

# Mud Cruiser

Dobrih 50 let zgodovine nedvomno nekaj pomeni. V primeru Land Cruiserja, ki je nastal kot kopija takratnega Jeepa, gre za sinonim vzdržljivosti in robustnosti, pri čemer izkušnje kažejo, da je kopija v nekaterih pogojih celo presegla original.

Blata poln športni dan je to vsekakor potrdil.

**P**a vendar: okolje in človek se spreminjata, človekove »igračke« pa se spreminjajo z njim. Zato Land Cruiser ni več vojaško vozilo in delovni stroj, temveč je že nekaj časa in vse bolj osebni avtomobil, takšen, ki si ne želi najti poti v siromašne države Afrike, ampak med japije stare in nove celine.

Terenci so že nekaj časa modna zadeva in tiste vrste prevozno sredstvo, za katerimi se ozirajo ljudje z odobravanjem in zavistjo. Land Cruiser je lep predstavnik tega razreda; je (vsaj petvraten) zajetnih mer, je čvrstega, a vseeno čednega videza in takšen vli-va spoštovanje.

Vozniku takoj vlije občutek moči: zaradi mer, ki jih dojema izza volanskega obroča, in zaradi višine sedenja dobi občutek nadvlade nad prometom oziroma vsaj nad njegovo večino, torej nad osebnimi avtomobili. Takšnemu

občutku psihologi rečejo večrednostni kompleks in kdor ga (še) ne pozna, naj, če to le lahko, sede za volan Land Cruiserja. In se vsaj malo zapelje.

Zaenkrat je ta terenec na voljo le z dizelskim agregatom in majhna je verjetnost, da bo bencinski bolj priljubljen, tudi če bo krepko zmogljivejši. Tudi turbodizel je namreč eden tistih vzrokov, zaradi katerega ima voznik od zagona dalje dober občutek. Takoj po zasuku ključa, ko motor steče, se dizel oglasi z značilnim zvokom, ki pa je ves čas vožnje, torej v vseh pogojih, primerno zadušen; tako zvok kot tresljaji, ki so za dizle značilni. Pravzaprav slednjih v notranjosti skoraj nismo začutili, tresla se je le ročica vklopa reduktorja.

Zgradba tega motorja je primerna za terensko vozilo: ob treh litrih ima »le« štiri valje, kar pomeni velike bate in ogromen gib

**Motor: odličan navor in razmeroma ugodna poraba, zmanjka mu le nekaj kilovatov na avtomobilski cesti. Potrebuje veliko časa, da se ogreje na delovno temperaturo.**

FOTO: VINKO KERNO, ALEŠ PAVLETIČ, SAŠA KAPETANOVIČ







le-teh, to pa spet pomeni dober motorni navor. Poleg tega je turbodizel sodobne gradnje, torej ima neposredni vbrizg (skupni vod) pa turbokompresor in vmesni hladilnik polnilnega zraka. Vse to ga naredi prijaznega v vožnji in (glede na razmere) ne preveč žejnega.

Med dvema karoserijama, dvema menjalnikoma in tremi paketi opreme ne morete izbrati poljubne kombinacije; če zahtevate najprestižnejšo opremo Executive (ki med drugim pomeni električno pomično strešno okno, usnje v notranjosti, barvni zaslon z občutljivostjo na dotik, navigacijsko napravo, električno nastavitve sedežev, boljši avdio-sistem, elektronsko krmiljenje blažilnikov, možnost ločene nastavitve temperature v drugi sedežni vrsti in številna elektronska pomagala), ste obsojeni na dolgo karoserijo (pet vrat in okroglo štirideset centimetrov več skupne dolžine) in samodejni menjalnik. Ta ima štiri prestave in se z lastnostmi motorja lepo zlije; je dovolj hiter in v večini primerov deluje (pretika) mehko. Tovarna obljublja skoraj nespremenjene zmogljivosti v primerjavi z ročnim menjalnikom, motorni navor pa ves čas uspešno pokriva izgube, ki jih ustvarja hidravlična sklopka.

