

NEPOZABNA devetdeseta



Devetdeseta leta prejšnjega stoletja so bila zaradi marsičesa nepozabna. Padel je berlinski zid, Slovenija se je osamosvojila, v Angliji so prvič uspešno klonirali ovco, ki so jo poimenovali Dolly, mlade je obnorel MTV in vozili so se dostavniki, kot je tale Toyota.

besedilo: **Matevž Korošec** ■ foto: **Aleš Pavletič**



jale tudi kabine. Golo pločevino je prekrila plastika, klopi so nadomestili sedeži, materiali so postali prijetnejši na otip in prijaznejši na pogled in ergonomija voznikovega delovnega okolja je končno začela dobivati svoj pomen. Traffic, Vito, Transporter in ne nazadnje tudi Ducato, Jumper in Boxer so si v očeh svojih kupcev in uporabnikov zgradili povsem nov imidž. Vse, kar je na evropske ceste zapeljalo z drugih koncev sveta, predvsem azijskih, pa je bilo le še grenak spomin na pretekla leta.

Nekateri proizvajalci, med njimi nedvomno Hyundai, so to spregledali. Ne pa vsi. Toyotin Hiace na trgih, ki niso evropski, že vrsto let velja za ikono in ves ta čas so se morali drugi zgledovati po njem. V svet je prvič zapeljal davnega leta 1967. Deset let pozneje so Japonci predstavili njegovo drugo generacijo, pet let po tem tretjo, leta 1989 četrto in leta 2004 še peto. Vse od svojega nastanka pa Hiace slovi kot neverjetno vzdržljiv in nezahteven 'kombi', ki se je prav zaradi teh lastnosti prikupil številnim lastnikom. To sta prav gotovo prava aduta, ki znata prepričati tudi zahtevne evropske kupce. Zato je Toyota v sredini devetdesetih let z modelom Hiace začela osvajati tudi staro celino, pri čemer je bila do pomladitve, ki jo je Hiace doživel lani, precej uspešna.

Novi Hiace je, gledano oblikovno, drugačen od svojega predhodnika. V oči pade predvsem prednja maska, ki lahko, če je barva pločevine prava (srebrna), na hitro celo spomni na Transporterjevo (VW). Ampak to je tudi edina podobnost z njegovimi evropskimi tekmeci. Na vseh preostalih koncih Hiace ostaja samosvoj. Predvsem pa izrazito azijski. To nakazujejo tudi velike odprtine v blatnikih, ki optično precej pomanjšajo 15-palčna kolesa, zadržana obli-

► Meja med osebnimi avtomobili in dostavniki je bila v tistem obdobju precej strogo postavljena. Kombiji, kot jim v pogovornem jeziku še danes radi rečemo, so bili v prvi vrsti namenjeni prevozu tovara. In temu je bila podrejena tudi njihova zasnova. Trpežno podvozje, škatlasta oblika, ki jo je oblikovalcem (nekaterim bolj, drugim manj) uspelo 'razbiti' le na prednjem delu, špartansko ure-

jeno voznikovo delovno okolje, polno gole pločevine naokoli ... In vse to zaradi enega samega razloga: da bi kombi kar najbolj služil lastniku. Potniške različice so bile redke, in še tiste, ki so se pojavljale na cestah, so v glavnem služile gradbenimi podjetjem za prevoz delavcev na gradbišča ali športnim klubom, da so se z njimi vozili na treninge in tekme.

A devetdeseta leta so poskrbela še za nekaj. Za razcvet limuzinskih kombijev. Ti hibridi med osebnimi avtomobili in dostavniki so dobesedno obnoreli Evropo in pri večini evropskih proizvajalcev poskrbeli, da so začeli resno razmišljati o dostavniki kot o možni alternativni udobnega prevoza večjega števila ljudi. Stroga pravila o gradnji 'kombijev', ki so veljala do takrat, so se hitro

spremenila. Do uporabnikov neprijazni delovni stroji so kmalu postali prijaznejši. Zadnji pogon, ki je dolgo veljal za edinega pravega med tovornimi vozili, je začel nadoમેščati prednji. Listnate vzmeti so odstopile prostor vijačnim. Toge preme so se poslovile in namesto njih so prišle poltoge, pri do potnikov najbolj prijaznih modelih pa kar posamične obese. Vse bolj prijazne so posta-



