

Test:

TOYOTA CARINA XLi 1,6 16 V

Takšna je prava avtomobilska zvestoba: toyota carina spada v vrsto Toyotinih vozil srednjega avtomobilskega razreda in med tiste automobile, ki slovijo po svoji zanesljivosti in nezahtevnem ter poceni vzdrževanju.

Toyota carina je v zdajnji obliki na trgu približno leto dni, na naše ceste pa je prišla pred nekaj meseci. Glede na predhodnico je v skladu s trendom gradnje vozil v srednjem in rahlo višjem avtomobilskem razredu zrasla za štiri centimetre v višino in za devet centimetrov v dolžino. Na voljo je v treh karoserijskih različicah: kot limuzina, kombi-limuzina (liftback) in kombi.

Preskušena limuzinska različica je na prvi pogled zelo nežno zaobljena, tako da pri tem še zmeraj daje klasičen limuzinski vtis.

Nežna zaobljenost še ne pomeni, da boete z lahkoto našli kaj očitno pravokotnega.

Karoserijski spoji so natančni. Na prvi pogled motijo nekoliko nizko postavljena reflektorja in premajhni vzvratni ogledali.

Prvo se izkaže kot uspel oblikovalski trik, z ogledali pa je težje, saj ostaneva premajhni tudi za gledanje varju, pa še mažeta se radi.

Notranjost carine pa je pravi mali čudež. Spredaj in zadaj je dovolj prostora za štiri košarkarje ali pa za petčlansko družino.

Najbolj udobno se seveda s to toyoto prevaža klasična štirčlanska družinska ekipa in pri tem jim ostane dovolj prostora, da je potovanje udobno in v užitek. Pri tem ostane v zadku še 545 kubičnih decimetrov prtljažnega prostora. Kljub temu, da ima carina deljivo zadnjo klop,



DRUŽINSKI

pa povečanje prtljažnega prostora nekoliko omejuje vmesna stena med potniškim in prtljažnim prostorom, v kateri je zelo majhna odprtina - prehod do kabine.

Toyota carina je serijsko temeljito opremljena: poleg deljive zadnje klopi je v osnovni opremi še po višini nastavljiv servo-

ojačani volanski obroč, osrednja ključavnica, električni pomik oken spredaj in zadaj, sončna streha, po višini nastavljiv voziški sedež in merilnik motorov vrtlajev (ki ga v testnem vozilu ni bilo). Armatura plošča je dobro pregledna, stikala na njej in ob njej so logično razvrščena in priročna za uporabo.



Armaturalni plošči testnega avta ni kaj očitati, razen da manjka serijsko vgrajen merilnik vrtlajev

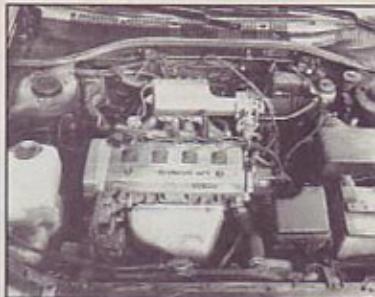


Velik prtljažnik z majhno odprtino k potniškemu prostoru





Elegantno oblikovan zadek



Varčen motor, skromen tudi po velikosti

ČLAN

Ima sicer vse, kar potrebuje, celo digitalna ura na armaturni plošči se ponoči rahlo zatemni, da voznice ne ovira med vožnjo. Pa vendar. Upam si trdit, da je ta avto brez duše. Ne tič ne miš.



Saja

Preglednost iz vozila pri vzvratni vožnji je omejena zaradi visokega zadka in precej širokih zadnjih karoserijskih stebrov.

Pri tem "pomagata" še vzvratni ogledali, ki ju je tudi težko nastavljati. Nastavek za ročno nastavljanje iz kabine je namreč premajhen in nameščen predaleč v konici vrat.

Motor v nosu nosi tovarniško oznako 4A-FE in je ponos japonskih inženirjev. Zastavili so si star cilj: boljši izkoristek, manjša poraba - in uspeli. Motor ima v izpušnem sistemu vgrajeno tipalo, ki meri količino nezgorelega kisika v izpušnih plinih. Prek računalnika se nato na podlagi dobljenih podatkov krmili raz-

merje goriva in zraka v vbrizgani zmesi od klasičnih 1:14,7 do 1:21-23. Na ta način se poraba goriva zmanjša, učinek motorja ob posebnem vbrizgu in izpuhu pa ostane enak ali celo boljši.

Pri gibni prostornini 1587 kubičnih centimetrov zmora motor 79 kW (107 KM) pri 6000/min. Največji navor 137 Nm doseže

šele pri 4600 do 5400/min, vendar streže v območju med 2500 in 5500/min s 95 odstotki navora.

Poraba goriva je na testu nihala med 7,7 in 11,5 litra. Povprečje je znašalo 9,1 ob maksimalnem prganjanju motorja, ne gre pa zanemariti tudi 1085 kg teže vozila. Ob varčni vožnji je poraba goriva okoli 7 litrov na prevoženih 100 kilometrov poti.

