

Střední třída

Léta reprezentoval Toyota v evropské střední třídě typ Carina, od nového roku její roli přebírá Avensis, který má prezentovat novou filosofii přístupu k zákazníkovi založenou na barevnosti interiéru, osobitém designu a radosti z řízení. Oproti trochu extravagantní Corolle určené převážně mladší klientele se Avensis tváří s ohledem na hlavní skupinu zákazníků (manažeři, podnikatelé) konzervativněji. Nová řada má kompaktnější tvary a přitom větší rozvor než Carina E, což přispívá k většímu vnitřnímu prostoru i lepší jízdě stabilitě. Do vínku dal výrobce Avensisu hned od počátku tři karoserie. Základem celé modelové řady je čtyřdveřový sedan, z něhož byly odvozeny pětidveřový liftback a kombi. O dobré práci designérů svědčí součinitel aerodynamického odporu vzduchu $c_x=0,28$ u základního modelu. Zavazadlový prostor sedanu má objem 500 litrů, kombi nabízí dokonce 530 až 1000 litrů. Avensis se může pochlubit dobrou pasivní i aktivní bezpečností. Základní verze Linea Terra (nové označení výbavy nahrazující dřívější XL, GL) disponuje dvojicí bezpečnostních nafukovacích vaků a protiblokovacím systémem Bosch, špičková varianta Linea Sol se může pochlubit i bočními bezpečnostními nafukovacími vaky. Navíc pásy na předních sedadlech mají elektronické předpínače a omezovače tlaku. Standardem jsou také boční vyhřívaná asférická zpětná zrcátka s elektrickým nastavením u řidiče, ukazatel vnější teploty v přístrojové desce, dálkové centrální zamykání, výškově nastavitelný volant a sedadlo řidiče atd. Kompletně přepracován byl také podvozek. Asymetricky uspořádané zavěšení zadní nápravy významně omezuje naklánění vozidla v zatáčkách, pozměněné závěsy přední nápravy pak přispívají k větší stabilitě a přesnějšímu řízení. Dědictvím z Cariny E je použití bubnových brzd na zadních kolech, vpředu jsou kotouče s vnitřní ventilací. Pod přední kapotou má zákazník na výběr čtyři zážehové šestnáctiventilové čtyřválcové a jeden turbodiesel, jejichž výkon přenáší na přední kola pětistupňová ručně řazená nebo čtyřstupňová samočinná převodovka. Základem nabídky na českém trhu bude motor o objemu 1,6 litru a výkonu 81 kW, dvoulitrový nabízí 94 kW. U dvoulitrového turbodieselu, který dostal elektronicky řízenou klapku v sacím potrubí a mezichladič plnicího vzduchu, stoupl výkon na 66 kW. Zbylé čtyřválcové 1,6 litru spalující chudou směs a 1,8 litru se u nás zatím prodávat nebudou.

TOYOTA CORONA EXIV

Sportovní čtyřdveřový sedan s předním pohonem, odvozený z kupé Celica a určený pro japonský trh. Dodává se rovněž s označením Carina ED. Vůz debutoval na Tokijském autosalonu 1993, o dva roky později přibyla verze s pohonem všech kol. Dodávají se zážehové čtyřválcové motory s čtyřventilovým rozvodem DOHC a elektronickým vstřikováním paliva, typ 1.8 se zdvihovým objemem 1839 cm³ a výkonem 92 kW/6000 1/min, a typ 2.0 se zdvihovým objemem 1998 cm³ a výkonem od 103 kW/6000 ot/min do 132 kW/7000 1/min podle verze. Corona EXiV 2.0 může mít alternativně pohon všech kol, či samočinnou čtyřstupňovou převodovku namísto pětistupňové mechanické. Rozvor 2535 mm, délka 4500 mm, hmotnost od 1120 kg a největší rychlost 190 resp. 195 km/h.