Test

ka, ki v ničemer ne želi izstopati, in ne nazadnje nezanimiv zadek z verjetno najpreprostejšimi lučmi, ki jih lahko danes srečamo na sodobnih dostavnikih. Da je Hiace azijskega rodu, zlahka ugotovite tudi, ko primete za kljuko in odprete vrata. Njihova lahkotnost nima z občutkom masivnosti, ki ga pričarajo evropski tekmeči, ničesar skupnega. Edina vrata, pri katerih se boste morali pomučiti, če jih boste hoteli zapreti, so prtljažna, saj se zgolj s preprostim potegom ne bodo hotela zaloputniti.

Ampak pravi šok vas šele čaka. Ko vstopite v notranjost, se ne morete načuditi. Armaturna plošča je prav takšna, kot smo jih v japonskih avtomobilih videvali pred 15 leti. Z merilniki, digitalno uro in drsnimi stikali za uravnavanje prezračevalnega sistema, o katerih smo se že takrat spraševali in ugotavljali, ali jih za vse japonske proizvajalce ne dela kar en sam dobavitelj. Vsem, kar vidite in preberete v prospektu, lepo prosim, ne verjemite, saj se lahko zgoditi, da boste na koncu še bolj razočarani. Če ne drugemu, vsaj fotografiji na 22. strani, ki prikazuje prednji del potniške kabine, ne verjemite. Ta namreč prikazuje vrata, katerih obloga je videti prijetna (zdi se, kot da so prevlečena s plišem) in na katerih je čisto prava opora za komolce, a vsega tega v resnici ni. Vsaj testni ni imel ne enega ne drugega. In glede na to, da je v ceniku veljal za najbolj opremljenega, je težko verjeti, da je z njima opremljen katerikoli drug. Tudi radia, ki ga vidite na fotografiji, ne pričakujete. Testni je imel naknadno vgrajenega, za tovarniškega pa boste morali odšteti 500 evrov. S tem boste do polovice že izčrpali seznam doplačil, ki vam je na voljo. Ostane le še kovinska barva, za katero hočejo pri Toyoti 450 evrov.

Da se pri Toyoti ob prenovi Hiaca niso pretirano ukvarjali z notranjostjo in prijetnim počutjem potnikov, veliko povejo tudi gola pločevina, ki jo zasledite prav povsod, kamor



“Toyotin Hiace na trgih, ki niso evropski, že vrsto let velja za ikono in ves ta čas so se morali drugi zgledovati po njem.”

obrnate pogled, prestavna ročica, nameščena na dnu, neergonomsko zasnovan položaj voznikovega sedenja (čeprav sta po višini nastavljiva sedež in volanski obroč) in ne nazadnje stikala, ki so, tako kot smo bili tega vajeni nekoč, nelogično nametana naokoli. Ampak vse le ni tako črno, kot je videti. Če odmislimo, da od številnih varnostnih elementov, ki jih danes pozna avtomobilska industrija, poleg zglavnikov in tritočkovnih varnostnih pasov na vseh sedežih dobite le še ABS in dve varnostni blazini in da si drsnih vrat na levi strani ni mogoče omisliti (čeprav ju japonska različica in različica za britanski trg imata), je treba priznati, da je vstopanje (in izstopanje) zaradi velikih odprtih udobno. Tudi za potnike povsem zadaj. Sedeži so prijetni za zadnjice in hrbte ter ne pretrdi, v paket opreme Style je že serijsko vključena dvodelna klimatska naprava z ločenim ohlajevanjem (in ogrevanjem) zadnjega dela, zaradi sila preprostega sistema zlaganja zadnje klopi je povečevanje že tako velikega prtljažnega prostora mala malica. Pograjamo pa lahko to, da nobene klopi ni mogoče odstraniti, ker sta obe privijačeni v dno, in da je potnikom ponoči za osvetljevanje kabine na voljo le ena sama, na stropu nameščena luč.