Samodejnost menjalnika se dobro izkaže na vseh podlagah, ki jim je takšen Land Cruiser namenjen: od cest v mestu in zunaj mesta do avtomobilskih cest, vsaj enako dobro, če ne še bolje, pa se izkaže na terenu. Od dodatne tehnike ima menjalnik le funkcijo za zimske razmere (speljevanje v drugi prestavi), njegova edina večja slabost pa je zaviranje navzdol na terenu. Tam naj bi na pomoč priskočil elektronski DAC (Downhill Assist Control), ki pa vseeno ne omogoči enakih pogojev kot ročni menjalnik.

Najslabša izbira za takole tehnično opremljeni Land Cruiser je ostro vijuganje po asfaltnih cestah. Menjalnik takoj po odvzemu plina pretakne v četrto prestavo (tu mu manjka nekaj umetne inteligence), karoserija se pri tem močno nagiba

Želja po približevanju osebnemu avtomobilu je tako že opazno posegla v nekoč jasno zakoličeno mehaniko: Cruiser 120 ima stalen štirikolesni pogon in »nadležna« stabilizacijska elektronika se samodejno izklopi šele, ko vklopite (100-odstotno) zaporo sredinskega diferenciala, torej takrat, ko ste zapeljali s ceste in od Cruiserja zahtevate največ, kar zmore na terenu. Vešč voznik zato ne more izkoristiti vseh prednosti štirikolesnega pogona v trenutku, ko še ni na terenu, a ko podlaga pod kolesi ni več idealna: denimo na makadamu ali na zasneženi cesti. Ima pa Cruiser še vedno čvrsto šasijo z vzdolžnimi nosilci s prečnimi povezavami, togo premo zadaj in močno oddaljen trebuh od tal.

**Tak Land Cruiser bo radodaren tudi do onih, ki niso manekenske postave, vključno z njihovo zadnjico. Sliši se morda grdo do ljudi, vendar je praktično.**

(kljub postavitvi blaženja na najtršo lego) in ESP, ki pri Toyoti sliši na ime VSC (Vehicle Stability Control), hitro in krepko poseže v motor (zmanjšanje navora) ter v zavore (posamično zaviranje koles); tekmovanje z lokalnimi veljaki zato brez premisleka odsvetujem.

Zgodba o dveh straneh medalje je znana: v visoko kabino je treba visoko stopati. Ker je Land Cruiser v današnjem času namenjen tudi prevozu na bleščeče prireditve, upravičeno domnevam, da bo vanj stopala in iz njega izstopala tudi dama v toaleti. In ne

**V zavedanju, da vozite ogromno vozilo za prevoz oseb, se vam večvrednostni kompleks malce zamaje šele, ko vštric pripelje kak Hummer ali vsaj Lincoln Navigator.**

**1. Land Cruiser 120 ponuja številne pripomočke, vendar se nekateri od njih ne izkažejo za zelo uporabne. DAC (pomoč pri spustu) je premalo učinkovit, štiri stopnje trdote podvozja so v praksi odveč; izkaže se, da na cesti najboljše »deluje« najtrša, na terenu pa najmehkejša nastavitve. 2. Paket Executive: ne le spredaj deljiva klimatska naprava. 3. Tudi v drugi vrsti si lahko ločeno nastavite okoliško klimo. 4. Oviniki: najbolj nevhvaležna izbira za Land Cruiserja; čeprav je lega na cesti dobra in predvsem zelo varna, je nagibanje karoserije precejšnje.**

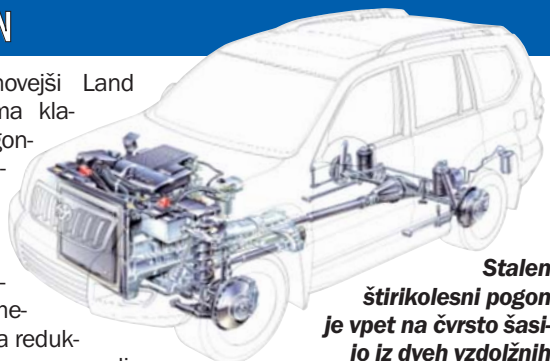




**5. Kokpit: veliko podatkov (med drugim tudi kompas, višinomer, barometer, poraba goriva, delovanje klimatske naprave, delovanje radijskega sprejemnika, delovanje navigacijskega sistema), razmetana stikala, ogromen predal med sedežema. Klimatska naprava deluje dobro, ne pa odlično. 6. Tretja vrsta: težka dostopnost in malo prostora, zato je namenjena izključno otrokom.**

