

# Nazaj v šolo

Seveda v avtošolo. Za volanom tako velikega avtomobila se ti že po nekaj metrih zazdi, da so vsi drugi udeleženci v prometu kot palčki v deželi igrač. Ali drugače: centimetri na parkirišču postanejo milimetri, mestne vpadnice pa komaj še dovolj široke ceste.

► Nova Toyota Land Cruiser ni edini velikan na naših cestah, je pa odlični predstavnik teh monstrumov. Vožnja z njim zahteva nekajdnevno prilagajanje, saj metri okoli karoserije nenadoma postanejo centimetri, centimetri pa milimetri! Vse gre na tesno, od parkiranja (hmm, avtomobili se večajo, parkirni prostori pa so po pravilnikih še vedno tako skromni kot pred desetletji) do vožnje po mestnih ulicah. In ko se takole prebijaš skozi prometne konice, se ti zdi, da brez parkirnih tipal in dodatnih kamer ne bi znal več voziti. Halo, avtošola? Toyota Land Cruiser ni kvadratno oblikovan avtomobil, pač pa zaradi izbuljenih blatnikov in visokega motornega pokrova nepregleden jekleni konjiček. Zato, hvala, Toyota, za štiri dodatne kamere (prednja na maski, dve pod stranskima vzvratnima ogledaloma, zadnja pri registrski tablici), čeprav velikokrat sploh ni bilo tako hudo. Ko se je na ozki ulici (znova) zagostilo, so postali sotrpini namreč nenavadno prijazni. Lahko bi se jaz umaknil, pa so se tako prijazno smehljaji in hiteli umikati svoje jeklene konjičke pred 4,8 metra velikim in okroglih 2,3 tone težkim nasprotnikom, da mi ni bilo treba. He, he, najbrž je pomagalo, da je bil Land Cruiser črn z zatemnjenimi šipami! Ne morete verjeti, kako se odnos drugih spreminja glede na vaš avtomobil. Pri Avto magazinu skorajda dnevno menjamo avtomobile, zato vam lahko iz prve roke povemo, da vas bodo ne glede na vaš način vožnje v malčkih vsi izsiljevali, pri velikanih pa prijazno odstopali prednost. Pa naj še kdo reče, da centimetri niso pomembni.

Vstop v kabino zahteva nekaj poskočnosti, pravzaprav je zaželena gimnastična zgodovina. Skoraj vedno boste podrsali s hlačami ob prag, kar ni najprijetneje za socialno življenje tistega dne. Svetla notranjost je prelepa, dokler snežni čevlji ne prinesejo s snegom in snežno brozgo vso nesnago, ki se je tisti mesec nabirala na parkirišču. Zato tiste grde gumijaste preproge priporočamo, da deloma obvarujete vsaj tovarniške preproge, čeprav bodo sledi umazanije opaziti tudi na svetlih sedežih. Paket Premium pomeni veliko elektronskih pripomočkov, ki vam bodo olepšali urice za volanom. Začnemo lahko kar z usnjenim in električno nastavljenim voznikovim sedežem (ter s prilagodljivim ledvenim delom in aktivnim vzglavnikom), nadaljujemo pa s pametnim ključem, radiem (z dodatnim 40-gigabajtnim trdim diskom!) s CD-predvajalnikom in kar 14 zvočniki, tripodročno samodejno klimatsko napravo (hmm, zadnja stikala postanejo takoj priljubljena igrača za otroke), sedempalčnim barvnim in na dotik občutljivim zaslonom, ki služi predvsem navigaciji, prostoročnim sistemom bluetooth ... Če je zunanost kljub sodobnejšim zaobljenim oblinam še vedno robata, lahko podobno trdimo tudi za obliko armaturne plošče. Dodatki lesa pri najekskluzivnejšem paketu Premium sicer malce razbijejo grobe poteze, a kljub temu bodo tradicionalisti v tem avtomobilu veliko bolj živeli kot avangardni vozniki. Kar 60 let zgodovine Land Cruiserja pa dokazuje, da mu oblikovnega konservatizma očitno nikdar niso steli med slabosti. Pripisati moramo še skromno kritiko volanskega obroča: dodatki lesa na obroču so preteklost, saj so še bistveno cenejši korejski avtomobili les zalučali na odpad zgodovine. Prsti kmalu postanejo neprijetno lepljivi in upravljanje zoprn, čeprav je vsaj na skrajnem levem in desnem robu usnje slab občutek nekoliko omililo.

