

Test

| Toyota iQ 1.0 VVT-i iQ²

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

iQ

Za neinovativnim naslovom
tega testa stoji inovativen
avtomobil 21. stoletja.

► Pri preizkušanju novega Toyotinega superminija sta neizogibni dve primerjavi. Prva z dvosedežnim in za 29 centimetrov krajšim ter 12 centimetrov ožjim Smartovim ForTwojem in druga s približno ravno tako trimetrskim legendarnim Minijem. Zadnji je v prejšnjem tisočletju ljudem omogočal mobilnost, mojstrovin Grka Aleca Issigonisa pa še danes buri domišljijo marsikateriga inženirja, ki ima v glavi neverjetno idejo o trimetrskem malčku s prostorom za štiri potnike. Tudi iQ je na svetu, da se ljudje vozijo, a s 13.450 evri, kolikor stane osnovni iQ, je izbira prostornejših 'konkurentov' precej velika. Sploh, če upoštevamo trg malo rabljenih primerkov. Vendar je iQ tu z drugim namenom: v svetu ekološka ozaveščenost marketinško ali v glavah ljudi napreduje iz dneva v dan, supermala Toyota pa je v tem okolju novodobni Mini, ki je odgovor na spremenjen mestni biotop: v iQ-ju se lahko peljejo štirje (no, v resnici trije povprečne rasti), avtomobil ima v



“Predala se ne da zakleniti. Ovira? Vzemite ga s seboj.”

dolžino manj kot tri metre (to pomeni, da se ne razleze čez običajen parkirni prostor), poleg vsega pa njegov litrski trivaljnik v zrak izpusti le 99 gramov CO₂ na prevoženi kilometer. Dragi gospodje, če želite pokazati svojo skrb do okolja in se ne morete predati vonjavam javnega prometa, še enkrat razmislite o smotrnosti nakupa hibrida. Ne bi rajši iQ-ja?

Toyotin iQ načeloma ni prvi velikoserijski avtomobil, ki so ga ustvarili zato, da bi bil s svojo majhno pojavo ukrojen za natrpna mestna središča. Ta čast recimo pripada ForTwoju, katerega idejo manj je več iQ posnema, a gre svojo pot. Če bi iQ-ja tržili pri Daimlerju, bi mu verjetno rekli ForThree (ZaTri). Zgodba, ki tiči za zelo simpatičnim Toyotinim malčkom s strmo zaključenim zadkom in v vse štiri kote potisnjenimi kolesi, je znana, a na kratko jo lahko ponovimo: inženirji so diferencial namestili pred motor in agregat posadili skoraj spredaj sredinsko. Kot drugo stvar so sploščili 32-litrsko posodo za gorivo in jo vgradili na dno vozila pod sedeže, volanski sistem so posadili višje, za 20 odstotkov so zmanjšali klimatsko napravo in v iQ-ja vgradili asimetrično armaturno ploščo. Rezultat vseh naštetih in še kopice drugih rešitev je kratka, a za tri povprečno rasle odrasle dovolj prostorna karoserija. iQ je, gledano skozi oči tehnika, velika novost letošnjega leta in v teh časih, ko so si avtomobili tehnično zelo podobni, prava poživitev v smislu bolj inovativnega pristopa k snovanju. Dovolj teorije, naj v ospredje stopi praksa. Oblika je simpatična in lepo vidna na fotografijah. Tudi zaradi spodaj nameščene posode za gorivo se na prvih dveh sedežih iQ-ja sedi visoko, zato ob dokaj nizkih strešnih lokih ni nič nenavadno, da se je na našem testu nekomu z glavo uspelo kar dvakrat butniti rob strehe. iQ tudi ni narejen za voznike visoke rasti, saj je vzdolžni pomik voznikovega sedeža prekratek, manjka pa mu tudi pomik v višino. Namestitev za volanski obroč zahteva nekaj vaje, saj je nastavljen le po višini, a ko je voznik enkrat nameščen, ugotovi, da se sedi bolje kot recimo v Yarisu. Prednja sedeža pa imata še eno pomanjkljivost: pri umikanju naprej, da olajšata nekoliko gimnastičen dostop do druge sedežne klopi, si ne zapomnita svojega položaja. Vozniku je pri tem v uteho dejstvo, da je iQ narejen le za tri potnike povprečne rasti in enega še dokaj majhnega otroka, ki ima mesto za voznikom. Če vozite v iQ-ju predvsem odrasle, bo moral tretji vedno vstopiti na desni strani. Ta je z asimetrično armaturno ploščo prirejena dvema odraslim. Pred sovoznikom ni klasičnega predala, ampak je precej ožji predal iz blaga, primeren zgolj za odlaganje kakšnih papirjev, mobilnega telefona, lahko pa vanj zataknete tudi sončna očala. Ta predal, ki mu lahko v šali, ker ga je mogoče brez težav vzeti ven, rečemo tudi 'predal za s sabo', omogoča, da se sovo-