## POGON

Tudi najnovejši Land Cruiser ima klasično pogonsko zasnovo terenca: navor se prenaša z motorja in menjalnika na reduktor, od tam pa na sredinski diferencial tipa Torsen. Ta omogoča samodejno spreminjanje razdelitve navora med prednjo in zadnjo premo v razmerju od 31 : 69 do 53 : 47 odstotkov, odvisno od pogojev na cesti. Poleg tega je na voljo še popolna zapora tega diferenciala za najslabše razmere, takrat pa se samodejno izklopi tudi VSC (ESP). Zadnji diferencial je pri samodejnem menjalniku samozaporen, kar pomeni, da v primeru prevelike razlike hitrosti vrtenja zadnjih koles zapora prime in izboljša pogon te osi. Poleg mehanike malce pomaga še elektronika. DAC skrbi za počasen in smerno stabilen spust, HAC pa za mehko speljevanje navkreber. Oba delujeta na podlagi zavornega ABS-a in stabilizacijskega ESP-ja oz. VSC-ja.



**Stalen štirikolesni pogon je vpet na čvrsto šasijo iz dveh vzdolžnih**



## Iz oči v oči



Land Cruiser ostaja pravi terenec, ki ga lahko poženet po zahtevnem brezpotju in vas ne bo pustil na cedilu sredi globokega blata. S tem nadaljuje tradicijo, ki jo Land Cruiser vodi že 51 let, čeprav ga je v resnici za grobo terensko uporabo kar malo škoda. Z izboljšanim podvozjem, ki dopušča nastavitve trdote blažilnikov (šport/udobje), pa ponuja dobre vozne lastnosti tudi na cesti. Land Cruiser je na srečo ostal terenec, hkrati pa je postal tudi tekmelec Mercedes-Benzu ML, BMW-ju X5 in Range Roverju. Pa še cena je konkurenčna, saj v tej opremljeni ponuja veliko prestiža in udobja.

*Peter Kavčič*

bo ji lahko. Dami namreč. Toda nekaj pomoči zagotavlja dodatna stopnica ob pragu, ki je obložena z gumo in zato ne drsi.

Veliko lažje je, ko so potniki v avtomobilu in ko se avtomobil pelje. Notranja prostornost je na prvih sedežih razkošna, v drugi vrsti (preprosto po tretjini zložljiva klop) nekaj manj, v zadnji (po

dobremu počutju, nekaj pa seveda doda še preostala oprema. Zatakne se šele pri malenkostih; po daljnovzhodni tradiciji so (sicer praviloma veliki) gumbi razmetani po prostoru in postavljeni ne-logično: komande za (5-stopenjsko) ogrevanje sedežev in vklop sredinske zapore diferenciala so denimo skupaj. Na dotik občutljivi

**Pri 160 kilometrih na uro sta trušč motorja in vetra še nemoteča, a motor že deluje v dokaj visokem režimu vrtljajev. Poraba zato precej naraste.**

polovici zložljivi ob stranski okni) pa že opazno manj. Skupaj s paketom opreme Executive boste tako dobili vsebino, ki omogoča udobno sedenje, udobno vožnjo in udobno potovanje. Prostornost, dobri sedeži in na otip čvrsto usnje največ pripomorejo k

vi zaslon je sicer prijazna stvar, navigacija tudi (čeprav pri nas še vedno ne koristi), ne boste pa našli na- ali obvolanskih ročic za avdiosistem. Nekaj gumbov tudi ni osvetljenih, nastavitve moči osvetlitve so deležni le glavni merilniki, tipke po količini podatkov





**1. Prtljažnik:** ob zloženih zadnjih klopi (tretja vrsta) zlahka pože vse kovčke kompleta Samsonite (skupaj 278,5 normna litra), preprosto odstranljiva oba dela klopi (na fotografiji odstranjen le levi del) pa prostor še povečata. Ob vseh sedežih je prostora le še 192 litrov.

