



» 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 zbegal prav s čelne strani. Ali pa ne, če se spomnim odzivov ... Ko se TUC (ljubkovalno 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 robatosti, 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 voznikovem obrazu, ko pohodite stopalko za plin in z odličnim šest-stopenjskim 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 dvo-litrski 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 prestavi 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 predstavljanjem 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 pristo-pa še posebej drugačni. Če grem od avto-mobila naprej, ugotovim, da je zanimiva in verjetno v tem trenutku daleč najbolj 'zabav-na' 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 vendar-le 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. «

hiter menjalnik, pa smo se zgražali nad instru-mentno ploščo. V Toyotinem evropskem oblikovalskem studiu ED2 so morda zado-voljni 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 dnevnih 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 ušeli. Zato pa je odličen za dotik občutljiv zaslon navigacije, ki gosti tudi informacije o radijskih postajah, vzdrževanju avtomobila,



A close-up photograph of a silver alloy wheel. The wheel features a five-spoke design with a central hubcap bearing the Toyota logo. The spokes have a multi-faceted, aerodynamic shape. The wheel is mounted on a dark tire, and a portion of the car's body is visible in the upper left corner.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	430
Navigacijski sistem	850

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. 

MODEL	Toyota Urban Cruiser 1.4 0-40 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	1.582	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	14.580	18.990	15.790

CENA:	[Toyota Adria, d. o. o.]	Garancija:	3 leta ali 100.000 splošne in mobilne garancije,
1.33 Dual VVT-i 2WD Active:	17.200 EUR		12 let garancije za prarjavenje.
1.4 D-4D 2WD Executive:	21.600 EUR		
Testno vozilo:	22.880 EUR		
Predvideni redni servisi:			
Moč:	66 kW (90 KM)	Servisni interval na 20.000 km.	
Pospšek:	12,0 s		
Največja hitrost:	175 km/h		
Povpr. poraba:	6,3 l/100 km		

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, delo, material:	xx	kasko zavarovanje [2]:	2.990
gorivo	6.376		
gume [1]:	1.338	Skupaj:	xxx
izguba vrednosti po 5 letih:	7.479	Strošek za prevoženi km:	xxx EUR/km
obvezno zavarovanje [2]:	2.130		

(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

T = 20 °C / p = 1.015 mbar / rel. vl. = 37 % / Gume: Dunlop SP Sport 2030
195/60/R 16 H / Stanje kilometrskega števca: 4.260 km

Vozne lastnosti	
Pospeski	s
0-100 km/h:	12,0
402 m z mesta:	18,3

Prožnost	s
50–90 km/h (IV./V.):	8,9 s/19,9
80–120 km/h (V./VI.):	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	64
Prosti 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

Performance chart for the Honda CBR 600F4i showing Speed (km/h) vs. Engine Speed (Vrtljak in 1000/min). The chart includes a redline at 4800 RPM and performance lines for various throttle positions (I to VI). Key data points include 205 Nm torque at 3000 RPM and 66 kW (90 KM) power at 4500 RPM.

Engine Speed (1000/min)	Line I (km/h)	Line II (km/h)	Line III (km/h)	Line IV (km/h)	Line V (km/h)	Line VI (km/h)
0	0	0	0	0	0	0
1	~10	~15	~25	~35	~50	~65
2	~20	~30	~50	~70	~100	~130
3	~30	~45	~75	~105	~140	~175
4	~40	~60	~100	~140	~180	~220
4.8 (Redline)	42	~70	~114	~155	~175	~175

Performance graph for the Honda CBR 600F4i. The graph shows engine speed (Vrtljaji v 1000/min) on the x-axis (1 to 7), torque (Mojč in Nm) on the left y-axis (10 to 70), and power (kW and HP) on the right y-axis (100 to 220). A red curve shows the power output, peaking at 66 kW (90 KM) at approximately 4200 RPM. A black curve shows the torque output, peaking at 205 Nm at approximately 2500 RPM.



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

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna gib 73 x 81,5 mm - globina 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 kJ/kWh (65,8 kJ/kWh) - največji navor 25,0 Nm pri 1.800 - 2.800 min - 2 odmiki gredi v glavi (hladilnik) - po 4 ventili na valj - vzbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - veličnopolni praznik 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 - platšica 6J x 16 - gume 155/60 R 16 H, kotalni obseg 1,93 kg. **Voz in obsebe:** kombinirana - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamični obsebi, vzmetne noge, trikraka prednja vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolotne, ABS, mehanska rokna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedezema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasukata med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.205 kg - dovoljena skupna masa 1.625 kg - dovoljena masa prikloca 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.

Mere:

širina vozila: 1725

910-950

890

1570

850-1050

470-860

314-749

2460

3930

vse mere so v mm

Zunanje mere: širina vozila 1.725 mm – kolotek spredaj 1.485 mm – zadaj 1.490 mm – rajdni krog 11 m
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 prtljažnika, 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 varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostna zavesa – kolenska varnostna blazina za voznika – ABS – ESP – ISOFIX – servno volan – deliva zadnja klop – parkirna tipala zadaj – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj – električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom – večopravilni volan – po višini in globini nastavljen volanski obroč – po višini nastavljen voznikov sedež – megleniki spredaj – potovalni računalnik.

Zunanost [15]	12	Družinske poteze so uspešno skrite v nenavadni obliki.
Notranjost [125]	86	Precej točk izgubi zaradi manjše prostornosti notranjosti in prtljavnika, tudi zaradi nepreglednih instrumentov, zelo dobra založenost z opremo!
Motor, pogon, podvožje [65]	49	Zlahka lahko trdimo, da je to področje adut TUC-a. Odlična motor in menjalnik, povprečna podvožje in servovolani.
Vozne 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 zavesti, serijski VSC in aktivni vzglavniki. Navdusi učinkovito zaviranje!
Gospodarnost [65]	40	Skromna poraba in izguba vrednosti, višja cena in povprečna garancija.
Skupaj	305	Če ste s punco 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  **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

- ▲ motor nad 2.000 vrtljaji
- ▲ poraba goriva
- ▲ menjalnik
- ▲ bogata oprema
- ▲ mestna okretnost
- ▲ za dotik občutljiv zaslon
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop

- ▼ cena
- ▼ glasen motor
- ▼ motor pod 2.000 vrtljaji
- ▼ nepregledni merilniki
- ▼ zračenje oziroma hlajenje
- ▼ dostop do zadnje klopi
- ▼ težko dosegljivi potovalni računalnik