Takole se Smarta da parkirati, daljšega iQ-ja pa ne.

znik brez pretiranega odrekanja kolenskem prostoru pomakne bolj naprej in tako naredi prostor zadaj sedečemu. Ta sicer ne sme biti pretirano visok, ker bo njegova glava nasledla na rob strehe. Na levi strani odrasla oseba ali tudi osnovnošolski otrok za povprečno raslim voznikom ne more sedeti. Premalo prostora za stopala in kolena ... Zadaj sedeči lahko notranjo nogo položi med prednja sedeža, kjer je temu namenjen poseben prostor, pokrit s tepihom: ročica ročne zavore je prav zaradi tega postavljena desno poleg prestavne ročice. Notranjost iQ-ja po prostornosti izstopa predvsem v radodarno širino. Armaturna plošča je sicer plastična (opozarjamo na občutljivost materialov za praske!), a natančno izdelana in pobarvana v več barv, oblikovana pa sila zanimivo, a tudi nepraktično. Na sredinski konzoli so trije gumbi samodejne klimatske naprave in vrtljiv gumb (naprej izberemo program: moč ventilatorja, temperatura ali smer pihanja, z vrtljivim delom pa ga nato spreminjamo: kam piha, kolikšna naj bo temperatura ...), od radia pa je zgoraj le reža za CD-je. Edina dva gumba avdiosistema, ki ima tudi vmesnik AUX, sta na volanskem obroču, posledično pa je neuporabno zastavljeni avdio le v domeni voznika. Ker v spominu ni klasičnega načina upravljanja postaj, boste morali pred uporabo avdia lepo vzeti knjižico z navodili v roke, sovozniku pa razložiti, da edino vi izpolnjujete glasbene želje. Merilnik vrtljajev bi bil lahko večji, želja so tudi kakovostnejša odlagalna mesta, saj sta uporabna bolj ali manj le predala v bočnih vratih. Parametri potovalnega računalnika se izpisujejo na zaslončku ob volanu (leva stran) ob podatku o uri, izbrani radijski postaji in zunanji temperaturi. Manjka podatek o dometu, a morda je bolje, da ga iQ nima, saj je digitalni prikazovalnik stanja količine goriva v posodi zelo nenatančen. V nos nam je šla še odročna namestitev upravljalnega gumba enosmernega potovalnega računalnika. Prtljažnik je najslabša stran iQ-ja. No, 32 litrom bi bilo bolje reči 'predal'. Če greste z iQ-jem na morje v troje, se raje odločite za nudistično plažo, saj več kot dveh torbic (dame, ne pretiravajte s količino ličil) v prtljažnik skoraj ne boste pospravili. Ima pa prtljažnik dvojno dno, ob podrhtih naslonjalih zadnjih sedežev (v tem primeru je iQ dvosed – mimogrede, kot dvosed ga lahko kupite tudi že v osnovi) pa je povečan prtljažnik z ravnim dnom dovolj spodoben za prevoz dveh ne prevelikih kovčkov, nad katera lahko razgrnete pregrinjalo

| Toyota iQ 1.0 VWT-i iQ²

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

► Če zamizimo na eno oko, ne vidimo malce previsoke cene. Če zapremo še drugo, ne opazimo, da tudi v Ljubljani (še) ni take gneče, da bi bil miniaturni iQ zares potreben. Ali pa Smart Fortwo, celo za večje trojčke, Citroëna C1, Peugeotta 107 in Toyoto Aygo nisem prepričan. A poglejte bolj globalno: prometne gneče je vse več, parkirnih prostorov vedno manj in ekološke pristojbine bodo vedno bolj boleče za denarnice avtomobilistov. Zato se zdi iQ pravi avtomobil za današnji Pariz, London ali Milano in bodočo Ljubljano ali Maribor. Zakaj? Ker je lep, igrivo okreten, ker se v njem izvrstno sedi in zlahka prepelje tri odrasle potnike ter ... je ne nazadnje tudi dobro narejen in prijeten v vožnji. Med majhnimi prav gotovo moj favorit, rad bi le čim prej preizkusil 1,33-litrsko 100-kojsko različico! ❖❖