Podvozje je sodobno zasnovano, vsa štiri kolesa so posamično obešena, oprta na vzmetne noge in s prečnimi vodili.

Konstrukcija podvozja je namenjena udobni cestni vožnji, kar pomeni, da je nekoliko mehkejša in to ni nič slabega. Lega vozila je tudi ob ostreje vozenih ovinkih neutralna, prihaja le do blagih nagibov karoserije, zadek pa ob dodajanjem volana uhaja šelev v skrajnih prečnih pospeških. Pri takšnih vožnjah je opazno tudi pregrevanje zavor, vendar to ne pokvari vtisa o zavirjanju vozila. Tudi obteženi carini so zavore (brez dodatnega ABS) povsem kos in zagotavljajo visoko stopnjo varnosti.

Toyota carini ni težko voziti pet ljudi in prtljago, ob hitri vožnji porabiti zelo malo bencina in biti zadovoljen z voznimi lastnostmi in varnostjo, ki jo ponuja. Še kaj?



ANDREJ SUPÉ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtino in gib: 81,0 x 77,0 mm - gibno prostornino: 1587 ccm - kompresija 9,5:1 - največja moč: 79 kW (107 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči: 15,4 m/s - specifična moč: 49,8 kW/liter (67,4 KM/liter) - največji momen: 137 Nm med 4600 do 5400/min - ročična gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (zabati jermen) - štirje ventilji na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vzduš - vodno hlajenje 5,4 litra - motorno ulje 3,9 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 1000 W - uravnavan izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolurna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,545; II: 1,904; III: 1,233; IV: 0,885; V: 0,725; vzvratna 3,250, diferencial 4,312 - platična 6J x 14 - gume 185/65 R14 (semiperit) - kotalni obseg 1,87 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 35,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karosira - Cx = 0,30 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trkolno prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrake zavore, spredaj kulutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu - volan z zaboto levijo, servo, 3,1 zavrtljača od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4530 mm - širina 1695 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2580 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1445 mm - rajdni krog 11,2 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošči do zadnjega naslonjala) 1665 mm - širina (komolci) spredaj 1435 mm, zadaj 1475 mm - višina nad sedežem spredaj 885-915 mm, zadaj 910 mm - vzdolžna prednji sedež 900-1120 mm, zadnjih klopi 660-870 mm - prtičnik (normno) 545 litrov - premer volanskega obrača 375 mm - posoda za gorivo 60 l

Teža: prazno vozilo 1085 kg - dovoljena skupna teža 1600 kg - dovoljena teža priklice z zavoro 1300 kg, brez zavor 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 190 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,4 s - poraba goriva (ECE): 4,9/6,8/8,2 litera neosvinčenega bencina super na 100 km

**Naše meritve**

Največja hitrost:
191 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0- 60 km/h	4,6 s
0- 80 km/h	7,1 s
0-100 km/h	10,9 s
0-120 km/h	15,3 s
0-140 km/h	25,4 s
1000 m z mesta:	32,4 (155 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,1 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	41,8 s (129 km/h)

Zavorna pot:

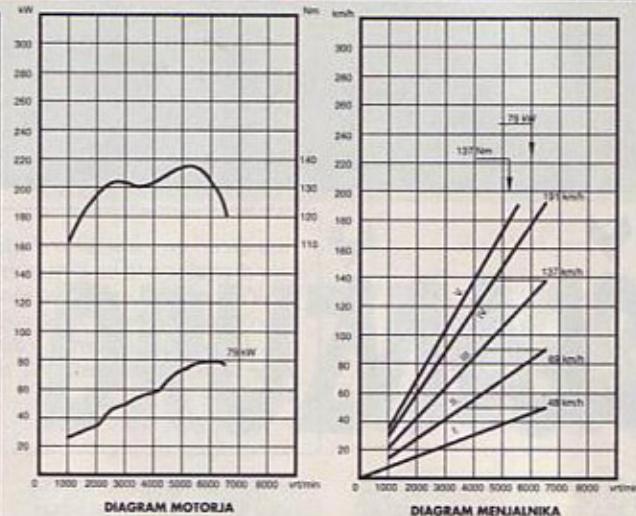
od 100 km/h: 57,5 m

**Natančnost
merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	55,7
80	76,3
100	95
120	111,8

Poraba goriva:

testno povprečje:
9,1 litra/100 km

**Hvalimo**

- varčnost
- prostornost
- končna obdelava
- lahketen menjalnik

Grajamo

- premajhni zunanjí ogledali
- nastavitev vzvratnih ogledal (ročno)
- pregrevanje zavor

Cena

ATS 232.253
(Center, Ljubljana)

KONČNA OCENA

Toyota carina prihaja ravno v času, ko njen najhujši tekmeč Passat čaka na nov make-up. Pa to zagotovo ni Toyotin edini argument. Med drugim so tudi takšni, kot na primer petletno nepretrgano vodstvo v zanesljivosti (statistika) v svojem razredu.