominja na športni avtomobil, saj je razmeroma trdo, a sploh ne neudobno. Trdota je v tem primeru namenjena večjim obremenitvam v prtljažniku in manjšim prečnim nagibanjem karoserije.

Japonska klasika v tem primeru pomeni sodobno zasnovan in uporaben avtomobil. Ko gre za toyoto carino kombi, je treba upoštevati še izjemno prostornost, in ko gre za dvolitrski motor, dobre zmogljivosti. In kaj pravzaprav še zahtevate več od avtomobila?

**VINKO KERNC**

**Foto: MATEJ DRUŽNIK**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirilinjni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 5800/min - srednja hitost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 49,1 kW/liter (66,6 KM/liter) - največji navor 183 Nm med 4400 in 4800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermeni) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzi in elektronski vžig (bosch D-jetronic) - vodno hlajenje 6,7 litra - motorna olje 4,6 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 70 A - uravnavač katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enakolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,285; II: 1,960; III: 1,322; IV: 1,028; V: 0,820; vzvratna 3,153; diferencial 3,736 - ploščica olj x 14 - gume 185/65 HR 14, kotalni obseg 1,87 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,6 km/h

**Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - dvokražne zavore, spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4545 mm - širina 1695 mm - višina 1470 mm - medosna razdalja 2580 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1445 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (kamoli) spredaj 1440 mm, zadaj 1470 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940-980 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1150 mm, zadnja klopi 910-670 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 485/860/1510 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1240 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,0 s - poraba goriva (ECE): 6,5/8,3/9,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



**Naše meritve**  
**Največja hitost:**  
 198 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**  
 0 - 60 km/h 4,5 s  
 0 - 80 km/h 6,7 s  
 0 - 100 km/h 9,7 s  
 0 - 120 km/h 13,8 s  
 0 - 140 km/h 19,4 s  
 0 - 160 km/h 29,1 s

1000 m z mesta:  
 31,3 s (165 km/h)

**Prožnost:**  
 1000 m od 40 km/h (IV.):  
 34,0 s (157 km/h)  
 1000 m od 40 km/h (V.):  
 38,7 s (138 km/h)

**Zavorna pot:**  
 od 150 km/h: 95,5 m  
 od 100 km/h: 41,9 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
 kazalec na resnično  
 60 57,6 km/h  
 80 78,0 km/h  
 100 97,2 km/h  
 120 117,1 km/h

**Poraba goriva:**  
 testno povprečje  
 12,8 litra/100 km

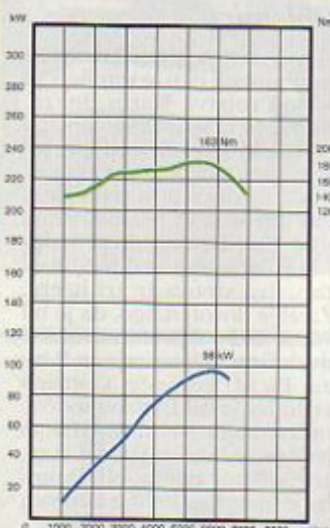


DIAGRAM MOTORJA

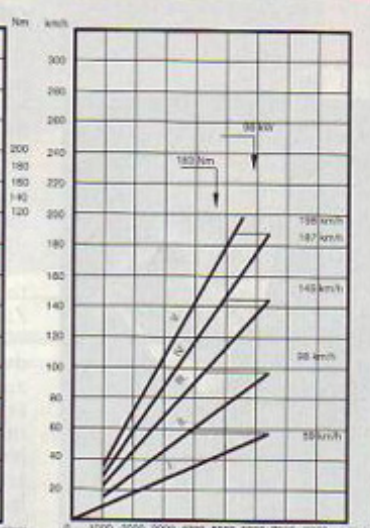


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- bogata oprema (GLi)
- dobri sedeži
- izjemno prostorna notranjost
- veliko uporabnih predalov
- zadnji brisalnik
- učinkovite zavore

## Grajam

- ni zračne blazine
- slaba izolacija zadnjih kolotekov
- ni ročice za zapiranje zadnjih vrat
- materiali v notranjosti
- velik rajdni krog

**Cena** ATS 319.125  
 (Center, Ljubljana)

## Končna ocena

Toyota carina E 2.0 GLi kombi je zelo prostora in dovolj zmogljiv kombi zgornjega srednjega razreda, zasnovan in izdelan tipično japonsko: brezhibno in s smislom za podrobnosti. Kot vsak avtomobil ima tudi carina svoje napake, ampak tisti, ki jih zna prezeleti, bo s carino zadovoljen, pa naj bo namenjena družini, poslovnim zadevam ali pa obojemu.