Veliko prijetneje kot pri predhodniku (rekli bomo raje številnih predhodnikih) pa je življenje v drugi in tretji vrsti. Druga klop je vzdolžno pomična in preklopljiva v razmerju 40 : 20 : 40, kar skupaj z ločenim odpiranjem prtljažnega ste-

“Lovec z Lado Nivo je trdil, da pride na terenu dlje. Verjamem, sem dejal.”



kla pripomore k bistveno večji uporabnosti tega avtomobila. Še bolj bodo veseli potniki v tretji vrsti, saj sta zasilna sedeža veliko bolj uporabna kot pručke v prejšnjih modelih. Razmerje med petami in kolki so povečali za 50 milimetrov, kar z drugimi besedami pomeni, da kolen ne bo treba več obesiti na lastna ušesa. Pa še posledek za tehnofile: šesti in sedmi sedež se iz dna prtljavnika priključijo z golj s pritiskom na gumb, saj sistem deluje s pomočjo elektrike. Moj sin je bil nad tem čisto navdušen, saj je na kratko zavriskal le: »Kul!« Nato pa ni hotel več sedeti v drugi vrsti. Velikost prtljavnika mora zadostovati

tudi tistim, ki radi naokoli prevažajo otroška kolesa, saj je 1.151 litrov pri petih sedežih in 104 litri pri sedmih več kot dovolj tudi za družine, ki s seboj prevažajo polovico družinske hiše. K lažjemu natovarjanju ali raztovarjanju pripomore tudi po višini nastavljiva višina avtomobila. Minus bodo dali vratom prtljavnika, ki se na široko odpirajo z leve proti desni, zato na parkiriščih običajno zmanjka prostora za tako razkošen dostop. Morda bi bilo bolje, če bi se odpirala nad glavo. Pri petvrtnem modelu naj pohvalimo, da so načrtovalci nadomestno gumo (hvala bogu je to klasična guma, saj imamo s tako imenovanimi kiti bolj kot ne same slabe izkušnje) namestili kar pod prtljajnik, pri trivratnem modelu pa morate težkim prtljajnim vratom pritišeti še težo nadomestnega kolesa.

Kar težko mi gre z jezika trditev, da je 127 turbodizelskih kilovatov (oziroma še vedno bolj domačih 173 "konjev") skorajda premalo za ta avtomobil. Saj ni premalo, vendar je treba motor kar pogosto priganjati, da lahko

sledite sodobnim prometnim tokovom ali varno prehitite tovornjake. Prepričan sem, da bi v povprečju lahko porabil osem litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, a bi morali s stopalko za plin res upravljati zelo nežno. Če se vozite normalno in nečete doživeti grdih pogledov drugih voznikov, je poraba okoli 11 litrov verjetnejša. Čeprav se pri Toyoti hvalijo, da je motor močnejši, hkrati pa bolj ekološki in manj porabi kot pri predhodniku, moramo počakati kar do oktobra 2010, da pride na naš trg motor, ki ustreza ekološkim normam Euro 5. V dobi novih davkov, ko bo DMV zaračunan glede na izpuste, je to velik minus za Land Cruiserja. Pri mehanskem delu podvozja so ostali pri klasiki, saj ima LC spredaj posamično vzmetenje z dvojnimi prečnimi vodili, zadaj pa togo premo s štiritočkovnim vpetjem. Ker je šasija in toga prema še vedno sinonim

