

Comenzile pentru oglinzi le-am mai văzut la destule mașini japoneze. În apropiere se află butonul sistemului de asistare a parcurii.



Între scaune se găsește și un buton inscripționat „Sport”. Cu toate acestea, în acest caz, „sport” ar fi cam mult spus.



Portbagajul oferă un volum util relativ mare, măsurând 452 de litri. Deschiderea este oarecum îngustă, așa încât obiectele mari trebuie introduse cu atenție.



riabilă Valvematic are certe merite în atingerea acestei performanțe, ca și în obținerea caracteristicii de cuplu bune, capabilă să ofere reprize convenabile începând de pe la 2000 rpm. Răspunsul motorului la accelerație devine cu adevărat viguros la peste 3500 rpm, dar exploatarea cea mai eficientă a resurselor sale în aceste condiții presupune utilizarea în mod manual a transmisiei. Altfel, pot apărea ezitări în alegerea automată a demultiplicării, iar momentele sesizabile de patinare ale sistemului CVT (variație continuă) ar putea lungi durata unor depășiri sau vor lăsa impresia de lentoare în cazul urcării de pante accentuate. **Cumva, potențialul motorului se vede limitat de aptitudinile transmisiei CVT. Meritele acesteia se regăsesc la capitele confortului în funcționare și al consumului economic.** Alături de selectorul transmisiei se află și un buton inscripționat „Sport”. Ceva mai mult nerv în dinamica mașinii se face simțit ca urmare a apăsării acestuia, însă nu se poate vorbi despre un răspuns cu tentă sportivă reală.

Toyota Corolla mizează în special pe rula-re silențioasă și pe suspensia confortabilă. În privința acesteia, se face observată o dozare reușită între atenuarea șocurilor la trecerea peste denivelări și fermitate, plus nivelul mic

de zgomot al funcționării. Direcția este precisă, cu un anume accent pus pe reducerea efortului în manevrarea volanului. Cât despre comoditatea în conducere pe care o oferă transmisia CVT, în mod special pentru deplasările în oraș, din acest punct de vedere Corolla ne face din nou să ne gândim la clasele superioare de automobile. Tot la capitolul avantajelor urbane, mai există o dotare prin care Corolla reține atenția: Simple Intelligent Parking Assist. Serviciile acestuia sunt completate de camera video pentru rularea în marșarier și de senzorii de parcare. Din echiparea standard a noii Corolla fac parte inclusiv sistemul de asistare a stabilității, VSC, și controlul tracțiunii, TRC. Nu mai puțin de nouă airbaguri vin să susțină latura siguranței pasive.

Automobilul descris aici în aspectele sale esențiale – Corolla Luna 1.6 Valvematic CVT – este propus la prețul de 16.140 de euro fără TVA (aplicând TVA, rezultă 20.013). Suntem nevoiți să admitem, chiar și un TVA categoric deprimant, cum este cel actual din România, nu reușește să compromită aspectul valoric al Toyotei Corolla.

TEXT: ALEX ȘINCAN  
FOTO: RADU CHINDRIȘ

## DATE TEHNICE

### TOYOTA COROLLA 1.6 L VALVEMATIC CVT LUNA

Preț (euro)	20.013
Concurenți:	VW Jetta, Honda Civic Sedan, Renault Fluence, Opel Astra Sedan
Putere maximă (CP/rpm)	132/6400
0-100 km/h (s)	11,1
Viteză maximă (km/h)	190
Consum mediu ECE (l/100 km)	5,6
Emisii CO <sub>2</sub> (g/km)	130

**Propulsie** Benzină, 4L, 1598 cmc, cuplu maxim 160 Nm/4400 rpm, cutie automată CVT, tracțiune față

**Caroserie** Sedan cu 5 locuri. L x l x h: 4620 x 1775 x 1465 mm. Ampatament: 2700 mm. Volum portbagaj: 452 l

## CONCLUZIE



ALEX ȘINCAN

► Excelent motorul aspirat de 1,6 litri, atât în privința resurselor de putere, cât și a consumului de combustibil. Avem o mașină compactă atât de mare, încât poate fi asimilată standardelor clasei medii și atât de ieftină, încât există mașini premium de clasă mică mai scumpe. Ofertă tentantă. Că tot am spus „premium”, designul interior și finisarea ridică pretenții vizibile în acest sens.