

Sedem!

Pričakujete pravilne elemente, povezane s številom sedem?

Nič ne bo. Corolla Verso je popolnoma resen in resničen, prav nič pravilničen avtomobil.

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

Še pred nedavnim je niša postala preveč priljubljena, da bi jo kazalo zanemarjati. Avtomobilov, ki si delijo tehniko z najbolj priljubljenim evropskim (spodnjim srednjim) avtomobilskim razredom in ki zrasedo predvsem v višino, se je oprijelo ime kompaktni limuzinski kombiji in so po predstavitvi Renaultovega Scénica vzklili kot gobe po dežju. Konkurenca je močna in zdrava in s stališča kupca je to seveda izključno dobro.

Da imamo v Evropi drugačne zahteve kot drugod po svetu, ni nič novega. To so znova spoznali pri Toyoti: Corolla Verso je enkrat že bila, in sicer hkrati s predstavitvijo aktualne (klasične) Corolle leta 2001 (test tistega Versa smo objavili v AM5/2002), toda Japonci so hitro ugotovili, da velja za Staro celino zasnovati nekoliko drugačen model. Zato izvolite: Corolla Verso letnik 2004!

Kaj je v novem Versu novega? S stališča uporabnika gre za povsem drug avtomobil, a bi vseeno lahko izluščili eno bistveno razliko: sedem sedežev in posledično nekaj več (zunanje in notranje) dolžine. Ta sedmica Evropejcem očitno veliko pomeni.

Sploh nima smisla razglabljati o smiselnosti sedmih sedežev v avtomobilu; postavite se kamorkoli na katerokoli prometno točko in spremljajte zasedenost avtomobilov, ki se peljejo mimo vas. Ampak kupci kljub temu v saloni resno povprašujejo po tolikšnem številu sedežev in jih potem tudi kupujejo. Tako pač je.

S »sedmico« je začela Zafira in številni so sledili, med zadnjimi tudi Scénic, pri Fiatu (Multipla) so bili medtem zadovoljni s šestico, vsak pa skuša s sedeži prinesiti tudi določeno njim lastno zanimivo tehnično rešitev. Pri Toyoti so sedeže postavili po sistemu 2-3-2, kar pomeni dva v prvi, trije v drugi in spet dva v tretji vrsti. V drugi vrsti so sedeži med seboj po merah enaki, posamično zložljivi in vzdolžno pomični, enako (razen vzdolžne pomičnosti) velja tudi za zadnja sedea, nobenega od sedežev pa ni mogoče preprosto odstraniti.



Odstranljivost sedežev ima svoje dobre, a tudi slabe strani. V praksi jih je namreč vseeno nerodno izvleči, lahki tudi niso prav posebej, takoj se pojavi težava, »kam z njimi«, in na koncu jih spet ni prav preprosto namestiti nazaj. Pri tem Versu vse te težave odpadejo, zloženi sedeži pa tvorijo povsem ravno dno, namenjeno prtljagi. Sedeži torej ostajajo v avtomobilu pa tudi rolo, sicer namenjeno prekrivanju prtljažnega prostora, ima svoje mesto, kadar uporabljate šesti in sedmi sedež. Cel mehanizem pregrinjala namreč hitro pospravite v dno prtljažnika v zanj namenjeni pokriti prostor.

Osnovna postavitev Versa je petsedežna, a sta šesti in sedmi sedež dokaj preprosto in hitro, vsak v dveh potezah, na svojem mestu; najprej dvignete naslonjalo, nato izvlečete sedalni del, na koncu pa, po potrebi, dvignete še vzglavnik. Takšen sedež bo za silo služil tudi meter in tri četrt visokim odraslim, veliki do meter šestdeset pa se bodo peljali povsem solidno. »Težkih« poslovni partnerjevi takole verjetno ne boste vozili, vsi (od snovalcev do uporabnikov) pa so najbrž imeli v

mislih mularijo - ki pa vam potem, ko zraste prek metra in pol, tako ali tako že uide. In vi si takrat lahko zasluženo privoščite uživaškega (dvosedežnega) MR2.

Iz sanj nazaj v resničnost! Višji kot je potnik v zadnji vrsti, bolj bo treba sedeže druge vrste pomikati naprej, ampak če ne gre ravno za košarkaško moštvo, nihče ne bo zelo utesnjen, res pa je, da se prav z iztegnjenimi nogami na nobenem od sedežev ne bo dalo peljati. Ampak pomislite: takšen Verso je dolg natanko 4,36 metra in čudeži za zdaj - razen v pravljičah - niso mogoči. In da Verso ni pravljičen, najbrž že veste.