za terensko vožnjo, hkrati pa ni najboljša rešitev za asfaltno podlago, so to pri Toyoti hoteli rešiti z elektronskimi sistemi. Zračno vzmetenje s prilagodljivo višino vozila je sicer mikavno na papirju, a nas v praksi sistem ni navdušil. V športnem načinu preslabo požira kratke cestne grbinice, zato smo se tudi dinamični vozniki raje vozili v programu Normal oziroma celo Comfort. Vsaj zase vem, da imam kljub dinamičnem slogu vožnje raje terenca, ki se ziba, kot pa takega, ki se neprestalno trese. Ne eno in ne drugo pa ni najprijetnejše, da smo si na jasnem! Zato pa je treba zaviti iz mestne džungle na neurejene kolovoze, sneg in blato, da boste videli, zakaj Land Cruiser že 60 let navdušuje voznike od Afrike do Azije in Amerike. Težko si zamišljam boljšo kombinacijo, kot jo lahko ponudi stalni štirikolesni pogon (Torsen, ki v osnovi razporeja navor v razmerju 40 odstot-

kov spredaj in 60 zadaj, lahko pa zagotovi tudi 50 : 50 ali 30 : 70), reduktor in zapori zadnjega in osrednjega diferenciala. Ko sem se kot otrok z novo igrarčo zapodil v visok sneg na vaški makadamski cesti, so gume z izrazitejšim profilom mlele belo gmoto kot za šalo. Malce me je le skrbelo za dodatno plastiko, ki so jo oblikovalci nataknil pod nos avtomobila za boljše usmerjanje zraka, saj bi pri prepogumnem 'pluženju' zelo verjetno vse potrgal. Da se malce pohvalim, na konec te poti sva pririnila le jaz s Toyoto in vaški lovec z Lado Nivo. Po začetnem občudovanju je lokalni šerif s puško na rami malce važno (ali pa zavistno, kdo bi vedel) dejal, da pride z Nivo dlje kot jaz z vso japonsko elektrono. Verjamem, sem odkrito dejal. Na stezice med zlovesče veje, kamor se on brez kančka slabe vesti poda z vrhunskim ruskim tankom, se jaz z zloščeni in okroglih 70



Iz oči v oči



Matevž Hribar

» Z nakupom take Toyote se lahko opečete, če jo kupujete (le) zaradi imidža. Ne razumite narobe – LC vzbuja spoštovanje in občudovanje že zaradi velikosti, če zaradi drugega ne. Voznika Audija Q7 sem v križišču dobesedno gledal zviška ... A dejstvo je, da je konkurenca, kar se tiče vsakdanje uporabnosti (na cesti), v prednosti. Toyota je v zavojih plavajoče mehka, volan popolnoma nekomunikativen (prenehak), motor v nosu pa preslaboten, da bi konkurirali prej omenjenemu Audiju in podobnim z nabritimi šest- in večvaljniki. Land Cruiser je kljub vedno bolj zloščeni smokingu, ki si ga je nadel v zadnjih generacijah, še vedno delavec.

Gospod, ki ga bo kupil za to, da bo s prikolicco lahko na tekmovanje zapeljal hčerkinega lipicanca ali pa poslovne prijatelje na svoj od civilizacije odmaknjen vikend, z nakupom ne bo zgrešil. «



“Paradoks: v prometni gneči je pomagalo, da je bil Land Cruiser velik in črn z zatemnjenimi šipami!”



tisočakov vrednim velikanom pač ne upam. Kljub samozavestni drži pa je lovec takoj pomolil nos v notranjost, da sem mu lahko razložil sisteme Multi Terrain Select (MTS), Multi Terrain Monitor (MTM) in Crawl



