

# TEST: TOYOTA COROLLA VERSO D-4D

## PORODIČNI BOLID



Treba vam par sjedišta više? Nema problema... Treba vam karavan? Nema problema... Uz sve to imate još i viška adrenalina i želju za dokazivanjem na cesti ili možda trkalištu? Ma nema problema! Corollu Verso u ruke, pa izvolite dok se boje ne istope...

Ovako bi možda trebao glasiti reklamni slogan Toyote Corolle Verso koju smo ovaj put imali na testu i koja nas je naprosto ostavila bez daha i suvišnih komentara. Tražio se „krug više“ bez nekog „pametovanja“ jer tome zaista nije bilo mjesta na ovom vozilu. Činjenica koja govori sama za sebe i potvrđuje gore navedeno jeste da smo našli jednu jedinu zamjerku na ovom automobilu, a tiče se dizajna i funkcionalnosti centralnog grebena između prednjih sjedišta. I to je sve što se tiče minusa! Nema više! Ali o tome, malo kasnije, sada da krenemo redom.

Vrlo dopadljiv vanjski dizajn, bez suvišnih linija i rezova, blago zategnut prema nazad dajući sportsku notu sa naglašenim proširenjima lukova blatobrana vrlo lako se uočava i u masi vozila. Prednji dio odaje pripadnost porodici Toyote i bez pogleda na amblem. Veliki prozirni obrubi prednjih



svjetala u koje su „upakovani“ okrugli farovi i pokazivači pravca blago zategnuti prema bokovima vozila, uz odlično osmišljen prednji branik sa pomalo sportski naglašenim otvorima za zrak i svjetlima za maglu, odlično bi pristajali i kakvom rally automobilu a ne samo porodičnom vozilu. Linija bočnih stakala spušta se kupeovski iza prednjih vrata, a ogromne blago tonirane staklene površine su i više nego efikasne, kako u gradu, kada je očita velika preglednost vozila, tako i prilikom otvorene vožnje. Preglednost, takođe popravljaju jako

dobro pozicionirani spoljni retrovizori. Kompletno staklo na vratima, i prednjim i zadnjim, se spušta do kraja bez tzv. „leptir stakala“, što je ocjenjeno kao vrlo dobro. Naravno to omogućavaju i ogromna vrata koja su smještena unutar međuosovinskog raspona od čak 2750 mm, pa skoro da zadnji blatobrani i ne dotiču zadnja vrata. Uz to, još i veliki ugao otvaranja vrata



omogućava nesmetan ulaz u vozilo na bilo koje mjesto unutar njega. Stražnji dio koji je vrlo jednostavno dizajniran, ali efikasan i privlačan, dodatno krasi i stražnja okrugla svjetla sa svijetlom pozadinom, kao na Toyotinim luksuznim krstaricama, Lexus-ima. Vanjsku sliku dodatno uljepšavaju hromirani krovni nosači i sedmokraki 16" aluminijski naplaci sa Bridgestone Blizzak pneumaticima dimenzija 205/55 R16. Da je Toyota veliku pažnju posvetila vanjskom dizajnu, pokazuje i koeficijent otpora vazduha koji iznosi svega 0,3 što je odličan rezultat i za mnogo više sportski orjentisane automobile. Bitno je napomenuti da i pored popriličnih vanjskih dimenzija, Corolla Verso uopšte ne daje utisak velikog automobila, gledajući izvana, već izgleda jako kompaktno pa se možete zapitati zar ima prostora za treći red sjedišta? Hmm, naravno da ima...



Unutrašnjost Corolle Verso je priča za sebe, u svakom pogledu. Nakon nesmetanog smještanja u vozačko sjedište koje se pomjera u svim pravcima, kreće se sa „ritualom“ startovanja motora, odnosno, kao prevencija neželjenom i nepažljivom startovanju vozila, Toyotini inženjeri su osmislili slijed radnji koje treba uraditi da bi se vozilo upalilo, a radi se o sljedećem: prvo se pritisne pedala kvačila, zatim se stavi kodirani

ključ a nakon toga pokrećete motor pritiskom na dugme START/STOP. Zvuči možda komplikovano, ali uopšte nije, već je to standardni postupak pokretanja motora. A nakon toga...