Vsaj tako zastarel, kot je notranjost, se v prvem hipu zdi tudi mehanski sklop. Motor se ob zagonu ne oglasi prav nič uglašeno. Pravzaprav se vam, ko ga zaslišite, zazdi, da sedite v Hiluxu, in ne Hiacu. In občutek ne vara. 2,5-litrski turbodizelski (D-4D) štirivaljnik je tudi v resnici sposoben pri Hiluxu, le da je prilagojen potrebam Hiaca. Ali povedano drugače, v Hiacu si ga je mogoče zaželeli v dveh različicah – s 70 in 86 kW. Dve sta tudi medosni razdalji (pri testnem je bila daljša), v kombijevski izvedbi pa je v nasprotju s tovarno, pri kateri si je mogoče omisliti tudi štirikolesni pogon, na voljo le dvokolesni.

Toda pozor – ta ni prednji, ampak zadnji. In če se v Hiaca prvič usedate v mokrem vremenu, je to zelo dobro vedeti. ESP-ja ta Toyota ne pozna (torej ga tudi ni mogoče doplačati), vse, kar dobite, je delna zapora zadnjega diferenciala, ampak ob izrazito posrednem volanu (4,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke), precejšnjem rajdnem krogu in hitrem zadku vam ta ne bo veliko pomagala. Raje upoštevajte naš nasvet in se poti lotite z občutkom na stopalki za plin. Navora je kljub dejstvu, da se motor obnaša neuglajeno, dovolj v vsem delovnem območju. Prav tako moči. Na naših meritvah je Hiace pri pospeševanju z mesta do 100 km/h dosegel kar za štiri sekunde boljši čas, kot ga obljublja tovarna, in za štiri kilometre na uro večjo končno hitrost, kar nedvomno dokazuje, da motor ni zastarel. Manj prepričljive so zavore, ki se po nekajkratnih zaporednih zaviranjih začnejo pregrevati in opešajo (bobni zadaj). Vas pa zna prepričati poraba goriva, ki je na našem testu sicer preseгла deset litrov v povprečju, toda ob tem moramo priznati, da je bilo kar nekaj kilometrov narejenih po mestu in precej manj na odprtih poteh. Vse te stvari pa na koncu dovolj jasno govorijo, zakaj ima Hiace v svetu tako dobro ime.

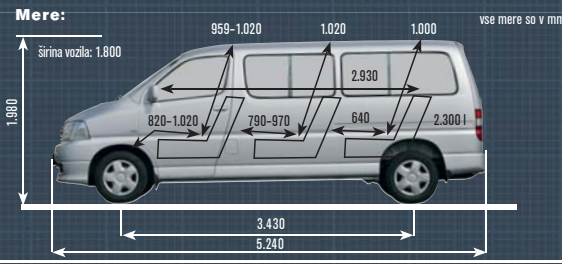
Toda kaj, ko bo pri nas prepričal le nostalgike. ❄

Tehnični podatki

I Toyota Hiace LWB 4x2 2.5 D-4D Style

CENA: (Toyota Adria, d. o. o.)
Osnovni model: 22.600 EUR
Testno vozilo: 23.580 EUR

Moč: 86 kW (117 KM)
Pospšek: 14,8 s
Največja hitrost: 156 km/h
Povpr. poraba: 12,1 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p=1.020 mbar / rel.vl.=44 % / Gume: 195/70/R15 C (Bridgestone RD-613 Steel) / Stanje števca: 14.369 km)

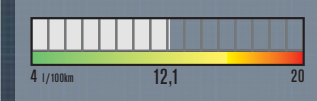
Vozne lastnosti

Pospški s
0-100 km/h: 14,8
402 m z mesta: 19,5
(114 km/h)
36,2
1.000 m z mesta: (141 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV): 9,4
80-120 km/h (V): 14,2

Največja hitrost 156 km/h
(V. prestava)

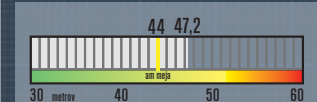
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 8,7
največje povprečje 10,9
skupno testno povprečje 12,1



