

Zaželeno!

Če bi vnaprej sodili po začetkih, bi za našo supertestno Toyota Corollo Verso sumili, da se bo njena zgodba pri nas slabo končala. Zakaj? Ker smo jo prevzeli 17. julija 2004, tri tedne kasneje pa smo v dnevnik že zapisali prvo težavo in obisk servisa.

Av resnici Corolla za vse skupaj ni bila prav nič kriva. Z vodo, blatom in podobno umazanijo zapacan filter za gorivo je namreč povzročila brozga, ki jo hrvaška Ina prodaja pod oznako Eurodiesel. In kljub temu da smo jo natočili v južni Dalmaciji in da je Corolla s cukanjem opozorila na težave kmalu za tem, nas je vseeno pripeljala do Ljubljane. Na servisu so le zamenjali filter (in to šteli kot garancijsko popravilo, kar je še posebej pohvalno) in Corolla je znova delovala brez napak. Od tedaj smo servise videli le še v predpisanih intervalih rednega vzdrževanja (pa čeprav se je vmes prikradlo še kako nepredpisano popravilo), vse do 8. februarja letos, ko je Corolla na poti iz Münchna na prikazovalniku prevoženih kilometrov prikazala številko 100 tisoč. Vsega skupaj dobro leto in pol ali 175 kilometrov na

dan, vsak dan. Zanimivo: z večino supertestnih avtomobilov v prvih mesecih prevozimo sorazmerno veliko kilometrov, kasneje manj. Pri Corolli je bilo nasprotno: v prvih dveh mesecih smo prevozili 'le' slabih 10 tisoč kilometrov, potem pozimi (razumljivo) tudi ne veliko, spomladi 2005 pa so se kilometri začeli vrteti prenetljivo hitro, vse do novega leta in malo čez.

S tem se supertestna zgodba še ni končala. Corollo Verso smo najprej pomerili, premerili, pregledali in tudi razdrli, da smo dobili resnično sliko o tem, kakšen je avto po 100 tisoč prevoženih kilometrih. Več o tem v posebnem okvirju, ki razkriva prav vse skrivnosti. Kako pa se je obnesel avto kot celota?

Življenje za volanom

Notranjost Corolle Verso, predvsem udobje sedenja, je večina voznikov in potnikov, ki so svoja mnenja vpisali v testno knjigo, pohvalila. Od tistih, ki so v avtomobilu sedeli le nekaj deset kilometrov sami, do tistih, ki so v kosu prevozili tisoč in več kilometrov, in tistih, ki so v avto stlačili šest ali sedem potnikov.

Predvsem v tem primeru si je Verso prislužil pohvale za preprosto zlaganje sedežev, in tudi ko je bilo v avtu šest sedežev (torej brez srednjega v drugi vrsti), za dovolj udobja tudi za potnike v zadnji vrsti.

Sicer pa je notranjost uporabo (in občasno zlorabo) naših testnikov prenesla brez težav. Plastika okoli prtljažnika in tekstil na njegovem dnu sta brez poškodb prenesla tudi prevažanje koles, sedeži (vključno z voznikovim) so bili na koncu supertesta takšni kot prvi dan. Edini del avtomobila, ki je pokazal (razen volanskega obroča in prestavne ročice, seveda), koliko prevoženih kilometrov ima avto, je bilo naslonjalo za komolec na voznikovih vratih, ki se je vdrlo za nekaj milimetrov in zdrsnilo iz ležišča. Na servisu so napako (po koncu supertesta) odpravili v nekaj minutah, saj ga je bilo treba le ponovno namestiti. Ostanek avtomobila oziroma njegove notranjosti je bil po 100 tisoč prevoženih kilometrih skoraj enak kot prvi dan. In ves čas nas je veselilo dejstvo, da premore Verso dovolj prostorov za manjše in večje drobnarije.





