

# Širši in daljši

besedil: Mitja Reven foto: Aleš Pavletič

Prejšnji Terios je zaradi ozke in pokončne podobe dalač včas, da bi ga lahko že z malo večjo sapo podrl na bok. Prinovemu nam kaj takšnega ne pride na misel, saj je občutno večji, čeprav je še vedno majhen. Al' le na videz.



| Daihatsu Terios 1.5 D-MT TOPS

**OZADJE**  
[www.avtomagazin.si](http://www.avtomagazin.si)

► Spomnite se predhodnika. Ozek, visok, z dvigrijenim trbuhom, neprivačene oblike, z dobrim širikolesnim pogonom in notranjostjo, ki je bila zaradi ozkosti in uporabljenih materialov na daljših poteh prej zastini izhod kot oblika zazelenega novincu so se Japonci bolj porudili in se viali trendom povečevanja avtomobilskih karoserij. Tako je Terios v dolžino pridobil 21 centimetrov (preselje je mejo štirih metrov) in 14 v širino. Prav ti zadnji centimetri pa so najbolj opazni notranjosti, kjer se vozniku ni več treba batiti, da bi pri menjaju prestave zadej v sopotnikovo koleno. prostora je zdaj dovolj, odpadel pa je vejetno tudi izgovor za doletkanje sopotničnih nog.

S svojimi merami je Terios, čeprav je

zrasel se vedno naprej priročen za mestni vrvež. Obračalni krog, namenili so manj kot deset metrov (ni kot klasični mehki terenci, pri katerih za obračanje poleg dveh voznih pasov in dveh avtobusnih postajališč potrebuje še pol hektira trave), ga uvršča med najokretniše, očina karoserije med ustvarjene za matjne parkirne luknje. Z 20-centimetroško oddaljenostjo trbuha od tal pa brez posledic spleza tudi čez vse robomike. Čeprav ni temu namenjen ...

Edino, kar lahko pri natovarijanju nakušnik pri zidanci preprosto opravilo. Do nje, pa naj bo blatu, asfaltirano, travnato, zasreženo, se takšen, na vsa štiri kolesa gnani Terios lahko poda kadarkoli. Z dobrim stalnim širikolesnim pogonom (ob ustreznih gumarah), in če se kje zahomi, tudi vkljupom zapore sredinskega diferenci-

ala (50 : 50), je Terios sposoben prispelati do marsikaterega pozabljenega kotička. Na ozkih cestah, se bolje na gozdahih, poten je in avtocestni odsek, vozila postaja vse več muka. Motor je glasen, pri avtocestni rekoč vseh mehkih terencov. Takrat ko drugi 'mehki' z boki že drsajo po vejevju, lahko s Teriosom brez dotika nadaljujete vožnjo. Za vsak primer, če katera veja vendarle pride do Daihatsuja, pa imajo obrambno nalogo plastične zaščite pragovalnikov in odbijačev. S plastiko je zaščiteno tudi dno.

Testni Daihatsu je imel 1,5litrski bencinski motor, ki je s 105 konji najmočnejša različica Teriosa na trgu. Motorček se rad zvrsti, ob kratko izracunanem menjalniku (ob ustreznih gumarah), in če se kje zahomi, tudi vkljupom zapore sredinskega differenci-

do 'konca') pa so njegov dom mestne ulice, kjer pridejo do izraza že naštete Teriosove prednosti. Čim pa ulice zamenjajo magistrale in avtocestni odsek, vozila postaja vse

večja muka. Motor je glasen, pri avtocestni hitrosti 30 kilometrov na uro (motorček vrtiljeva kaže 3.500/min) pa pogled na potovalni racunalnik in tam izpisano porabogoriva (okoli deset litrov na 100 prevoženih kilometrov) še dodatno kvati nasmej. Tudi pri majhnih hitrostih dokaj natančen in pri večjih hitrostih dovolj informativen volan vlivá manj zaupanja in le portuje, da je prtljažnik (za njegov razred) znoti, so prtljana vrata. Ta se odpriajo vstran, zato je treba v prtljažnik nalagati z leve strani, za doletkanje sopotničnih nog.

Testni Daihatsu je imel 1,5litrski bencinski motor, ki je s 105 konji najmočnejša različica Teriosa na trgu. Motorček se rad zvrsti, ob kratko izracunanem menjalniku (ob ustreznih gumarah), in če se kje zahomi, tudi vkljupom zapore sredinskega differenci-

ja. Terios pri vožnji navkriče hitro vzdalja merilnika hitrosti pa pada hujteje, kot raste. Le 140 Nm, navora se še kako poznal Namejen 14 sekundni pospešek od nič do 100 kilometrov na uro potjuje, da Terios ni spornik niti na kratke proge. Na magistrali se vam bo tožilo po kakšnem turbodizelu (ker Evropa večinoma povprašuje po mehkih terencih z dizli, je manjkajoči turbodizel v Daihatsujevi ponudbi velika pomankljilost) ali vsaj večnavorskega motorja, saj so prehitovanja tako redka kot dolge ravnine brez nasprotnovzorcev avtomobilov.