Spektakl! Iza trokrakog, kožom opšivenog, upravljača koji, naglašavamo, odlično leži u rukama, pale se svjetla instrument table, koja su tako dobro usklađena sa oblikom brzinomjera, obrtomjera i ostalih pokazivača, da je to naprosto fascinirajuće! Tome još bolje doprinosi i odličan raspored samih pokazivača, koji su i više nego pregledni. Pokrov instrument table podsjeća na vjetrobran sportskih motocikala, što se slaže sa temperamentom Corolle. Centralna



konzola je potpuno simetrična, jako uredna, pregledna i vrlo je jednostavno rukovati dvozonskim klima uređajem i odličnim audio sistemom, kojim se takođe može rukovati pomoću komandi na upravljaču. Unutrašnjost Corolle Verso odiše funkcionalnošću, što se najbolje vidi prema velikom broju i namjeni vrlo korisnih prečinaca koji su smješteni upravo gdje su i potrebni i nisu nimalo nametljivi. Kožna ručica 6-stepenog manualnog mjenjača, smještena odmah ispod centralne konzole, ukrašena hromiranim detaljima, odlično

pristaje ruci sa svojim kratkim i preciznim hodom. Malo navike traži „rikverc“, ali ništa pretjerano. Mekana, blago sportski profilisana sjedišta



ublažavaju tvrdo podešeni ovjes, što ih čini odličnim za duga putovanja. Drugi red sjedišta čine tri zasebna sjedišta koja se neovisno jedno o drugom mogu namještati i preklapati po svim željama i ukusima. Treći red sjedišta su, ustvari dva odvojena sjedišta koja su prvenstveno namjenjena za prevoz djece, mada se u njih mogu smjestiti i odrasle osobe ali tada se narušava komfor drugog reda sjedišta, zato jer se moraju pomjeriti da bi se napravilo prostora za koljena u trećem redu. Kada su u funkciji sva tri reda sjedišta, zapremina prtljažnika iznosi 91 l, što je



dovoljno za neke sitnice, dok sa spuštenim zadnjim redom sjedišta taj prostor iznosi odličnih 667 l. Preklapanjem i drugog reda sjedišta dobija se ravna „ploha“ sa zapreminom prtljažnog prostora koja prelazi 1,5 m<sup>3</sup>.



Upotrijebljeni materijali su zaista na visokom nivou, kako po pitanju tkanina, tako i po pitanju plastika. Sve ovo daje odličan „štimung“ u vožnji koji kviri jedna zamjerka sa početka teksta. Naime, riječ je o središnjim naslonjačima za ruke na prednjim sjedištima koji su urađeni zasebno za oba prednja sjedišta i pričvršćeni su za naslon. Samim tim što su odvojena, i priljubljena tik uz sjedište, gube svoju funkcionalnost jer iz vozačke perspektive nije moguće istovremeno ruku držati u normalnom, prirodnom položaju na naslonjaču i mjenjaču. Ovo je naročito izraženo prilikom gradske vožnje, kada naslonjač počinje i da smeta prilikom češćih izmjena stepeni prenosa, pa je preporučljivo da se u takvim uslovima naslonjač u potpunosti podigne. Ovakav vid naslonjača bi, ipak, bolje pristajao automatskoj transmisiji, zbog manjeg posezanja za ručicom mjenjača. Još nešto, s obzirom na odlično urađen ostatak interijera, mišljenja smo da je trebalo malo

više pažnje posvetiti dizajniranju centralnog grebena između prednjih sjedišta. Ovako izgleda malo nedovršeno. Sa ljepšim dizajnom centralnog grebena, koji bi bio kao nastavak centralnoj konzoli, dobio bi se vrhunski izgled kokpita i okruženja oko vozača i suvozača, a time bi se još bolje uklopio u ostatak odličnog interijera.

A sada, kao šlag na tortu, na red dolaze performanse Corolle Verso, koje su pored svega ostalog, možda ostavile najviše utiska na nas prilikom testiranja.

Testirani model bio je pokretan „slabijim“ turbo dizelskim D-4D 2,2 litarskim motorom sa 136 KS pri 3600 o/min i obrtnim momentom od 310 Nm kojeg pruža u rasponu od 2000 do 2800 o/min. U ponudi dizelskih motora je 2,2 litarski sa 177 KS s kojim Corolla, sudeći prema ovom od 136 KS, može poletiti. Sa ovim motorom, koji je više nego dovoljan, naša Corolla je bila zalijepljena za cestu, u punom smislu te riječi! Jednostavno nas je ostavila bez riječi lakoća savladavanja krivina! Na slalom testu, na vrlo mokroj podlozi, nismo uspjeli nijednom



nimalo dovesti do klizanja ni prednji ni zadnji kraj vozila. Istina je da smo radili sa kontrolom proklizavanja TCS-om, zbog vremenskih neprilika. U takvim uslovima, na slalom testu smo postizali prosječnu brzinu od 55 km/h, što je za date uslove, odličan rezultat. Prilikom testiranja došao je do izražaja tvrdo podešeni ovjes koji nije dozvoljavao veće naginjanje Corolle, kao i vrlo dobra izbalaniranost, odnosno omjer opterećenja prednje i zadnje osovine. Veće naginjanje karoserije se javljalo samo kada bi pretjerivali sa „slalomanjem“, odnosno pri brzinama 75 km/h i više.