**2. Land Cruiser Executive nima rezervnega kolesa v zadku, zato je za 135 milimetrov krajši. Je pa vseeno nepregleden pri parkiranju.**

CENE	SIT
Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D Executive Avt.	
Dodatna oprema	
Vlečna kljuka	53.504
Kovinska barva	121.104
Lahka platišča 17"	86.023
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	57.000
Prednja meglenka	25.800
Prednji odbijač	61.800
Prednja maska	44.500
Prednja šipa	95.500
Znak	7.100
Prednji blatnik	63.000
Zadnji odbijač	55.700
Zunanje ogledalo	37.000
Lahko platišče 17"	193.700



skromnega potovalnega računalnika pa so od rok in na otip težko prepoznavne. Zoprno natančni Nemci bi nedvomno lahko komande vseh oblik smotrnejše in bolj logično razporedili po kokpitu, je pa res, da bi izdelek tudi mastno zaračunali.

Cena takšnega Land Cruiserja se zdi v absolutnem pogledu visoka, toda če seštejete udobje, mere, tehniko in navsezadnje tudi imidž, za ta denar pred garažo pripeljete kar nekaj avtomobila. In terenca. In to dobrega. Če bo Executive, sicer na zadnjih vratih ne bo rezervnega kolesa (v tem primeru bo pod prtljažnikom), ampak za zvočno pomoč pri parkiranju vseeno velja odšteti zahtevani denar; Land Cruiserja je namreč za voznikovim sedežem še kar nekaj.

Voznik bo tako v večini primerov užival. Glavni merilniki so veliki in pregledni, podobno velja za dodaten zaslon vrh armaturne plošče, volanski servo je razme-

roma trd in zato vrača dober občutek krmiljenja, dobri pa so tudi gibi prestavne ročice. Land Cruiser je takšen nared za vsakdanje vožnje v mestu, za izlete čez vikend ali za daljše potovanje. Pri slednjem se pravzaprav odreže najslabše, saj njegova največja hitrost ni ravno zavidljiva, kar pomeni, da bo navkreber ob polno naloženem vozilu motor malce pešal. Naj se vam ne mudi preveč! Veliko več užitka boste doživeli takrat, ko bo treba zlesti z najvišjega pločnika (ali nanj), ko bo zapadel sneg ali ko si boste zaželeli nekaj telovadbe na delu, ki si ne zasluži niti imena kolovoz. Edina šibka točka takšne vožnje je vpetje prednje tablice, ki popusti ob vsakem izletu skozi vodo blizu največje dovoljene globine. Vse drugo je odlično: trebuh je krepko oddaljen od tal (lahko pa ga s pomočjo gumba še za 3 centimetre dvignete na zadnjem delu), štirikolesni pogon s prilagodljivim razmerjem prenosa navora

med prednjo in zadnjo os (spredaj/zadaj od 31/69 do 47/53 odstotkov) dobro opravlja svoje delo in ko so razmere skrajne, na pomoč priskoči popolna zapora sredinskega diferenciala. Če zmorejo gume, za katere se odločite, in če ne nasede trebuh, bo Land Cruiser premagal oviro. Davek za igranja pa pri tem ni prevelik. Dokler vozite zmerno, bo dovolj dobrih 11 litrov plinskega olja za 100 kilometrov, če boste orali vrhniški tankovski poligon, bo številka nekaj prek 16; vsi drugi pogoji vožnje bodo tu vmes.

Zato si upam trditi: s takšno Toyoto boste enako ustrezni v smokingu, ko se boste pripeljali na sprejem k očetu našega naroda, ali ko boste v športnih oblačilih v pravkar prevoženi globoki luži iskali prednjo registrsko tablico. Mud Cruiser, oprostite, Land Cruiser, bo vedno enako pripravljen na delo.

Vinko Kernc

	Toyota Land Cruiser (120) 3.0 D-4D Executive	
Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	10	Z izjemo pritrditve reg. tablice je zunanost terenske čvrsta in neobčutljiva.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	9	Odličnemu prenosu moči manjka le še ena (ali dve) diferencialni zapori.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	9	Tovarna veliko obljublja, med drugim vožnjo skozi 700 milimetrov globoko vodo.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	V praksi je takšen Land Cruiser zelo dober, omejujejo ga le cesti prirejene gume.
Cestna uporabnost (10)	9	S svojimi zmogljivostmi je z nekaj rezerve povsem dostojen cestni avtomobil.
Terenski videz (5)	4	Videz je očitno terenski, a morda nekoliko nežen - v koraku z modo seveda.
Skupna ocena (60)	54	Land Cruiser je še vedno dober terenec z odlično mehaniko. Zaradi prirejenosti (tudi) cestni rabi (in udobju) mu sicer manjka nekaj lastnosti na terenu, a tega povprečen uporabnik ne bo opazil. Pogon in mehanika sta vrhunski.