Da je bilo življenje na daljših poteh prijetno, je poskrbel naknadno vgrajeni sistem ICE (In-Car Entertainment). Pod desni sedež so na servisu namestili DVD-predvajalnik, v naslonjali za glavo prednjih sedežev LCD-zaslona, v B-stebričke oddajne diode za IR-slušalke. Odtlej se je večina potnikov na daljših poteh hotela voziti zadaj. Ko smo v dveh dneh skočili do Pariza (in še kakih 100 kilometrov dlje) in nazaj, se je nad ICE najbolj pritoževal voznik, saj je ostal brez družbe - sopotniki so buljili v zaslone.

Sistemu ICE smo pripisali dva minusa: prvega zaradi tovarniško prekratkih žic desnega monitorja, ki so se zato ob premikanju sedeža iztaknile (in monitor ni več prikazoval slike), drugega pa zaradi dejstva, da se je dalo zvok poslušati le po slušalkah, ne pa tudi prek avdiosistema, ki je sicer

nameščen v vozilu. Tako ni bilo mogoče izkoristiti dejstva, da zna ICE brati tudi z datotekami mp3 popisane devedeje (kar pomeni, da imate lahko v njem hkrati nekaj tisoč skladb). To napačno so Toyotini inženirji v drugi generaciji sistema, ki je naprodaj sedaj, že odpravili. So morda zalegle tudi naše pritožbe?

Samo 115 konjev

Človek bi pomislil, da bo moč le 115 konjev pod motornim pokrovom ob dokajšnji masi vozila in enoprostorcu primerni čelni površini deležna precej kritik. Pa ni bilo tako. Motor je namreč prožen, hkrati pa se tudi zelo rad vrti do najvišjih vrtljajev (in ob tem ni nadležno glasen), zato so bila tudi prehitevanja na recimo temu početu dokaj nenaklonjenih cestah proti Sarajevu netežavna.

Supertest | Toyota Corolla Verso 2.0 D-4D Sol

Iz oči v oči



Že od prej je jasno, da je tale Verso oblikovno daleč najzanimivejši (saj se spomnite Yarisu in Avenisa Versa?), a to še ne pomeni, da je ... Lep? Všeč? No, kakorkoli, videz je okej, dvomim le, da je (in še manj da bo) odpel kakšno zadrgo. Je pa precej bolj zanimiva tehnika: prijazna do uporabnika, tudi do takšnega, ki se zjutraj ne zbuja zaradi ljubezni do sukanja volanskega obroča. In kljub zunanjim meram se še zdaleč ne zdi težaški v vsakdanji uporabi. Motor pa, ki je medtem že dobil zamenjavo (za dva decimetra večjega in seveda zmogljivejšega), je za povprečnega voznika več kot dovolj zmogljiv. Eno z drugim: odlična družinska kombinacija. Se pravi: razen to, da je Toyota in da mi ni všeč, me na tem avtomobilu nič posebej ne zmoti.

Vinko Kernc



Ko pomislim na supertestno Toyota Corollo Verso, je prva stvar, ki se prikrade iz spomina, dejstvo, da je zelo udoben potovalni avtomobil, ki vase sprejme veliko prtljage. Ne nazadnje sem prav s to Toyota prepotoval večino daljše relacije in tako precejšnji del Evrope. Prednost sedmih sedežev sem lani izkoristil za prijeten izlet v Francijo, kamor smo se odpravili štirje odrasli in dva otroka. Del prtljage je sicer romal na streho v kovček (namestitvev na strešno nosilce je otroče lahka), a na več kot 1000-kilometrski poti v eno smer smo se peljali brez vsakršnih muk. Na cilj smo prišli spočiti in sveži, tudi po zaslugi odlično delujoče klimatske naprave in prezračevalnega sistema. Avto me je navdušil tudi s svojimi zmogljivostmi, saj je bilo potovanje zaradi njih bolj zanimivo, predvsem pa je premagovanje dolgih razdalj potekalo hitro. Pohvalil bi tudi dober avdiosistem in 'domači kino'. Kar zadeva okvare, je Toyota upravičila svoje ime, saj jih ni bilo. Če dobro pomislim, me je pravzaprav motila le ena stvar: trda in od tal preveč oddaljena stopalka sklopke. Sicer pa je odličan avto za družino, ki potrebuje veliko prostora in občasno sedem sedežev.