Mularija bo morda zadaj pogrešala kakšno 12-voltno vtičnico (Gameboyi so lahko energijsko požrešni) ali dodatno možnost osvetlitve (zadnjim petim potnikom je namenjena le ena luč na sredi stropa), bodo pa skupaj z vami nedvomno veseli številnih zares dobrih mest za odlaganje odprtih in na pol popitih pločevink ali malih plastenk; v Versu smo jih našli kar 11! Tudi predalov drugih oblik je veliko in večina jih z obliko, s postavitvijo in pokritostjo (na armaturni plošči so trije pokriti!) do-

bro služi svojemu namenu. S tega zornega kota bi morda upravičeno pričakovali vsaj še en predal, ki bi ga zmogla klimatska naprava hladiti, ravno toliko, da se osvežilne pijače ne bi preveč pogrele.

Dostopu v drugo in tretjo vrsto je namenjen zadnji bočni par vrat, ki se dovolj široko odpira, pa tudi dolga so precej, tako da vstopanje po tej plati ni posebna telovadna disciplina. Drugače je s prevozom večjih predmetov. Če je treba, sedeže druge vrste vsakega posebej z eno potezo položite, tako nastali dolgi prostor pa od zadaj napolnite z ... recimo pralnim strojem, hladilnikom ali napihnjeno blazino za zasilno prenočitev. Zadnja vrata so dovolj široka in se dovolj visoko odpirajo, da tudi s tem ne bi smelo biti večjih težav. Težave pridejo prej s težo ali z nerodnostjo tovora, ki ga nakladate.

Vse naštetu govori v prid imenu, ki ga tale Toyota nosi. Verso namiguje na »versatile«, vsestranski torej, kar Corolla Verso nedvomno je, če si pod pojmom »vsestranskost« predstavljate prevoz do sedmih ljudi ali večjih kosov prtljage oziroma tovora. Menda ob tem ni treba posebej po-

udarjati: več ko uporabljate sedežev, manj je prostora za prtljago - in obratno.

Sicer pa ni nujno, da se odločite za sedemsedežnega Versa, ampak če izberete takšen paket opreme, sta šesti in sedmi sedež všteta. Je pa glede na ponudbo s cenika o paketu »Sol« pametno razmisliti: vključuje namreč tudi vzdolžna strešna nosilca, samodejno klimatsko napravo, samodejno za-

temnjevanje notranjega vzvratnega ogledala, usnje na volanskem obroču in prestavni ročici, samodejni pomik vseh bočnih šip v obeh smereh, varnostni zavesi (za prvi dve vrsti sedežev!), elektroni-

ko za nadzor stabilnosti vozila (VSC), tipalo za dež in tempomat. Takšen Verso je potem (skoraj) popolno opremljen, morda bi pogrešali le še pameten ključ (možnost vstopa in zagona brez dotika ključa), zvočni parkirni pripomoček in še malenkost tu ali tam.

Pri izbiranju celotnega paketa velja dobro razmisliti tudi o takšnem motorju, kot je poganjal testnega Versa. Dvolitrski turbodizel s skupnim vodom sicer ni dirkaškega niti športnega značaja, je pa vsekakor kos večini nalog, ki mu jih boste zadali. Njegova edina slabost je volja do dela pod 2000 motornimi vrtljaji, vendar se prav tam hitro zbudi in potem enakomerno in krepko vleče do 4500

motornih vrtljajev, ko mu spet hi-

tro poide sapa. Zaradi takšnega značaja je tudi pet prestav v menjalniku povsem dovolj v vseh pogojih, tudi pri daljših vzponih in pri bolj obremenjenem vozilu. Verso D-4D je s tem motorjem odličen: uporaben v mestu, zunaj njega in na avtomobilskih cestah, na vzponih, na ravni in na zaviti cesti. Razveseljiva je lahko tudi poraba goriva: potovalni računalnik obljublja pri 60 kilometrih na uro v 5. prestavi le 3 litre za 100 kilometrov, pri 130 šest, pri 160 osem in pri 180 devet litrov za 100 kilometrov, vse do te hitrosti pa tudi trušč ostaja v zelo znosnih mejah. Poraba v praksi je v času našega testa pri zelo hitri vožnji ali pri mestnih trpljenjih znašala okrog 10, ob lagodni, a živahni zunajmestni pa 7 litrov na 100 kilometrov. To pomeni, da ga bistveno prek 10 ne boste spravili, pod 7 pa z nekaj umirjenosti prav lahko.