Control (CC). S sistemom MTS določite, ali je pod gumami blato in pesek, drobno kamenje, grbine ali skale. S tem sporočite elektroni, kako agresivno bodo delovali motor in zavore. MTM pomeni pomoč štirih kamer, saj lahko dobesedno izza volana vidite, kaj se dogaja pod kolesi. Za bolj raztresene bo prav prišla tudi grafika na zaslonu, ki prikazuje položaj prednjih koles. Saj razumete, da ne bi slučajno pomotoma pritisnili na plin in zapeljali v obcestni jarek, ne vedoč, kam sta usmerjeni prednji kolesi. Še sistem CC, ki pomaga vozniku, da določi, s kakšno hitrostjo se bo avtomobil premikal, sam pa se lahko osredotoči zgolj na vrtenje volana. Ni kaj, vrhunsko, čeprav ne vedno tudi najbolj potrebno za tistih nekaj metrov na leto, ko



jih povprečni Janez prevozi po blatu ali snegu. Namesto Crawl Controla bi si denimo raje želel boljšega sistema dovajanja tekočine na šipe, saj je bil kljub koncentratu in dodatnemu gretju prednjega stekla ter brisalnikov v zimskih dneh skoraj zmeraj zamrznjen. Ali pa vzvratne kamere, kjer mi ne bi bilo treba s pritiskom na zaslonu vedno znova potrjevati, da se zavedam, da je večja možnost trkov, da o bolj posrednem servovolanu sploh ne govorimo. Pravite, da je Land Cruiser pretežak za to, da bi

spremenljivi servovolani (olje) omogočal več občutkov na volanu? Vozniki podobno težkih Cayennov bi se verjetno le smehljali. Namesto vseh teh elektronskih pripomočkov si raje privoščite dobro šolo terenske vožnje in Land Cruiserja obujte v prave gume. Mogoče ne bo tako prestižno, bo pa staromodni način vsekakor bolj uživaški. In če šasijo večkrat sprehodite po brezpotjih, potem naj vas ne moti slabša vodljivost po asfaltirani ovinkasti cesti. Tudi počasnejši lahko zbuja strahospoštovanje, sploh če so črni in veliki. Zato le v avtošolo: a ne klasično, pač pa terensko. ◀◀

## Posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije in njenih delov (10)	8	Prva stvar, ki jo boste pustili na terenu, bodo najbrž plastični usmerjevalniki zraka pod nosom avtomobila.
Prenos moči (10)	10	Težko si zamišljam, da bi lahko bolje delovalo. Skratka: vrhunsko.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	9	Omogoča več, kot si boste kdaj upali. Le pomislek: trivratna različica pozneje nasede in zmore večje kote.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	14	Nastavljivo podvozje in električna pomagala pomagajo tudi neveščim voznikom.
Cestna uporabnost (10)	6	Spodobno udoben, čeprav zaradi terenske zasnove ni čisto dorasel 'mehkim'.
Terenski videz (5)	4	Premalo izrazit za petico, a še vedno prestraši.

**skupna ocena terenca** **51** Toyota Land Cruiser malce tepe prav čistokrvna terenska zasnova, kar je lahko tudi prednost, saj nima neposrednega tekmeča. Zato tisti, ki vedo, koliko zmore s pravimi gumami na terenu, nimajo težav s kompromisi na asfaltnih površinah. Naš edini pomislek: predebor na terenu in preslaboten na avtocesti.

## Tabela konkurence

MODEL	Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D Active (5 vrat)	Mitsubishi Pajero 3.2 DID (125 kW) AT Intense (5 vrat)	Land Rover Discovery 2.7 TD S
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - V60°
gibna prostornina (cm³)	2.982	3.200	2.720
največja moč (kW/KM pri 1/min)	127/173 pri 3.400	125/170 pri 3.800	140/190 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	410 pri 1.600-2.800	373 pri 2.000	440 pri 1.900
dolžina × širina × višina (mm)	4.760 × 1.885 × 1.845	4.900 × 1.875 × 1.900	4.835 × 1.915 × 1.885
največja hitrost (km/h)	175	177	180
pospešek 0-100 km/h (s)	11,7	14,0	11,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,5/10,6/7,3	13,1/9,1/10,6	11,1/8,1/9,2
cena osnovnega modela (evri)	40.400	44.400	45.000