Peter Kavčič



Corolla Verso je dovolj velika, da lahko vase sprejme kar sedem potnikov (čeprav sta zadnja dva sedeža res le za majhne otroke), dovolj udobna, da ti nekajtisočkilometrski izleti ne pustijo daljšega pečata na sicer razbolelem hrbtu, predvsem pa dovolj kakovostna, da tudi za trenutek nismo pomislili, da z njo ne bomo več vrnili v Slovenijo. Po supertestnem Yarisu je to že drugi avtomobil, ki bi mu za kakovost izdelave in s tem tudi zanesljivost dal najvišje ocene. Razen nekaj malenkosti (pri zagonu je treba stopalko za sklopko potisniti globoko v tla, sicer noče zagnati motorja, dolg postopek zagona, kot bi še malce premišljeval, ali je to pametno ali ne, premalo možnosti pri vzdolžni nastavitvi sedeža, saj bi imel sedež naravnano med ponujenim centimetrom ...) me je avtomobil navdušil. Dovolj je velik, da gre z vami na morje vsa prtljaga, hkrati pa dovolj majhen, da ga tudi vaša boljša (in v vožnji nerodnejša) polovica ne bo obdelala z vseh koncev, le pri polni obremenitvi bi si želel malce močnejši motor. 20, 30 konjičkov več bi bilo idealno, recimo 2.2 D-4D s 136 KM. Sicer mikavnih 177 KM pa je že preveč brutalnih.

Aljoša Mrak



Še največji minus na mehanskem področju si je Corolla Verso prislužila zaradi le petstopenjskega menjalnika. Zaradi njega (in posledično prekratke pete prestave) je bilo namreč hrupa in porabljenega goriva pri potovanjih po evropskih avtocestah (in hitrostih nad 150 kilometrov na uro) preveč. Da se ne motimo in da Verso res potrebuje šest prestav, se je izkazalo, ko smo ga pred nekaj meseci postavili vstrib z njegovo prenovljeno različico, 2,2-litrskim dizlom s 136 konji. Prirastek moči nam niti ni segel do srca, dodatna prestava pa prav gotovo.

Kljub vsemu je poraba povsem sprejemljiva - končna številka se je gibala nekaj nad sedem litrov na 100 prevoženih kilometrov. Sicer pa so bili s Corollo Verso zadovoljni tudi tisti, ki so nagnjeni k varčevanju z gorivom - najmanjša poraba, zapisana v testni knjigi, je bila le malenkost čez 5 litrov na 100 kilometrov. Poraba olja ni bila težavna, saj smo ga morali doliti le enkrat.

Vzdrževanje

Supertestna Corolla Verso je servis obiskala sedemkrat, enkrat zaradi že omenjene zamenjave

filtra za gorivo, šestkrat v okviru rednega vzdrževanja. Servisi so namreč predpisani na 15 tisoč kilometrov. Najosnovnejši servis (recimo na 15 tisoč kilometrov) je stal med 30 in 50 tisočaki, le večji servis pri 60 tisoč kilometrih (ki je vključeval tudi zamenjavo prednjih in zadnjih zavornih ploščic, filtra klimatske naprave ...) nas je stal precej več, okoli 130 tisočakov. Sicer pa razen omenjenih zavornih ploščic in filtra klimatske naprave Corolla ni potrebovala (če seveda izvajamo redno predpisane menjave olja s filtri, zavorne tekočine, gumic brisalnikov in podobnega) rezervnih delov. Izjema je bila le menjava volanskega mehanizma (letve), ki so ga kot garancijsko popravilo opravili hkrati s servisom pri 45 tisoč prevoženih kilometrih. V sistemu se je namreč pojavilo rahlo škripanje (zaznavno le, če smo volan vrteli na mestu, radio in zračenje pa sta bila ugasnjena), na servisu pa so bili odločni: stvar so zamenjali (kasnejši pregled je pokazal, da bi vse skupaj brez težav delovalo še naprej, če nas seveda ne bi motilo škripanje, če pa bi mehanizem razdrli in podmazali, bi odpravili tudi to) in zgodba je bila zaključena.