Potvožje je trše, občutljivo je za kratke prečne neravnine in ceste in nepravilnosti, ki se prek tresljajev prenasajo v notranjost: tudi zaradi kratke medosne razdalje, je v avtomobilu poleg voznika še kakšen težji tovor, morda še trije potniki. Naložen



## "Najbljžja konkurenca Fiat Sedici ima tudi dizle."

nih in visoko postavljenih sedežev sta vstopanje in izstopanje udobna, le na umazane pragove boelite pozorni.  
Terios je mestni avtomobil in tereneč. Mestni zaradi motorja in velikosti, tereneč pa zaradi sposobnosti, da se pripelje do

### Posebna ocena za terence

Objektivnost karoserije in njenih delov [10]	5	Če natačo anteno sima na testu odločiti, vsi drugo pa le brez prislike preživel tudi vožnjo po neasfaltiranih poteh.
Prenos s notič [10]	7	Dobar štirkolesni pogon in zapora sredinskega diferenciala. Manjka le še reduktor.
Terenske zmožnosti [javna] [10]	8	Gume so certificirane za uporabo na delovanju neodprtrega. Terenska obnovitev je tudi zaradi manjšega dosegja in reduktora plotonica.
Terenske zmožnosti [pričakovan] [15]	11	Terios je kompromis med dobnimi stregi in kasčnimi konfliktnizanci ozimno limuzinski komboj. Kar ponenti, na zmanj več kot kasčne konfliktnizance in manj kot prijet terenci.
Cesta / uporabnost [10]	9	Na cesti je dober, za bolj držativo podlage pa se preveč nagnja. S tem motorjem je prijet in mestni Rambo, ki se od tak odgajaja z vsenim stitom.
Terenski vitez [5]	2	Nekakšna klasika: videt kombinijo z dodatno zasčitnim blatnikom in pragovi.
<b>skupna ocena teranca</b>	<b>42</b>	Kot predvodniku danno tudi novincu široko, kar je vsakakov pohvalno za avtomobil, ki ni ničesar terenec.

Kriterij ocenjevanja (St. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5



stabilizacijski sistem, poleg dveh stranskih in dveh celinih varnostnih blazin ter varnostnih zaves pa za varnost skrbita še ABS in sistem proti zdrsnu pogonskih koles. Ker Terios tudi zaradi nagibanja karoserije ni neizklapljivost stabilizacijskega sistema niti ni takšna pomankljivost.

V notranjosti razen več prostora (za glave ga te dovolj, za ramena zdaj tudi) ne pričakuje posebnosti. Armatura plošča ni bila zasmovana tako, da bi postavljala oblikovalske smernice, tudi ergonomiko ni noben biser (nekaj je neovetenjih gum (levo pod volanskim obročem) gumb za upravljanje potovalnega računalnika, ki ima še to napako, da se, ko izberete določen parameter (tretnutna, povprečna poraba, domet ...), samodejno vratre na prikaz ure. Tudi prikazovalnika nadmorske višine (v okviru potovalnega računalnika), ki je na avtocesti ob Celju kazal 2.500 metrov, ne moreno ravno pohvaliti ...

Notranjost je zastorana dokaj preprosto in varčno. Kako pa bi si drugače razlagali enake gume za upravljanje dokaj učinkovite verifikacije in ročne klimatske naprave, kot jih ima Toyota Yaris? No, spoznajte sestavnih delov v avtomobilski industriji sploh ni tako redko, še najmanj med tako povezanimi podjetji, kot sta Toyota in Daihatsu.

Prostora v Teriosu je dovolj za štiri odrasle ponike (zadaj se lahko stisnjejo trije), polvolumno pa lahko še pomični naklon druge sedežne vrste. Zaradi precej rav-

## Technični podatki

## | Daihatsu Terios 1.5 D-4WT TOPS



**Namerjen 14 sekundni pospešek od nič do 100 kilometrov na uro potrjuje, da Terios ni športnik niti na kratke proge.**



## CENA:

DKS, d. 0.0]

Mesečno: 1.690

22.280 EUR

22.280 EUR

Vozne lastnosti

Osnovni model:

Testno vozilo:

Moč:

77 kW (105 KM)

Pospešek:

14,0 s

Največja hitrost:

155 km/h

Povr. poraba:

9,8 l/100 km

NAŠE MERTVE

(P25/77) 1.1 (1.0 mtr. fa. 1,4% / 5% / 0 mtr. 22/500R 16H  
Daihatsu Terios (Grand) 3mip. kolesa 2.3/32/210)

Vozne lastnosti

Postopek:

0-100 km/h:

4,02 m iz mesta:

0-100 km/h:

18,8 s

116 km/h

35,5 km/h

Postopek:

50-90 km/h (VI):

14,0 s

22,1 km/h

Postopek:

Največja hitrost:

155 km/h

V [prestare]

Postopek:

Poraba goriva

1/100 km

najnižje povprečje

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje

skupno testno povprečje

9,8 l/100 km

Poraba goriva

najnižje povprečje&lt;/