Truš v notranjosti dB

	III.	IV.	V.
Prestava	60	58	56
50 km/h	60	58	56
90 km/h	66	64	62
130 km/h			68
Prosti tek	41		

Zavorna pot m
od 100 km/h: 47,2
(AM meja 44 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

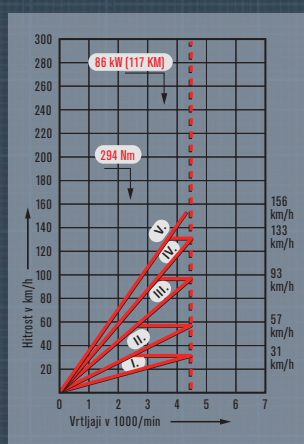
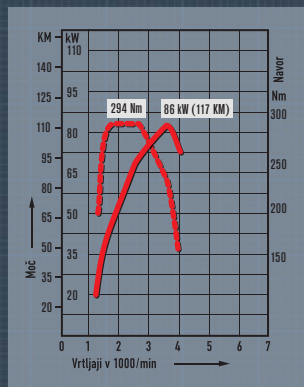


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Na zadnjih straneh kataloga piše: »Toyota Hiace. Užitek jo je voziti ... in imeti.« Ampak zdi se, da je v Evropi krog ljudi, ki se bodo strinjali s tem, precej majhen.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 2.494 cm³ – največja moč 86 kW (117 KM) pri 3.600/min – največji navor 294 Nm pri 1.600–2.400/min. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/70/R15 C (Bridgestone RD-613 Steel). **Voz in obese:** kombi bus – 4 vrata, 8 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj obesa s posameznimi vodili, vijalni vzmeti, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste – rajdni krog 6,2 m – posoda za gorivo 75 l. **Mase:** prazno vozilo 1.945 kg – dovoljena skupna masa 2.650 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 152 km/h – pospešek 0-100 km/h 18,6 s – poraba goriva (ECE) 10,8/7,1/8,5 l/100 km.

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



Ocena

Zunanost (15)	11	Pri Toyoti na dostavnike očitno še vedno gledajo kot na delovne stroje. Povedano z drugimi besedami, kakovost prednjači pred vsečnostjo.
Notranjost (140)	103	Tako špartansko urejene notranjosti verjetno že dolgo niste srečali. Je pa prav zato prostorna in kot nalašč za različne prevoze.
Motor, menjalnik (40)	31	Mehanski sklop je z eno besedo garaski. Sodoben, vendar komaj povprečno zmogljiv dizel nadgrajuje dokaj trd petstopenjski menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	52	Občutek za volanom je se najbližje tistim v pickupih. In tako se Hiace tudi obnaša. Neuglajeno in v mokrem celo nekoliko nevarno (zadnji pogon).
Zmogljivosti (35)	24	Za vsakdanje potrebe je moči in navora dovolj, a ob tem ne smemo pozabiti, da govorimo o močnejšem od obeh motorjev.
Varnost (45)	29	Če odmislimo, da sta varnostni blazini le dve, je za varnost potnikov pri trkih dobro poskrbljeno. Bolj zaskrbljujoče je, da ni ESP-ja.
Gospodarnost (50)	31	Hiace je najcenejši med tekmeči, kakovosten in dovolj varčen, vendar pa mu to pri ohranjanju vrednosti verjetno ne bo pomagalo prav veliko.

Skupaj 281

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

- ▲ tradicija
- ▲ kakovost
- ▲ prostornost
- ▲ velik in povečljiv prtljažnik
- ▲ dvodelna klimatska naprava
- ▲ za umazano neobčutljiva notranjost
- ▲ motorne zmogljivost (glede na tovarniško obljubljeni)
- ▼ špartanska notranjost
- ▼ ergonomija
- ▼ le ena luč za osvetlitev notranjosti
- ▼ namestitev prestavne ročice
- ▼ le dve varnostni blazini
- ▼ posreden volan, rajdni krog
- ▼ hiter zadek
- ▼ ESP ni na voljo
- ▼ pregrevanje zavor
- ▼ udobje v vožnji