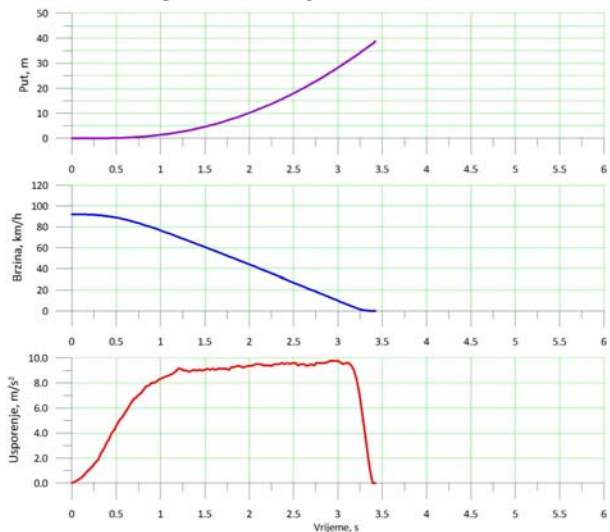
No ni tada nije bilo ni blizu opasnog naginjanja niti isklizavanja što je karakteristično za vozila sa prednjim pogonom. Sve ovo ne bi bilo moguće bez odličnog upravljačkog sistema koji izvršavao sve naredbe baš kako to želite, a servo upravljač niti je premekan niti pretvrd. Da je ovjes vozila



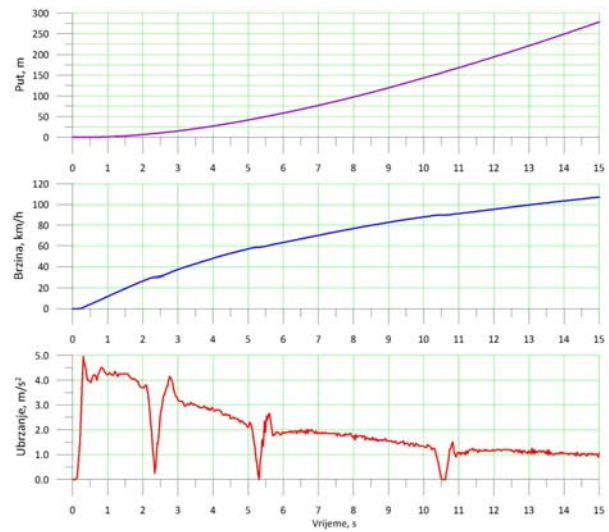
odlično podešen, vidilo se i iz testa kočenja, kad na snimcima skoro da nismo uspjeli vidjeti „poniranje“ prednjeg kraja kada smo do maksimuma koristili kočioni sistem koji je zaista na vrhunskom nivou. Sa brzine od 92 km/h zaustavlja se za 32 m, odnosno sa brzine od 110 km/h za svega 42 m i to na mokroj podlozi! Razlog tako dobrog rezultata leži u odličnom ABS-u potpomognutim sa BA sistemom (pomoć pri kočenju) i EBD-om (elektronska raspodjela sile kočenja) koji djeluju tako da postepeno povećavaju silu kočenja, odnosno, u početku dolazi do blagog porasta sile kočenja da bi se tokom ostatka procesa održava maksimalna vrijednost sile kočenja, za razliku od drugih proizvođača kod kojih BA sistem djeluje na principu trenutnog povećanja sile kočenja. Svaka čast za Toyotu!

Na testu ubrzanja nismo uspjeli postići deklariranih 11,2 s od 0 do 100 km/h iz razloga što je podloga bila veoma mokra, pa je sistem proklizavanja TCS morao i previše da koriguje dovođenje obrtnog momenta na pogonske točkove. Takođe, vozilo je bilo opremljeno zimskim pneumaticima sa indeksom brzine T, koje stvaraju više otpora

kotrljanja nego ljetne gume. Ali sve u svemu, postizali smo nešto ispod 12 s što je za masu praznog vozila od 1560 kg itekako dobar rezultat, a još je bilo i više od pola rezervoara goriva i dvije osobe u vozilu...