Vinko Kernc

► Lahko je še tako majhen, a mora vseeno imeti motor, menjalnik, pogon, volan, prednjo in zadnjo premo, karoserijo, varnostno tehniko, armaturno ploščo ... Pravzaprav mu 'manjka' le pravi prtljažnik za pravo zadnjo klopjo in kakih 30 dolžinskih centimetrov karoserije. Od tod razmeroma visoka cena. Zato pa ima majhen obračalni krog in majhno dolžino. In v splošnem preseneti: z nakupom Ajkjuja dobite veliko več avtomobila, kot bi si morda mislili. ❖❖



Matevž Korošec

► Prav super simpatičen je tale mestni norček, pardon, možganski trustek. OK, se strinjam, za več kot dva v resnici v njem ni prostora in tudi brez napak ni – da sta za ukazovanje radiu na voljo le dva gumba pa še ta dva na volanskem obroču, mu težko oprostim – se pa odlično pelje. Tudi ko kazalec na merilniku hitrosti krepko prestopi številko 100, česar za Smarta ne bi mogel reči. ❖❖



in ga vpnete v boka, da vsebino skrijete pred radovednimi očmi. Skoraj bi pozabili še na skriti predal pod sedalnim delom sedežne klopi. Zanimiva, a spet nepraktična je rešitev le ene notranje vrtljive luči za celoten avtomobil v prednjem delu. Toyota pravi, da je bralna, potnika zadaj in ličila v prtljažniku bodo v temi odkimavali. iQ-jevo visoko ceno delno upraviči njegova zelo dobra opremljenost, saj ima že osnovna oprema (izklopljivo) stabilizacijsko elektroniko, tri varnostne zavese, šest varnostnih blazin (!), vseh pet možnih zvezdic preizkusnih trgov Euro NCAP-a, klimatsko napravo in električen pomik šip, pri izboru bogatejše opreme pa tudi kartico ključ, električno pomični in zložljivi vzvratni ogledali ... Lahko pa visoko ceno iQ-ja vzamete kot preizkus, koliko ceni-te avtomobilsko inovativnost. Najbolj čudovi-



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:
Kovinska oz. biserna barva 390



“iQ je kot Napoleon. Majhen, a odgovinsko gledano velik.”

ta stvar pri iQ-ju je njegova okretnost, kar potrjuje z obračalnim krogom vsega 7,8 metra. Njegova kratka dolžina omogoča lahkotna parkiranja in netežavno menjavo voznih pasov, pri kateri pa zaradi naprej potisnjenega sovoznika (če na desni sedita dva) in majhnih drugih stranskih ogledal nekoliko trpi bočni pogled. Trenutno je iQ na prodaj ali z litrskim bencinskim 50-kilovatnim ali za 16 kilovatov močnejšim turbodizlom. Pri motor-

jih so pri Toyoti pokazali še najmanj inovativnosti, saj sta agregata znana iz drugih japonskih (in francoskih: Citroëna C1 in Peugeotta 107 – 1.0) malčkov. Litrski trivaljnik preseneti z relativno tihim tekom in s komaj zaznavnimi vibracijami ter ne razburja s prožnostjo in pospeškom. Petstopenjski ročni menjalnik je dolg, pri prehitevanjih je treba pretakniti tudi dve prestavi navzdol. Motor se sicer rad zavrti, kar dokazuje tudi z bolj športnim zvokom nad 4.000/min. iQ se na cesti presenetljivo dobro obnese. Zaradi kratkega medosja in klasične zasnove podvozja valovanja na avtocesti niso presenečenje, kot tudi ne povsem sprejemljiva stresanja na slabši podlagi. Vse v mejah normalnega in realnih pričakanj, mogoče še za nekaj odtenkov bolje. Pohvalili bi zvočno izolacijo sprednjega dela. Zakaj ne zadnjega? Zadnji potnik se je pritoževal nad preglasnim izpuhom in zvokom vodne zavese izpod koles (deževje), ki mu nista dovolila, da bi pri avtocestnih 130 km/h sledil pogovoru prednjih dveh. Čeprav mu tudi hitrosti blizu njegove največje ne povzročajo nobenih težav, se iQ najbolje počuti v mestu, kjer pa nas je presenetila večja poraba goriva. Med ulicami je zahteval nič kaj skromnih 8,2 litra goriva, a z drugimi izmerjenimi porabami med 5,6 in 7,0 litra dokazal, da gre tudi varčnejše. ❖❖