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena): 0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Model	Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D Limited Avt.	Hyundai Terracan 2.9 CRDi Top-K	Jeep Grand Cherokee 2.7 CRD Laredo	Mitsubishi Pajero LWB 3.2 D-I-D
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
globna prostornina (cm <sup>3</sup> )	2982	2902	2685	3200
največja moč (kW/KM pri 1/min)	120/163 pri 3400	110/150 pri 3800	120/163 pri 4000	118/160 pri 3800
največji navor (Nm pri 1/min)	343 pri 1600-320	333 pri 2000	400 pri 1800	373 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4850 × 1875 × 1905	4710 × 1860 × 1790	4611 × 1858 × 1805	4775 × 1845 × 1850
največja hitrost (km/h)	165	166	182	170
pospešek 0-100 km/h (s)	12,8	14,4	11,2	13,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,1/8,7/10,4	10,5/7,5/8,6	12,5/8,1/9,7	14,0/8,8/10,7
cena osnovnega modela (SIT)	11.493.280	6.488.150	9.699.000	11.200.300

**avto magazin TOYOTA LAND CRUISER 3.0 D-4D EXECUTIVE AVT. 120 kW (163 KM) • 12,8 s • 165 km/h • 13,6 l/100 km**

**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**

Pospeski	s
0-60 km/h:	5,5
0-80 km/h:	8,5
<b>0-100 km/h:</b>	<b>12,8</b>
0-120 km/h:	19,9
0-140 km/h:	32,7
1000 m z mesta:	33,2

(141 km/h)

**Prožnost** s

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

**Največja hitrost** 165 km/h  
(Izbirna ročica v položaju D)

**Poraba goriva** l/100 km

najmanjše povprečje	11,4
največje povprečje	16,6
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>13,6</b>

**Truč v notranjosti** dB

Prestava III.	IV.	D
50 km/h	56	54
90 km/h	64	60
130 km/h	67	66
Prosti tek		39

**Natančnost merilnika hitrosti**

kazalec na	resnično km/h
30	27,8
50	48,7
70	68,1
90	87,3
100	96,0
130	125,5
150	143,7

**Zavorna pot** m

od 130 km/h:	72,0
od 100 km/h:	42,6

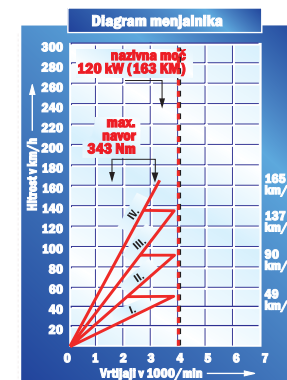
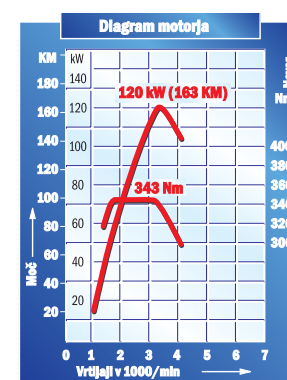
**Okoliščine meritev**

T = 7 °C  
p = 1010 mbar  
rel. vl. = 69 %  
Stanje kilometrskega števca: 4961 km  
Gume: Bridgestone Dueler H/T

**Napake med testom**

- Odstopila okrasna letvica na levem boku

**Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi kovčki Samsonite:**  
1 × nahrbtnik 20l, 1 × letalski kovček 36l, 2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



