



» Kar smo nekoč že napisali, velja po testu majhne Toyote še toliko bolj: čeprav so si omenjeni avtomobili velikostno podobni, so si za volanom tako različni, da bi le stežka iskali podobnosti med njimi. Eden je prilagodljiv, z dobro ceno in všečen (francoz), drugi uživaški v vožnji in dobro narejen, vendar brez pomične zadnje klopi (korejec), tretji pa prestižen in zato tudi drag. Da, prav ste uganili, tretji je japonec. Kaj japonec, Toyota.

Verjetno vas bo Urban Cruiser najmanj zbejal prav s čelne strani. Ali pa ne, če se spomnim odzivov ... Ko se TUC (ljubkvalno ime) približuje, boste najlažje opazili oblikovno sorodnost z Yarisom, čeprav so mi nekateri hoteli prodati, da jih spominja na RAV4 in Land Cruiserja!?! Kot pravi stari pregovor iz zgodovine naše nekdanje domovine: sto ljudi, sto čudi, vendar pa mogoče prav v tem grmu tiči zajec, da so mu skoraj vsi pritaknili štirikolesni pogon. Razloga sicer ne vidim, razen če so jih zbegali visoka linija bokov, na skrajnih robovih posajena kolesa in masiven zadek z izdatnim C-stebričkom. Toyota Urban Cruiser ima sicer lahko tudi štirikolesni pogon, vendar le pri turbodizelskih različicah in za okrogla dva tisočaka več. Njihov Active Torque Control AWD boste mogoče najlažje prepoznali, če boste pukali na oddaljenost blatnikov in gum, saj je štirikolesna različica v primerjavi z 'dvopogoncem' dvignjena za dva centimetra. Sicer TUC-a vselej poganja le sprednji kolesni par, ne glede na to, ali je pod motornim pokrovom 1,33-litrski bencinski ali 1,4-litrski turbodizelski motor.

Testna Toyota Urban Cruiser nas je najbolj presenetila prav s tehniko. Turbodizelski motorček skromne prostornine ('downsizing') je nad 2.000 vrtljaji pravi razgrajač. Tako in drugače. Medtem ko smo mu med minuse pritaknili glasnost in nekoliko preveč robotosti, pa je poskočnost nedvomno njegova vrlina. S tehnologijo skupnega voda, turbopuhalom, hladilnikom polnilnega zraka in serijskim filtrom trdih delcev v osnovi ni nič drugačen od, recimo, starega Yarisovega. V Urbanu Cruiserju so dodelali le piezoelektrični vbrizg, ki zagotavlja še natančnejše vbrizgavanje in s tem učinkovitejše delovanje motorja. Dvesto pet njutonmetrov največjega navora, ki jih zagotavlja od 1.800 do 2.800 vrtljajev, morda ne pove veliko, še manj pa 118 g izdihanega CO₂ na prevoženi kilometer. Veliko pa pove nasmeš na vozniškem obrazu, ko pohodite stopalko za plin in z odličnim šeststopenjskim menjalnikom lovite višje prestave. V bistvu je TUC tako poskočen, da lahko kakšnega prijatelja zlahka preslepate, da

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Po Citroënu C3 Picasso in Kii Soul, ki smo ju imeli pred kratkim na testu, je na naše ceste zapeljal še tretji podobni predstavnik iz razreda B (mali avtomobili): Toyota Urban Cruiser. Najdražji izmed trojice, a tudi najprestižnejši.

V mestu je doma



“Merilniki niso le grdi, ampak tudi nepregledni.”

je pod motornim pokrovom 1,6- ali celo dvolitrski motor, saj je Urban Cruiser resnično živahen. In varčen. Čeprav smo ga priganjali, je bila njegova največja poraba 7,4 litra na 100 prevoženih kilometrov, z zmernejšim križarjenjem pa boste v potniški kabini zlahka popili več, kot pa bo posrkal motor. Preverjeno TUC porabi od 5,5 do 6 litrov, kar je glede na družinsko naravnost (oblika karoserije!) odličen dosežek. Menjalnik je prav tako dodelan, saj s šestimi prestavami odlično dopolnjuje ta motor. Pravzaprav je to najboljši menjalnik v zgodovini družinsko naravnanih Toyot, ki nežno, natančno in po želji celo športno hitro prehaja z zobnika na zobnik. Pogonski tehniki smo razen glasnosti zamerili le delovanje pod 2.000 vrtljaji: če bi kakšen njutonmeter začel 'delati' malenkost prej, bi mu oprostili tudi manjši vihar pod motornim pokrovom v srednjem območju vrtljajev. Šest ročno prilagodljivih stopenj namreč bolj malo pomaga, če zamudite s prestavljanjem ali hočete nežno speljati v hrib s polno naloženim avtomobilom. Takrat boste opazili, da je navora, ko turbopuhalo ne dela s polno paro, resnično malo. No, skoraj nič.