Iz oči v oči



Če bi razmišljal o nakupu družinskega enoprostorca, bi bil Verso zagotovo ena prvih izbir. Zakaj? Ker je naš preizkus potrdil kakovost, vzdržljivost, prostornost, enostavnost uporabe, gospodarnost (dizel!) in še kaj drugega, kar daje izbiri družinskega avta veliko težo. Z Versom sem brez težav vozil parket (ves je šel v prtljažni prostor) in poleg sebe še pet sopotnikov. Ko si enkrat v situaciji, ko moraš odpeljati večjo količino prtljage ali kakšnega potnika več, je silno priročno imeti avtomobil, na katerega se lahko zanesesh. Škoda le, ker ne omogoča voznških užitkov, a roko na srce, kateri enoprostorec pa jih? Še nekaj: Toyotina sistema ICE (DVD-predvajalnik z dvema zaslonoma) v svojega Versa (če bi ga imel) ne bi vključil. Je predrag, Verso pa je enako dober brez njega. *Mitja Reven*

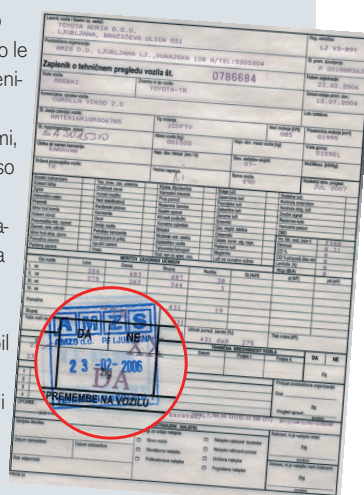


Oblikovno gledano, obstajajo lepši enoprostorci, ampak roko na srce, kdo pa kupuje enoprostorce zaradi oblike? Nihče. No, ali pa skoraj nihče. Ljudje v ta avtomobilski razred zaidejo, ker potrebujejo velik in uporaben prostor. In za to potrebo je Corolla Verso lahko prava rešitev. Pet od sedmih sedežev pospravite tako, da dobite zadaj povsem ravno dno in sploh ne veste, da so v avtu. Prav tako pet od sedmih je izdatno nastavljenih. Zaradi precejšnje širine lahko v drugi vrsti udobno sedijo tudi trije odrasli. In če vas zanima, kako se počuti voznik, vam povem, da prav tako kot v osebnem avtu. Predvsem zaradi dovolj nizkega sedenja in togega podvožja. Če bi si želel kaj spremeniti na tem avtu, bi bil to motor (na avtocestah se zdi prešibek), posoda za gorivo (lahko bi bila večja) in predvsem menjalnik, ki s petimi prestavi pri večjih hitrostih motorja ne spravi v dovolj nizke vrtiljake, da bi trušč v notranjosti ostal znošen. Ampak to so pri Toyoti že uredili. *Matevž Korošec*

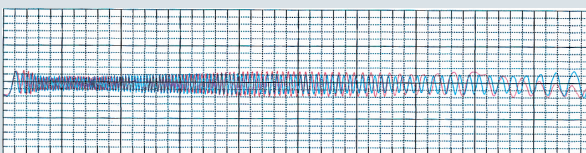
Obraba mehanike

Mehanika avtomobila se, vemo, v grobem deli na dva sklopa: na načrtno obrabljive dele in na dele, ki naj bi trajali načrtovano dolgo in ki se zlomijo le zaradi morebitne napake v materialu ali zaradi večjih mehanskih obremenitev.