**CENE (Toyota Adria) SIT**  
OSNOVNI MODEL: 13.453.680  
**TESTNO VOZILO: 13.453.680**

**GARANCIJA IN ZAVAROVANJE**

**Garancija:**  
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 6 let garancije za prerjavenje

**Obvezno zavarovanje:**  
134.200 SIT  
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 516.200 SIT

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena)	1	2	3	4	5
<b>Zunanost (15)</b>				<b>11</b>	
<b>Notranost (140)</b>				<b>113</b>	
<b>Motor, menjalnik (40)</b>				<b>34</b>	
<b>Vozne lastnosti (95)</b>				<b>75</b>	
<b>Zmogljivosti (35)</b>				<b>21</b>	
<b>Varnost (45)</b>				<b>39</b>	
<b>Gospodarnost (50)</b>				<b>39</b>	
<b>Skupaj</b>				<b>332</b>	
<b>avto magazin OCENA</b>				<b>4</b>	

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

**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:**  
4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtnina in glib 96,0 × 103,0 mm - gibna prostornina 2982 cm<sup>3</sup> - kompresija 18,4 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 3400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 40,2 kW/l (54,7 KM/l) - največji navor 343 Nm pri 1600-3200/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobniški prenos/zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 11,5 l - motorno olje 7,0 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 120 A - oksidacijski katalizator

**Prenos moči:**  
motor poganja vsa štiri kolesa - hidravlična sklopka - 4-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2-L - prestavna razmerja I. 2,804; II. 1,531; III. 1,000; IV. 0,753; vzvratna 2,393 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,566 - prestava v diferencialu 4,100 - platišča 7,5J × 17 - gume 265/65 R 17 S, kotalni obseg 2,34 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 45,5 km/h

**Vož in obese:**  
terenski kombi - 5 vrat, 8 sedežev - karoserija na šasiji - C<sub>1</sub> = 0,38 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj bata prema, večvodilna prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, BA, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnjima točkama

**Mere:**  
**zunanje:** dolžina 4715 mm - širina 1875 mm - višina 1895 mm - medosna razdalja 2790 mm - kolotek spredaj 1575 mm - zadaj 1575 mm - najmanjša razdalja od tal 207 mm - rajdni krog 12,4 m

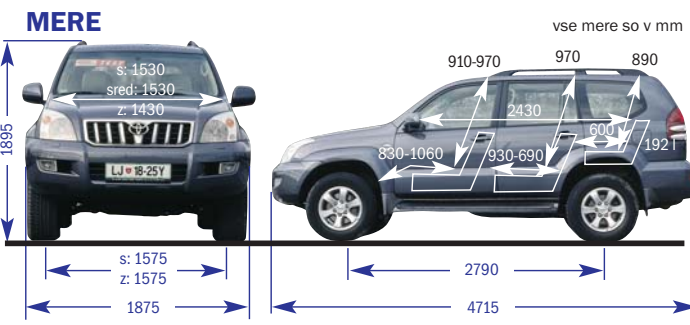
**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2430 mm - širina (kololci) spredaj 1530 mm, v sredini 1530 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 910-970 mm, v sredini 970 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 830-1060 mm, srednja klop 930-690 mm, zadnja klop 600 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, srednja klop 480 mm, zadnja klop 430 mm - premer volanskega obroča 395 mm - prtljažnik (normno) 192 l - posoda za gorivo 87 l

**Mase:**  
prazno vozilo 1990 kg - dovoljena skupna masa 2850 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

**Zmogljivosti (tovarna):**  
največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,8 s - poraba goriva (ECE) 13,1/8,7/10,4 l/100 km (plinsko olje)

**Terenske zmogljivosti (tovarna):**  
premagovanje vzpona 42 ° - dovoljen bočni nagib 42 ° - vstopni kot 32 °, prehodni kot 20 °, izstopni kot 27 ° - dovoljena globina vode 700 mm

**Užitek v vožnji:** 😊 😊 😊 😊 😊  
Notranje udobje in oprema vplivata na užitek na cesti, vrhunske terenske zmogljivosti na še večji užitek na terenu. Tu in tam pa: dvigovanje samozavesti!



**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ➕ počutje, vlivanje večvrednostnega kompleksa
- ➕ terenske zmogljivosti
- ➕ vodljivost
- ➕ uporabnost na cesti in na terenu
- ➕ motor (razen moči)
- ➕ prostornost, število sedežev
- ➖ ergonomija (stikala...)
- ➖ nima zvočnega parkirnega pomagala
- ➖ nima gumba za izklop stabilizacijskega sistema VSC
- ➖ zmogljivosti na avtomobilski cesti
- ➖ neustrezna namestitve prednje tablice