In medtem ko smo takole veselo priganjali odličen motorček ter izkoriščali priročno

Iz oči v oči



Vinko Kemc

» Pri Urbanu Cruiserju sta dve smeri pristopa še posebej drugačni. Če grem od avtomobila naprej, ugotovim, da je zanimiva in verjetno v tem trenutku daleč najbolj 'zabavna' Toyota (upoštevaje njegov videz zunaj in predvsem znotraj), da pa ni poceni. Če grem v nasprotni smeri, ugotovim, da stane toliko, da z nekaj skromnosti dobim za ta denar dva klasična predstavnika njenega razreda (in niti ni treba, da sta posebej oguljena opreme), pa potem o videzu in o tehniki tega Urbana niti ne razmišljam več. Škoda. «



Mitja Reven

» Na zunaj me ni prepričal, nič boljših občutkov nisem imel tudi, ko sem se usedel na zadnjo klopo. Vrata bi se lahko odprla bolj na široko, tudi streha bi bila lahko kak centimeter bolj oddaljena. Pa sem sedel za volan. Tako slabo preglednih merilnikov še nisem videl. Pa spet ta Toyotina plastika v notranjosti. Hmm, priznam, UC se mi je nato vendarle priljubila, le zapeljati sem se moral. Živahen motorček (nad 2.000/min), očitno mu šest prestav še kako koristi, dobra vodljivost in odličen menjalnik. Podpišem, da je najboljši med vsemi (manjšimi) Toyotami. Prepriča še prilagodljivost zadnje klopi, a ne dovolj, da me cena ne bi odvrnila od nakupa. «

hitro menjalnik, pa smo se zgražali nad instrumentno ploščo. V Toyotinem evropskem oblikovalskem studiu ED2 so morda zadovoljni z njeno obliko, uporabniki te Toyote pa smo bili bolj kot ne zgroženi. Pustimo ob strani estetiko, da vam ne bomo vsiljevali svojega mnenja. Ne le da je grda (oprostite, a se nismo mogli zadržati), ampak je tudi nepregledna in voznika bega. Trije zasloni, ki so resnici na ljubo dobro skriti pred sončnimi žarki, so tako razmetani in slabo pregledni, da merilnika vrtljajev sploh ne boste opazili, kaj šele doumeli, kaj vam hoče povedati. Prav tako si minus zasluži tipka dnevnik kilometrov, do katere se morate prebiti med volanskim obročem in prekati, postavili pa so jo v skoraj nedosegljiv desni zgornji kot. Pri Toyoti so očitno mislili, da bodo na tak način razbili mit o oblikovalski konservativnosti, a so se ušteli. Zato pa je odličen za dotik občutljiv zaslon navigacije, ki gosti tudi informacije o radijskih postajah, vzdrževanju avtomobila,



podatke o vožnji itd. A to je že del dodatne opreme, ki si jo lahko doplačate le pri različnih Executive za 850 evrov. Malce negotovna je bilo tudi nad uporabljenimi materiali, slabšo kakovostjo izdelave (enakomernost spojev ni na ravni Toyot!) in ventilacijo, saj iz zgornjih rež piha ne glede na vremenske razmere. Odlična pogruntavščina je pomična zadnja klop, ki se vsaj v dvokolesno gnanem Urbanu Cruiserju (pri AWD tega nimate!) ločeno vzdolžno nastavlja v razmerju 60 : 40. Žal bi bilo veliko uporabnejše, če bi bila klop nastavljiva v razmerju 50 : 50, saj je recimo dodatni varnostni otroški sedež prevelik, da bi to rešitev lahko tudi uporabljali. Ugotovili smo, da se v Toyoti na zadnji klopi razmerno udobno sedi (glede na skromne zunanje mere), nekaj prikrih pa je bilo izrečenih na račun skromnega odpiranja zadnjih vrat in nizkega roba strehe. Zato le pazljivo pri vstopanju in izstopanju.

“Motor kljub slabokrvnosti pod 2.000 vrtljaji in glasnosti privabi na voznikov obraz nasmeh. In to pri polnem plinu in na črpalki!”