Takšne motorne značilnosti dovoljujejo precej lenarjenja s pre-



stavno ročico, obenem v celem obljublajo lahkotno, neutrujajočo vožnjo, preostale komande pa ugotovitev le še potrjujejo. Ročica menjalnika, nameščena sredi armaturne plošče, »pade« v desno roko, in njeni gibí so kratki ter natančni; do odličnosti menjalniku ne manjka dosti. Tudi volan je zelo dober, z njim je razveseljivo dobra tudi vodljivost nasploh, res pa je, da so vse komande (volan, ročica menjalnika, stopalke) razmeroma (a še nemoteče) trdi.

Pa življenje v Corolli Veso? Vozniku ni hudega, saj ima vse elemente, namenjene upravljanju vozila in drugih naprav, nameščene pri roki in logično označene, notranji materiali so očem in na otip prijetni ter kakovostnega videza, izdelava je že pregovorno brezhibna in okolje je prijetno umirjenega videza. Sivo in črno barvo razbijata nekaj kroma in plastika v barvi titana, ki hočeta ustvariti vtis prestiža, ter svetla, nežna modrina za podlago merilnikov, okrog komand avdiosistema ter klimatskega dela, ki strogo črno-sivo kombinacijo nekoliko poživí. Opreme je za prijetno

življenje dovolj, edino praktično zameró zasluží postavitve ure: to namreč vidi le voznik, poleg tega pa se podatek izmenjuje s podatki iz potovalnega računalnika.

Tudi izbira takšne, torej samodejne klimatske naprave je zelo dobra, saj je njeno delovanje učinkovito, res pa je, da za drugo in tretjo vrsto niso predvideli šob za zračenje oziroma za hlajenje in gretje. Zelo dober je avdiosistem, ki ga je mogoče predvsem preprosto upravljati in ki se mu ni treba posebej kosati s truščem, saj je slednji zelo dobro zadušen. Manj avtomobilsko izobraženim potnikom zaradi dobre izolacije lahko namreč mirno prodate trditve, da takšno Toyota žene bencinski motor, ko je ogret na delovno temperaturo.

Dilema torej je ali pa je ni: koliko vam pomeni sedem sedežev v avtomobilu, najbolje veste sami, lahko ste celo tiste sorte, ki trdi, da »od viška ne boli glava«, nedvomno pa z uporabniškega in s tehničnega stališča z nakupom takšne Corolle Verso ne boste storili napake. Pa tudi cena je ob vsem dobljenem zelo ugodna. ■

Drugo mnenje



Peter Humar Japonsko Corollo Verso je razmeroma kmalu zamenjala »evropska« naslednica, ki je nedvomno veliko boljša od predhodnice. Domiselna izvedba zložljivih in pomičnih sedežev v drugi in tretji vrsti je svetlobna leta pred predhodnico. Turbodizel predstavlja dobro izbiro, cena za celoten paket pa ravno tako.



Aljoša Mrak Pri Toyoti so lahko upravičeno ponosni na kakovost izdelave, kar iz dneva v dan dokazuje naš supertestni Yaris. To cenim! Le oblikovno mi njihovi avtomobili niso bili nikoli preveč všeč - vsaj ne v najbolj prodajanih avtomobilskih razredih. S Corollo Verso, narejeno v Evropi za Evropejce, se stvari spreminjajo! A ni luščna?

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	76.000
Lahka platišča	57.400
Vlečna kljuka	130.200
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	42.200
Prednji smernik	2.900
Prednja meglenka	22.600
Prednji odbijač	50.700
Okrasna maska	27.100
Prednja šipa	93.400
Znak	5.400
Prednji blatnik	40.100
Zadnji odbijač	50.700
Lahko platišče 16"	57.400

Tabela konkurence				
Model	Toyota Corolla Verso	Opel Zafira	Renault Grand Scenic	Volkswagen Touran
	2.0 D-4D Terra	2.0 DTI Club	1.9 dCi Auth. Con.	1.9 TDI Basis
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1995	1995	1870	1896
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/116 pri 3600	74/101 pri 4300	88/120 pri 4000	74/101 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	280 pri 2000-2200	230 pri 1800	300 Nm pri 2000	250 pri 1900
dolžina × širina × višina (mm)	4360 × 1770 × 1620	4317 × 1742 × 1634	4493 × 1810 × 1636	4391 × 1794 × 1652
največja hitrost (km/h)	180	175	188	177
pospešek 0-100 km/h (s)	12,6	14,0	12,7	13,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,8/5,3/6,2	8,2/5,5/6,5	7,4/5,0/5,8	7,4/5,2/5,9
cena osnovnega modela (SIT)	4.755.000	4.468.000	5.121.000	4.892.000 *

* v ceni je že vključeno doplačilo (159.300 SIT) za dodatna dva sedeža v tretji vrsti

Toyota Corolla Verso 2.0 D-4D Sol

CENA: [Toyota Adria]
OSNOVNI MODEL: 5.476.000 SIT
TESTNO VOZILO: 5.552.000 SIT
Moč: 85 kW (116 KM)
Pospešek: 11,9 s
Največja hitrost: 182 km/h
Povpr. poraba: 7,8 l/100 km