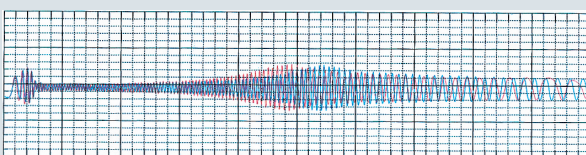
Slednji so pri japonskih avtomobilih že tradicionalno med kakovostnejšimi, kar v praksi pomeni, da so vzdržljivejši. V našem primeru to pomeni, da so se vsi pregledani deli izkazali odlično - vsi so znotraj tolerančnega polja mer (torej znotraj dovoljene obrabe), in to na zgornji strani, kar bi v domačem jeziku pomenilo, da so - novi. Bati (premer), denimo, so odstopali za 0,01 milimetra od zgornje mere tolerance in so bili okroglo za 0,02 milimetra nad še dovoljeno mero. Na stenah valjev so bile še vidne sledi končne obdelave (honanja) in premer ročične gredi na mestu ležaja je bil natanko na zgornji dovoljeni meri, kar preprosto pomeni, da ni bil obrabljen. Enaka zgodba se je ponavljala po celem motorju: na odmični gredi (odmikači, ležajni del), na ventilih, na vzmeteh ventilov. Tudi sicer na mestih, kjer nismo merili (tam, kjer obraba ni pričakovana), vidnih sledi



Grafika prednje preme



Grafika zadnje preme



obrade ali poškodb ni bilo. Na delovanje so spominjale le saje, ki so posledica zgorevanja in so lahko intenzivnejše tudi zaradi slabše kakovosti goriva. Pa še saj ni bilo toliko, da bi te zahtevale razdiranje in čiščenje motorja. Eden od najbolj kritičnih sklopov (takšnega) motorja, pri katerem se načelno ne bi smele pojaviti napake, a praksa kaže, da ni tako, je turbopuhalo. Ampak pri motorju te Toyote je bilo na vseh ključnih delih (kolo turbine, kolo puha-

la, mehanika za spreminjanje naklona kota lopatja) v odličnem stanju. Za vsak primer smo preverili tudi motorno elektroniko, ki je pričakovano delovala brezhibno.



Pri supertestih se načelno še zlasti lotimo načrtno obrabljivih delov: izpušne cevi, gibljivih delov podvožja, sklopke, zavor. Že klasičen tehnični pregled (skupaj s posebnim pregledom blažilnikov in izpušnih plinov) je pokazal, da je ta Corolla tehnično brezhibna, nekaj odstopanja je bilo le na prednjih zavorah in zadnjih blažilnikih. Medtem ko blažilniki, kot je pokazal podrobnejši pregled, še niso bili zreli za menjavo, pa smo našli tudi edini del, ki se je obrabil prek dovoljenih norm: prednji desni zavorni kolut, ki je bil za pol milimetra pod dovoljenimi 26 milimetri debeline. Tu je bil morda tudi vzrok za neenakomerno 'prijemanje' zavor na prednji premi, a je takšna izraba povsem pričakovana pri ostrejšem načinu vožnje z več močnega zaviranja tudi v ovinkih. Drugi elementi podvožja, pa tudi lamela (kolut) sklopke, potisni ležaj in košara sklopke so bili, ko smo Corollo zapeljali na dvigalo, v takšnem stanju, da jim je strokovno oko napovedalo vsaj še 100.000 kilometrov brezhibnega delovanja.

Sliši se kot pravljica in morda je tule res že umestno vprašanje, koliko je takšna vzdržljivost sploh smiselna, saj je očitno, da so ob normalni uporabi sestavni deli mehanike še odlični, ko avtomobilu poteče 'amortizacijska doba' oziroma ko si tako proizvajalec kot ekolog želi, da bi zapeljal na odpad. Povsem drugače seveda misli in si želi zadnji lastnik.

Posploševati bi bilo na osnovi enega avtomobila nepošteno, ampak tole je v kratkem času že druga Toyota s podobnim končnim izidom na našem supertestu (Yaris!) pa tudi tujim statistikam o zanesljivosti kaže verjeti. Če bi morali podeliti oceno, ni dvoma: odlično.