Varnostna oprema je, kot se za sodobne Toyote spodobi, vrhunška. Pet varnostnih blazin (tudi za varovanje voznikovih kolen!), bočne varnostne zavese za prvo in drugo vrsto ter stabilizacijski VSC dopolnjujejo bočne ojačitve in načrtno zmečkljive varnostne dele avtomobila, aktivni zglavniki in pomična volanski obroč ter stopalke pa zagotavljajo odlično varovanje voznika in sopotnika. Pritrdišča Isofix so standardna oprema, pri opremi Executive pa še zate-mnjena zadnja stekla.

Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	430
Navigacijski sistem	850



Če upoštevamo poskočen motorček in dober menjalnik, potem boste dinamični očetje kar iskali ravnino za prehitvanje počasnejših, v ovinkih pa boste pogrešali nekaj več informacij prek električno gnanega volana in boljšo odzivnost podvozja ter gum. Kar tudi ni čudno, saj je podvozje klasično (McPhersonovi vzmetni nogi spredaj, prostorsko skromna poltoga prema zadaj), gume pa zgolj 16-palčne. Tako lahko mirno zapišemo, da je Urban Cruiser zanesljiv sopotnik na dolgih (najbrž večinoma) avtocestnih potovanjih, vendar zelo povprečen pri razve-seljanju voznika v vožnji po ovinkasti cesti. V tem pogledu je boljši celo C3 Picasso, da o uživaškem Kijinem Soulu sploh ne govorimo. Kljub nenavadni obliki, uporabnosti, varčnosti in celo izvrstni založenosti z opremo bo ahilova peta tega avtomobila prav gotovo visoka drobnoprodajna cena. Pristaši Toyot imajo odslej eno možnost (en model) več, drugih pa verjetno ne bo pritegnil. ❄



Tabela konkurence				
MODEL	Toyota Urban Cruiser 1.4 D-4D 2WD Active	Nissan Note 1.5 dCi (63 kW) Visia Plus	Kia Soul 1.6 CRDi	Citroen C3 Picasso 1.6 HDi (66 kW) Attraction
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.364	1.461	1.562	1.560
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 3.800	63/86 pri 3.750	94/128 pri 4.000	66/90 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	205 pri 1.800-2.800	200 pri 1.900	260 pri 1.900-2.750	215 pri 1.750
dolžina × širina × višina (mm)	3.930 × 1.725 × 1.525	4.083 × 1.691 × 1.550	4.105 × 1.785 × 1.610	4.078 × 1.730 × 1.621
največja hitrost (km/h)	175	168	182	172
pospešek 0-100 km/h (s)	11,7	13,0	11,3	14,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3/4,0/4,5	5,7/4,5/4,9	6,3/4,6/5,2	6,1/4,1/4,7
cena osnovnega modela (evri)	19.200	14.560	18.990	15.790

Tehnični podatki

Toyota Urban Cruiser 1.4 D-4D Executive

CENA:	[Toyota Adria, d. o. o.]	Garancija:	3 leta ali 100.000 splošne in mobilne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje.	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	redni servisi, delo, material: xx kasko zavarovanje (2): 2.990
1.33 Dual VVT-i 2WD Active:	17.200 EUR	Moč:	66 kW (90 KM)	gorivo:	6.376
1.4 D-4D 2WD Executive:	21.600 EUR	Pospešek:	12,0 s	gume (1):	1.338
Testno vozilo:	22.880 EUR	Največja hitrost:	175 km/h	izguba vrednosti po 5 letih:	7.479
		Povpr. poraba:	6,3 l/100 km	obvezna zavarovanje (2):	2.130
					Skupaj: xxx
					Strošek za prevoženi km: xxx EUR/km

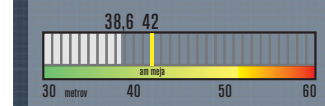
NAŠE MERITVE

T = 20 °C / p = 1015 mbar / rel. vl. = 37 % / Gume: Dunlop SP Sport 2030 195/60R16 H / Starje kilometrske številce: 4.290 km

Vožne lastnosti		s
0-100 km/h:	12,0	
402 m z mesta:	18,3	(121 km/h)
Prožnost		s
50-90 km/h (IV./V.):	8,9 s/19,9	
80-120 km/h (VI./VII.):	13,4 s/15,9	
Največja hitrost	175 km/h	(VI. prestava)
Poraba goriva		l/100 km
najmanjše povprečje:	5,5	
največje povprečje:	7,4	
skupno testno povprečje:	6,3	



Trušč v notranjosti		dB
Prestava	III. IV. V. VI.	
50 km/h:	58 56 56 55	
90 km/h:	64 62 60 59	
130 km/h:	68 66 66 64	
Pravilni tek:	40	
Zavorna pot		m
od 130 km/h:	64,0	
od 100 km/h:	38,6	(AM meja 42 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