## Tehnični podatki

<b>CENA:</b>	[Toyota Adria, d. o. o.]	<b>Garancija:</b>	3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije (brez omejitve v prvem letu), 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.	<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):</b>	redni servisi, delo, material: 1.927 kasko zavarovanje (2): 5.433
<b>3.0 D-4D Active:</b>	40.400 EUR			gorivo: 11.794	gume (1): 2.691
<b>3.0 D-4D Premium:</b>	65.790 EUR			izguba vrednosti po 5 letih: 17.390	obvezno zavarovanje (2): 3.605
<b>Testno vozilo:</b>	65.790 EUR				
<b>Moč:</b>	127 kW (173 KM)	<b>Predvideni redni servisi:</b>	Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.	<b>Skupaj:</b>	42.840
<b>Pospešek:</b>	12,3 s			<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,43 EUR/km
<b>Največja hitrost:</b>	175 km/h				
<b>Povpr. poraba:</b>	10,9 l/100 km				

## NAŠE MERITVE

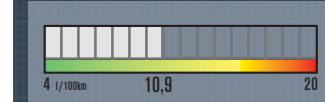
T = 1 °C / p = 993 mbar / rel. vl. = 57 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM25 M+S 265/60/R 18 R / Stanje kilometrskega števca: 9.059 km

<b>Vozne lastnosti</b>	
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	12,3
402 m z mesta:	18,1 (122 km/h)

**Prožnost**  
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

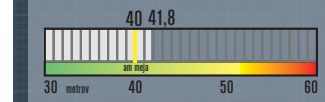
<b>Največja hitrost</b>	175 km/h (V. prestava)
-------------------------	------------------------

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	13,0
skupno testno povprečje	10,9



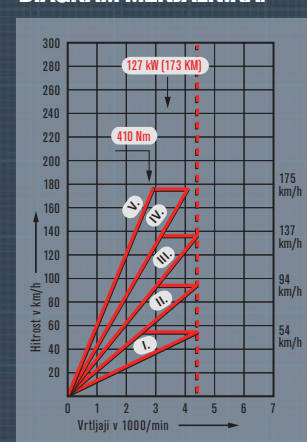
<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	56 55 55
90 km/h	64 62 60
130 km/h	64 63
Prsti tek	39

<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	75,0
od 100 km/h:	41,8
	(AM meja 40 m)

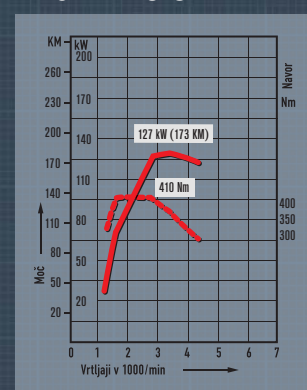


**Napake med testom**  
brez napak

## DIAGRAM MENJALNIKA:



## DIAGRAM MOTORJA:

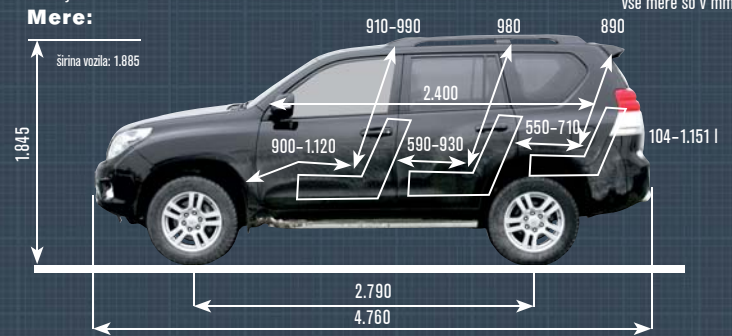


## UŽITEK V VOŽNJI:

Fizika je neumljena: zaradi izdatne višine dinamična vožnja po ovinkih ni najprijetnejša, svoje dodata še gume in preveč posreden servovolani. Na terenu pa je povsem druga zgodba!