Vinko Kernc



Supertest | Toyota Corolla Verso 2.0 D-4D Sol

(2) - cena velja za model Corolla Verso 2.0 D-4D Family (5 vrat)

Cena vozila in dodatne opreme

	2004	2006
Toyota Corolla Verso 2.0 D-4D Sol	5.522.000 SIT	5.344.000 (2)
Kovinska barva	77.000 SIT	90.000 SIT
Sistema za pomoč pri parkiranju zadaj	90.000 SIT	66.300 SIT
Sistem In Car Entertainment (ICE)	1.034.400 SIT	671.700 SIT
Cena testnega vozila	6.723.400 SIT	6.172.000 SIT

vrednost vozila po opravljenem supertestu 3.500.000 SIT

Zavarovanja

Obvezno zavarovanje	147.800 SIT
Kasko zavarovanje (1 % odbitne franšize)	245.300 SIT

Gorivo

Povprečna poraba goriva	7,7 l/100 km
Najmanjša poraba goriva	5,0 l/100 km
Največja poraba goriva	10,4 l/100 km
Prevoženo število kilometrov	100309 km
Količina porabljenega goriva	7706,80 l
Cena goriva na dan zaključka redakcije	229,1 SIT/l
Skupni stroški goriva	1.765.628 SIT

Skupni stroški

Stroški goriva	1.765.628 SIT
Stroški servisov	277.587 SIT
Obvezno zavarovanje (2 leti)	295.600 SIT
Kasko zavarovanje (2 leti)	490.600 SIT
Skupaj	2.829.415 SIT
Drugi stroški popravil	203.820 SIT
Skupaj	3.033.234 SIT
Strošek na prevoženi kilometer	30,24 SIT



Iz oči v oči



Vsekakor se mi je najtrdnije v spomin zapisala pot, ki sva jo z boljšo polovico opravila s supertestno Corollo lansko poletje. Potepala sva se po Siciliji in južni Italiji in 'naklepala' okoli pet tisočakov v roku desetih dni. Potovanje pa sva si delno poenostavila tudi s spanjem kar v avtu. Vsak večer sva namreč srednjo klop zložila (zadnja sedeža sta bila že v osnovi stalno zložena), pomaknila prednja sedeža povsem naprej in dobila na razpolago zadostnih 1,9 do dva metra dolžine povsem ravne podlage za spanje. Malo nama jo je uspelo omehčati z napihljivo blazino, tako da sva vsak večer brez težav zaspala kot ubita. Verjemite mi, lažje je bilo to, kot pa vsako noč iskati novo posteljno prenočišče ali postavljati šotor. Ob številnih pohvalah pa bi izpostavil samo eno veliko pomanjkljivost Corolle Verso.

Ne glede na to, da je motor 2.0 D-4D v njej varčen, se je treba za redke postanke na bencinskih črpalkah, ki si sledijo recimo le na vsakih 800 kilometrov, zelo potruditi pri samem polnjenju posode za gorivo. Pri petih ali šestih polnitvah, ki sem jih na poti opravil, sem moral namreč za uporabo vseh 55 litrov posode zadnjih 12 litrov dobesedno nakapljati vanjo. To grajo pripisujem slabo zasnovanemu sistemu posode za gorivo, ki preprosto ne dopušča sprotnega požiranja zadnjih 12 litrov goriva. Sicer pa, kot sem že zapisal, o Toyota Corolli Verso 2.0 D-4D Sol samo pohvale. Udoben, nenaporen in prostoren družinski potovalnik. *Peter Humar*

Druge pripombe v testni knjigi so letele na CD-predvajalnik, ki včasih ni hotel predvajati doma posnetih cedejev, večina uporabnikov je hvalila samodejno klimatsko napravo, povsem pri koncu je zapis v testni knjigi opozoril, da tu in tam zaškripa mehanizem odpiranja zadnjih vrat. Da, ob pomanjkanju večjih napak smo začeli zapisovati tudi takšne podrobnosti.