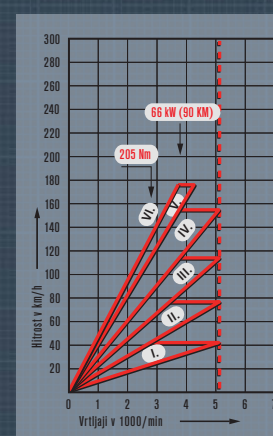
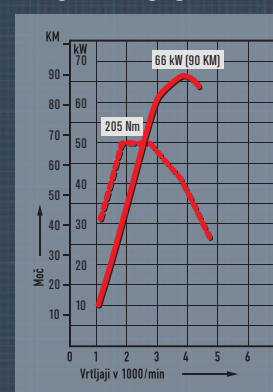


DIAGRAM MOTORJA:

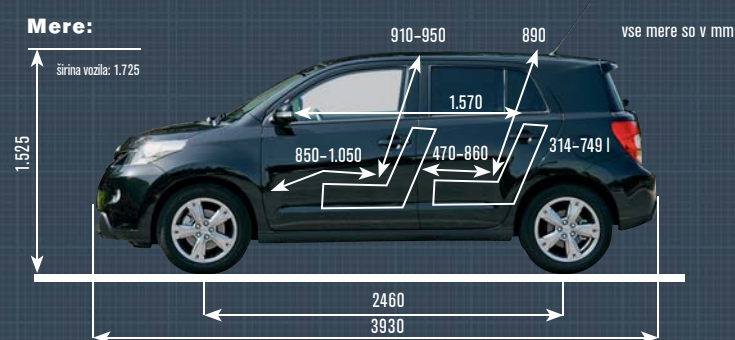


UŽITEK V VOŽNJI:

Čprav je turbodizel majhne prostornine poskočen in menjalnik dober, je kombinacija volana in podvozja povprečna.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 73 × 81,5 mm - gibna prostornina 1.364 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 3.800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,3 m/s - specifična moč 48,4 kW/l (65,8 KM/l) - največji navor 205 Nm pri 1.800-2.800/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,538; II. 1,913; III. 1,310; IV. 0,971; V. 0,714; VI. 0,619; - diferencial 3,736 - platišča 6J × 16 - gume 195/60 R 16 H, kotalni obseg 1,93 m. **Vož in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prelčna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.205 kg - dovoljena skupna masa 1.625 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: 800 kg, brez zavore: 550 kg - dovoljena obremenitev strehe: 60 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 5,3/4,0/4,5 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1.725 mm - kolotek spredaj 1.485 mm - zadaj 1.490 mm - rajdni krog 11 mm
Notranje mere: širina spredaj 1.370 mm, zadaj 1.350 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 42 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 5 sedežev: 1 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - kolenska varnostna blazina za voznika - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - delna zadnja klop - parkirna tipala zadaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljiv voznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	12	Družinske poteze so uspešno skrite v nenavadni obliki.
Notranost (125)	86	Precej točk izgubi zaradi manjše prostornosti notranjosti in prtljavnika, tudi zaradi nepreglednih instrumentov, zelo dobra založenost z opremo!
Motor, pogon, podvozje (65)	49	Zlahka lahko trdimo, da je to področje adut TUC-a. Odlični motor in menjalnik, povprečna podvozje in servovolan.
Vožne lastnosti (70)	55	Povprečna lega, dober občutek pri zaviranju in karoserija, ki ne ljubi bočnega vetra.
Zmogljivosti (35)	27	V pravi prestavi prava raketica, suvereno pospešuje do 160 km/h.
Varnost (45)	36	Pet varnostnih blazin, stranski varnostni zavesi, serijski VSC in aktivni vzglavniki. Navduši učinkovito zaviranje!
Gospodarnost (65)	40	Skromna poraba in izguba vrednosti, višja cena in povprečna garancija.
Skupaj	305	Če ste s puncno prerasli mladostniško razposajenost z Yarisom, je Toyota Urban Cruiser pravi način za vstop med družinske avtomobile. No, če vam je seveda Verso predrag ali prevelik.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor nad 2.000 vrtljaji
- ▲ poraba goriva
- ▲ menjalnik
- ▲ bogata oprema
- ▲ mestna okretnost
- ▲ za dobik občutljiv zaslon
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop
- ▼ cena
- ▼ glasen motor
- ▼ motor pod 2.000 vrtljaji
- ▼ nepregledni merilniki
- ▼ zračenje oziroma hlajenje
- ▼ dostop do zadnje klopi
- ▼ težko dosegljiv potovalni računalnik