Dijagrami kočenja



Dijagrami ubrzanja

Testna dionica, pored aerodromske piste, bila je i magistralnim putem na relaciji Sarajevo – Blagaj – Sarajevo, gdje smo se pogotovo uvjerali u svu moć odličnog Toyotinog motora. Na relaciji Sarajevo – Blagaj, zbog većeg intenziteta saobraćaja, ostvarena je nešto niža vrijednost prosječne brzine kretanja, koja je iznosila 58 km/h, ali je zbog toga i činjenice da smo se kretali prema moru odnosno prema nižoj nadmorskoj visini, ostvarena



prosječna potrošnja od svega 4,3 l na 100 km! Pri povratku ostvarili smo veću prosječnu brzinu, koja je iznosila 65,3 km/h, te smo se kretali prema većoj nadmorskoj visini, a uz to smo pravili nekoliko naglih preticanja, ali ni tada potrošnja nije značajno porasla. Iznosila je svega 5 l na 100 pređenih km! Prilikom te vožnje do izražaja je došao maksimalni

obrti moment od 310 Nm kojeg smo imali na raspolaganju u željenom radnom području motora od 2000 do 2800 o/min, pa se bez problema možete upuštati u preticanja. Umalo da zaboravimo naglasiti da još jednom da je ovo turbodizelaš. Zašto? Pa zato što skoro da nikako nismo mogli osjetiti turbo rupu! Vuče odlično i na niskim i na visokim brojevima obrtaja. Prilikom vožnje, ono što nam se jako dopalo je tišina rada svih sistema, od klimatizacije pa sve do brisača. Rade vrlo nečujno, zaista. Jedino što se moglo čuti je si upozoravajući signal senzora za parkiranje koji se aktiviraju čim uključivanjem „rikverca“.

Na testu smo imali model sa paketom opreme Sol Plus, odnosno najviši nivo opreme za naše tržište, pa bi zato bilo uzaludno trošiti riječi na to šta sve ova Corolla Verso

posjeduje od opreme. Ima skoro sve! Od „igle do lokomotive“. Možda da kažemo šta nema? Nema navigaciju koja se doplaćuje, ali zar je to toliko potrebno? Uz sav taj luksuz i performanse koje pruža ova Toyota, cijena od 51700 KM sa PDV-om, koliko košta testirani model, je vrlo dobro odmjerena, i u suštini je jako dobar odnos „uloženo – dobijeno“ što se na kraju najviše i traži od porodičnog automobila... tj. bolida.

## OCJENE

Dizajn: 9



Interijer: 8



Ergonomija: 8



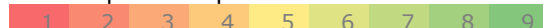
Klimatizacija: 10



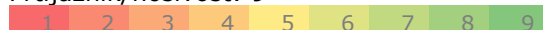
Ponuda prostora naprijed: 10



Ponuda prostora pozadi: 9



Prtljažnik/nosivost: 9



Preglednost: 9



Motor: 10



Transmisija: 10



Upravlјivost: 10



Kočnice: 10



Ponašanje u vožnji: 10



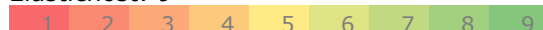
Stabilnost: 10



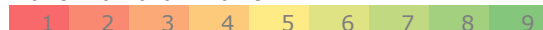
Ubrzanje: 8



Elastičnost: 9



Maksimalna brzina: 9



Potrošnja u gradskim uslovima: 8



Potrošnja na otvorenom putu: 10



Komfor: 9



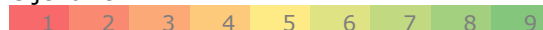
Serijska oprema: 9



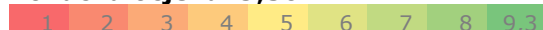
Finalna obrada: 10



Cijena: 9



**Konačna ocjena: 9,30**



## TOYOTA COROLLA VERSO D-4D

Vrlo dopadljiv i jednostavan dizajn

Centralni greben između prednjih sjedišta kviri ukupnu sliku interijera

Naslonjači za ruke na prednjim sjedištima čak i smetaju prilikom gradske vožnje

Jednostavna za korištenje i jako tiha i efikasna dvozonska klimatizacija

Bez ikakvih problema se mogu udobno smjestiti i osobe nadprosječne visine

U slučaju da su tri odrasle osobe smještene pozadi, osjetite se blagi manjak prostora po širini vozila

Osnovna veličina prtljažnika bila bi mnogo korisnija da je bolje podešen roll pokrov prtljažnika, jer je teško manevrisati njim

S obzirom na veličinu vozila, preglednost je vrlo dobra prvenstveno zbog velikih staklenih površina