Garancija:

3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavenje
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 30.000 km
sistematični pregled na 15.000 km
Ali glede na servisni računalnik

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:

redni servisi, delo:	51.840	obvezno zavarovanje (2):	626.000
material:	141.250	kasko zavarovanje (2):	831.500
gorivo	1.350.180		
gume (1):	480.000	Skupaj:	7.080.770
izguba vrednosti po 5 letih:	3.600.000	Strošek za prevoženi km:	70,8 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,9
402 m z mesta:	18,0 (123 km/h)
1000 m z mesta:	33,2 (157 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,6
80-120 km/h (V.):	12,2

Največja hitrost	182 km/h (V. prestava)
-------------------------	----------------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,1
največje povprečje	10,3
skupno testno povprečje	7,8

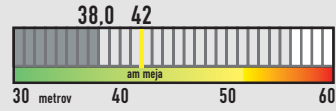


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava			
50 km/h	52	51	50
90 km/h	61	60	58
130 km/h		65	63
Prosti tek			38

Zavorna pot

od 100 km/h:	m
(AM meja 42 m)	38,0



Napake med testom

- brez napak

Diagram menjalnika:

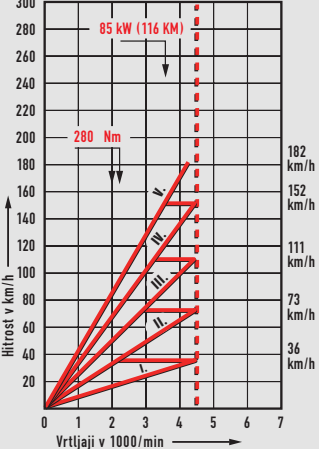
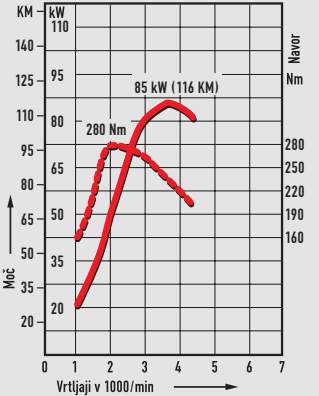


Diagram motorja:



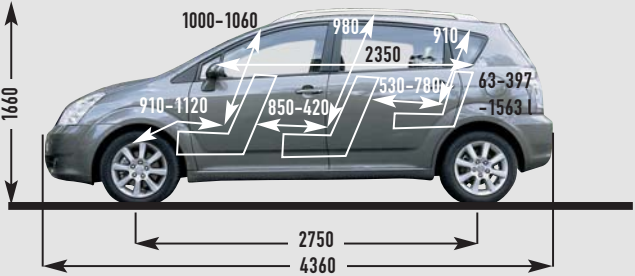
Užitek v vožnji:

😊😊😊😊😊
Srednja pot med vrhunskim užitkom in trpljenjem. Zjutraj se ne zbujáš pol ure prej, da bi se zapeljal kilometer več, a je vožnja vse prej kot utrujajoča. Enaka ocena tudi po 500 kilometrih, prevoženih v enem kosu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbizrgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,2 × 94,0 mm - gibna prostornina 1995 cm³ - kompresija 17,8 : 1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 3600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,3 m/s - specifična moč 42,6 kW/l (57,9 KM/l) - največji navor 280 Nm pri 2000-2200/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga/zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbizrg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,833; II. 1,913; III. 1,258; IV. 0,918; V. 0,731; vzvratna 3,583 - diferencial 3,684 - platišča 6J × 16 - gume 205/55 R 16 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,5 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmetni nogi - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1500 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro 1100 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 7,8/5,3/6,2 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1770 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1495 mm - rajdni krog 11,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1490 mm, v sredini 1450 mm, zadaj 1100 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, srednji sedež 420 mm, zadnji sedež 400 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.



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

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - kolenska varnostna blazina za voznikova - ABS - BA - TRC - VSC - servo volan - sedem vzglavnikov - 7 tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljeni voznikov sedež - tipalo za dež - potovalni računalnik

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ brezhibna izdelava
- ▲ izkoriščenost prostora
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ nastavljenost sedeža in volanskega obroča
- ▲ lahkotnost vožnje
- ▲ oprema, uporabnost
- ▲ ravno dno ob zloženih sedežih

- ▼ vidljivost ure
- ▼ preveč izrazit nagib naslonjala prednjih sedežev
- ▼ ne vbočeni sedeži 2. in 3. vrste
- ▼ slaba notranja osvetlitev zadaj