O tem, v kakšnem stanju je bil preostanek tehnike, si preberite v posebnem okvirčku, dodati velja le še, da se je barva na pokrovu motorja izkazala za zelo odporno na udarce kamenčkov, pa čeprav so bili med njimi tudi kar veliki kosi. Tudi zato smo morali enkrat skočiti na Carglass, kjer so nam v manj kot pol ure (za dobrih deset tisočakov) popravili razpoko v prednjem steklu.

Skratka: ko seštejemo stroške rednega vzdrževanja, se številka kljub servisom na 15.000 kilometrov ustavi pod štiristo tisočaki. K temu je treba dodati le še stroške dveh kompletov gum (letne in zimske), se pravi okoli 250 tisočakov, in jasno je, da je tale Corolla s stališča vzdrževanja (in goriva) dokaj poceni avtomobil. Za povprečnega voznika, ki na leto prevozi okoli 15 tisoč kilometrov, bi to pomenilo približno 100 tisočakov na leto do prevoženih sto tisoč kilometrov s stroški gum vred. To pa je zelo ugodna številka. ■

Stroški rednega vzdrževanja

Opis	Strošek (SIT)	Stanje števca (km)
redni servis (15.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material	31.339 SIT	16.500
redni servis (30.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material, dotočen 1 liter zavorne tekočine	32.065 SIT	30.725
redni servis (45.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter polnilnega zraka, filter zraka klimatske naprave, drobni material	48.989 SIT	49.523
redni servis (60.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter zraka klimatske naprave, filter za gorivo, drobni material, dotočen 1 liter zavorne tekočine,	62.773 SIT	56.217
redni servis (75.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, drobni material, filter zraka klimatske naprave, filter za polnilni zrak, nastavitve žarometov, nastavitve in čiščenje mehanske zavore	51.439 SIT	70.532
redni servis (90.000 km), filter za motorno olje, motorno olje, filter zraka klimatske naprave, drobni material, dotočen 1 liter zavorne tekočine	50.983 SIT	88.100
Skupaj	277.587 SIT	

Ostali stroški

Opis	Strošek (SIT)	Stanje števca (km)
Zamenjava filtra za gorivo	9.378 SIT (1)	2.900
Dotočenega 0,8 litra motornega olja	2.275 SIT	16.414
Premontaža gum, nove zimske gume	193.224 SIT	20.220
Zamenjava zobnika zobate letve volanskega mehanizma	204.913 SIT (1)	49.523
Menjava prednjih in zadnjih zavornih ploščic, menjava vseh treh metlic brisalnikov	63.059,66 SIT	56.217
Premontaža gum, nove letne gume	151.752 SIT	70.532
Premontaža gum	7.800 SIT	88.100
Skupaj	203.820 SIT	

(1) - strošek popravila je vključena garancija

Toyota Corolla Verso 2.0 D-4D Sol - 100.000 km

CENA:

(Toyota Adria)

Testno vozilo (9/2004):

6.723.000 SIT

Moč:

85 kW / 116 KM

Največja hitrost: 181 km/h

Testno vozilo (4/2006):

6.172.000 SIT (1)

Pospešek:

11,4 s

Povpr. poraba: 7,7 l/100 km

(1) - cena velja za model 2.0 D-4D Family (5 sedežev)

NAŠE MERITVE

(T=30 °C / p=1016 mbar / rel. vl.: 79 % / Gume: Dunlop SP WinterSport M3 M+S / Stanje km števca: 100894 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,4
402 m z mesta:	17,7
	(125 km/h)
1000 m z mesta:	32,7
	(158 km/h)

Največja hitrost

181 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje	5,0
največje povprečje	10,4
skupno testno povprečje	7,7



Trušč v notranjosti

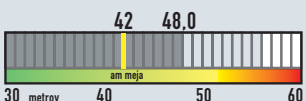
dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	55	54	53
90 km/h	63	61	60
130 km/h		67	64
Prosti tek			38

Zavorna pot

m

od 100 km/h:	48,0
od 130 km/h:	77,9
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- glej tabele

DIAGRAM MENJALNIKA:

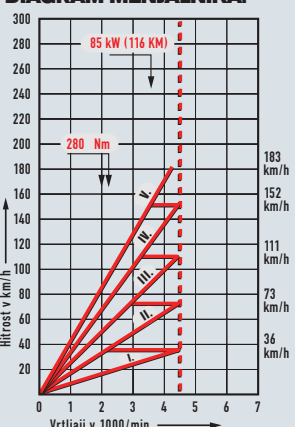
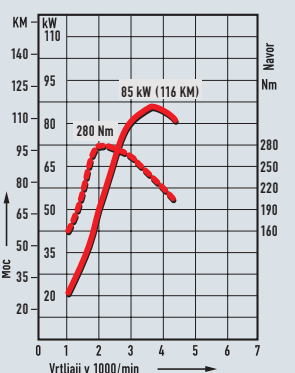


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



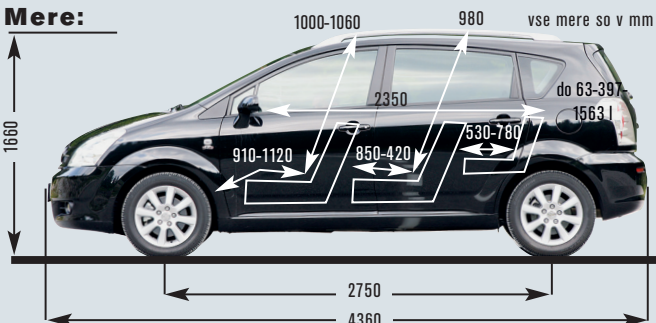
V osnovi bi mu sicer lahko prisodili tudi trojko, konec koncev gre za enoprostorca, a ker nas je na dolgih poteh po zaslugi sistema ICE prav uspešno kratkočasil, dobi oceno več.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,2 x 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 (veriga/zobati jermen) - 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 - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,833; II. 1,913; III. 1,258; IV. 0,918; V. 0,731; vzvratna 3,583 - diferencial 3,684 - platišča 6J x 16 - gume 205/55 R 16 T, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,5 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obes, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmetni nogi - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 1500 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa priklole zavoro 1100 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 7,8/5,3/6,2 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1770 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1495 mm - rajdni krog 11,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1490 mm, zadaj 1450 mm - dolžina sedalnega dela prednjega sedeža 470 mm, sprednja klopa 420 mm, zadnji sedež 400 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.

Primerjalna tabela rezultatov meritev:

Stanje kilometrskega števca	5.209 km [0 km]	56.249 km [50.000 km]	100.894 km [100.000 km]
Pospešek 0-100 km/h [s]	12,3	11,7	11,4
Prožnost 402 m z mesta	18,2 s [124 km/h]	17,9 s [125 km/h]	17,7 s [125 km/h]
Prožnost 1000 m z mesta	33,3 s [157 km/h]	32,8 s [158 km/h]	32,7 s [158 km/h]
Največja hitrost (km/h)	183 km/h	185 km/h	181 km/h
Poraba goriva (l/100 km)	7,4	7,5	7,7
Zavorna pot 130-0 km/h [m]	63,7	63,7	77,9
Zavorna pot 100-0 km/h [m]	38,6	39,2	48,0
Okoliščine meritev	30 °C/1020 mbar/50 %	17 °C/1007 mbar/61 %	0 °C/998 mbar/83%
Pnevmatike	205/55 R 16 V (Bridgestone Turanza ER30)	205/55 R 16 V (Bridgestone Turanza ER30)	205/55 R 16 T (Dunlop SP WinterSport M3 M+S)

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ lega na cesti
- ▲ prostornost
- ▲ poraba goriva
- ▲ cena vzdrževanja
- ▲ prilagodljivost
- ▲ cena
- ▼ le petstopenjski menjalnik
- ▼ servisni intervali na 15.000 kilometrov
- ▼ cena ICE
- ▼ ponekod malenkost prenežna plastika
- ▼ premajhna prostornina posode za gorivo