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 96 × 103 mm - gibna prostornina 2.982 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 127 kW (173 KM) pri 3.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 42,6 kW/l (57,9 KM/l) - največji navor 410 Nm pri 1.600-2.800/min - 2 odmični gredi v glavi (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 vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,52; II. 2,042; III. 1,40; IV. 1,00; V. 0,716; - diferencial 3,224 - platišča 7,5 J × 18 - gume 265/60 R 18, kotalni obseg 2,34 m. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, elektronsko nastavljeni blažilniki, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, vijane vzmeti, elektronsko nastavljeni blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj kolotne (prisilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežev) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3 zasuki med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.255 kg - dovoljena skupna masa 2.990 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 3.000 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 10,4/6,7/8,1 l/100 km, izpust CO₂ 214 g/km. **Terenske zmogljivosti:** premagovanje vzpona 42° - dovoljen bočni nagib 42° - vstopni kot 32°, prehodni kot 22°, izstopni kot 25° - dovoljena globina vode 700 mm - oddaljenost od tal 215 mm.



**Zunanje mere:** širina vozila 1.885 mm - kolotek spredaj 1.580 mm - zadaj 1.580 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.540 mm, v sredini 1.530, zadaj 1.400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, v sredini 450, zadnji sedež 380 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 87 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).  
7 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × nahrtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostne zračne zavese - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - grejte sprednjih sedežev - deljiva sredinska klop - naprava za prostorčno telefoniranje - alarmna naprava - potovalni računalnik.

## Ocena

Zunanost (15)	12	Nekateri bodo pogrešali več oblikovne izvirnosti, drugi pravijo: dovolj je! Izvrstna kakovost izdelave.
Notranost (125)	107	V notranosti ni med največjimi, pa tudi pri opremljenosti ni med najboljšimi. Odlična kakovost, dobri materiali in dobra ergonomija.
Motor, pogon, podvozje (65)	48	Motor je zgolj za umirjene voznike, menjalnik je le petstopenjski, podvozje pogojno udobno in servovolani preveč posreden.
Vozne lastnosti (70)	54	Povprečna lega na cesti in slab občutek pri grobem zaviranju. Ko pa se navadite na velikost, je zelo prijeten v vožnji - tudi za ženske.
Zmogljivosti (35)	24	Pospeški so povprečni in končna hitrost le 175 km/h. Pri prožnosti pa je LC bolj daren živ.
Varnost (45)	37	Ima veliko varnostne opreme (sedem varnostnih blazin, aktivne vzglavnike, ESP), zato ne čudi pet zvezdic na Euro NCAP. Manjka mu le opozorilo za mrtve kote in radarski tempomat.
Gospodarnost (65)	50	Razmeroma majhna poraba za tako velik avtomobil, razumna cena, povprečna garancija in majhna izguba vrednosti pri prodaji rabljenega.
<b>Skupaj</b>	<b>332</b>	Toyota Land Cruiser je poseben. Med sodobnimi "terenci", ki slišijo na ime mehki ali mestni, je čistokrvni hribolazec, ki se ne ustraši nobene strmine. Sicer zato malce trpi na asfaltu, a za prave ljubitelje pravega nadstropja v jeklenih konjičkih še vedno pomeni ikono.

**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

- ▲ terenske zmogljivosti
- ▲ pojava
- ▲ opremljenost
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ dodatna [zasilna] sedeža
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop
- ▼ okretnost v mestu
- ▼ preveč posreden servovolani
- ▼ motor je skorajda prešibak
- ▼ umazane hlače zaradi dodatnega praga in višine svetla notranjost se hitro umaze
- ▼ nastavljeni blažilniki
- ▼ leseni del volanskega obroča