Odličan, iako mu malo smeta poprilična masa vozila

Kratko proračunata, vrlo precizna, odlično se uklapa sa motorom

Iznenadujuće odlična, s obzirom na konstrukciju i namjenu vozila, vozilo prati upravo ono što mu se upravljačem naredi

Na mokroj podlozi su odlične, na suhoj su, vjerovatno, još bolje

Ponekad smo zaboravljali da je ovo porodično auto pa

smo se „igrali“ po cesti i stazi, naravno, bez problema

Nažalost zbog mokre staze, nismo mogli ostvariti deklarirano ubrzanje, ali nekoliko „konjića“ više, ne bi škodilo

Slično kao i kod ubrzanja, osjeti se masa od 1560 kg praznog vozila

Vrlo zadovoljavajuće

S obzirom na to da je motor zapremine 2.2 l, izraženija je potrošnja u gradskim uslovima

Uz umjerenu vožnju, potrošnja se kreće čak i ispod 5l na 100 km, što je odličan rezultat

Na visokom nivou s obzirom na vrstu vozila

Nedostaje poneka stvarčica, poput mreže za učvršćivanje prtljaga, ili kukica za torbice, ali to su sitnice

Vrhunska

Jako dobar odnos „uloženo – dobijeno“

214 od 230 mogućih bodova

# Specifikacije – fabrički podaci

POTROŠNJA I EMISIJE		MOTOR	
Potrošnja goriva*	2,2 D-4D 2 136 KS 6 R/M	Šifra motora	1CD-FTV (s CCo/DPF)
Kombinirano (litara/100 km)	6,4	Broj cilindara	4 u redu
Van grada (litara/100 km)	5,4	Mehanizam ventila	16 ventilski DOHC remenski pogon Direktno multipoint ubrizgavanje po sistemu Common rail
Grad (litara/100 km)	8,1	Sustav ubrizgavanja	
Preporučljiva gradacija goriva	Eurodizel 48 cetana (ili više)	Zapremina (cm <sup>3</sup> )	2231
Kapacitet spremnika za gorivo (litara)	55	Otvor i hod klipa (mm)	86,0 x 96,0
Ugljični dioksid, CO <sub>2</sub>		Omjer kompresije	16,9:1
Kombinirano (g/km)	170	Maks. snaga (kW/KS) pri (o/min)	100/136 3600
Van grada (g/km)	144	Maks. moment (Nm) pri (o/min)	310/2000-2200
Grad (g/km)	215	<b>PERFORMANSE</b>	
Ispušni plinovi <sup>§</sup>		Maksimalna brzina (km/h)	195
Euro klasa	Euro IV	0-100 km/h (sekundi)	11,2
Ugljični monoksid, CO (g/km)	0,10	Koeficijent otpora zraka (Cd)	0,30
Hidrokarboni, HC (g/km)	-	<b>OVJES</b>	
Dušik oksid, NO <sub>x</sub> (g/km)	0,22	Sprijeđa	McPherson ovjes sa stabilizatorom
Hidrokarboni, HC i dušik oksidi, NO <sub>x</sub> (g/km)	0,23	Straga	Torzijski ovjes sa stabilizatorom
Čestice, PM (g/km)		<b>KOČNICE</b>	
Buka (Direktiva EU 70/157-1999/101/EC)	0,02	Prednje	Ventilirani diskovi (295 mm)
Buka dB(A)	71	Stražnje	Diskovi (290 mm)
* Potrošnja goriva: EU direktiva 80/1268-2004/3/EC <sup>§</sup>		ABS / EBD •	
Ispuštanje štetnih plinova: EU direktiva 70/220-2003/76/EC		BA sa VSC • (za opremu Terra uz doplatu)	
<b>DIMENZIJE</b>			
Vanjske dimenzije			
Dužina (mm)	4370		
Širina (mm)	1770		
Visina (mm)	1620/1660**		
Prednji razmak (mm)	1505		
Stražnji razmak (mm)	1495		
Minimalni radijus okretanja (m)	5,8		
Zapremina prtljažnog prostora			
7 sjedala: 63 litara (zapremina prtljažnog prostora s trećim redom sjedala do visine pojasa) 7 osoba			
91 litra (zapremina prtljažnog prostora s trećim redom sjedala do krova)			
<b>TEŽINE</b>			
Težina (kg)	7 sjedala 1515-1560		
Ukupna težina vozila (kg)	2160		
Kapacitet vuče (kg)			
S kočnicama (kg)	7 sjedala 1100		
Bez kočnica (kg)	450		
<b>KOTAČI I GUME</b>			
205/55 R16 Čelični	•		
205/55 R16 od lake legure	◦		
215/50 R17 od lake legure	◦		
Privremeni rezervni kotač	•		