Tabela konkurence

MODEL	Toyota iQ 1.0 VVT-i	Smart ForTwo coupe 52 kW Pure	Peugeot 107 1.0 Basic (3 vrata)
motor (zasnova)	3-valjni – vrstni	3-valjni – vrstni	3-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	998	998	998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 6.000	52/71 pri 5.800	50/68 pri 3.800
največji navor (Nm pri 1/min)	91 pri 4.800	92 pri 4.500	93 pri 3.600
dolžina × širina × višina (mm)	2.985 × 1.680 × 1.500	2.985 × 1.558 × 1.542	3.430 × 1.630 × 1.470
največja hitrost (km/h)	150	145	157
pospešek 0–100 km/h (s)	14,7	13,3	14,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,9/3,9/4,3	5,1/3,8/4,3	5,5/4,1/4,6
cena osnovnega modela (evri)	13.450	10.480	7.930

Tehnični podatki

CENA: iQ 1.0 VVT-i: iQ 1.0 VVT-i iQ²: Testno vozilo:	(Toyota Adria, d. o. o.) 13.450 EUR 14.650 EUR 15.040 EUR	Garancija: 3 leta ali 100.000 splošne in mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prarjavenje.	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR): redni servisi, delo, material: gorivo gume (1): izguba vrednosti po 5 letih:	1.617 6.754 780 7.812	obvezno zavarovanje (2): kasko zavarovanje (2): Skupaj: Strošek za prevoženi km:	1.725 2.550 21.238 0,21 EUR/km
---	--	--	--	--------------------------------	---	---

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

NAŠE MERITVE

T = 18 °C / p = 1194 mbar / rel. vl. = 41 % / Gume: Bridgestone Ecopia EP25 175/65/R 15 S / Stanje: Kilometrski števec: 2.504 km

Vozne lastnosti Pospeški 0–100 km/h: 402 m z mesta:	s 15,4 19,9 (113 km/h)
--	--

Prožnost 50–90 km/h (IV): 80–120 km/h (V):	s 19,7 28,3
---	--------------------------

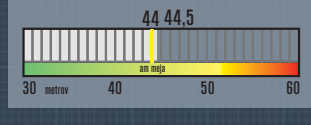
Največja hitrost 150 km/h (III., IV., V. prestava)	s
---	----------

Poraba goriva najmanjše povprečje največje povprečje skupno testno povprečje	l/100 km 5,6 8,1 6,7
--	--------------------------------------



Trušč v notranjosti Prestava 50 km/h 90 km/h 130 km/h Prosti tek	dB III. IV. V. 56 55 55 62 61 60 68 67 66 40
--	--

Zavorna pot od 130 km/h: od 100 km/h:	m 75,8 44,5 (AM meja 44 m)
--	--



Napake med testom brez napak	
--	--

DIAGRAM MENJALNIKA:

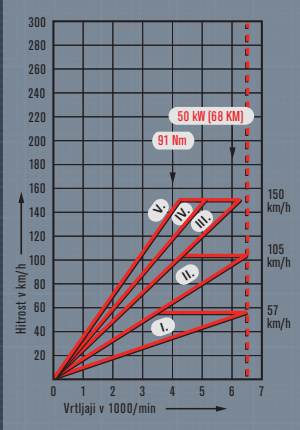
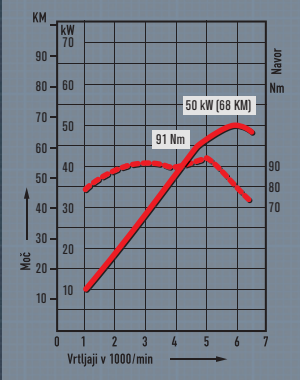


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

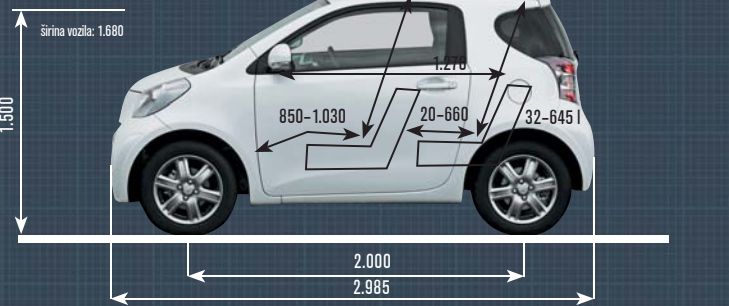


Po zmogljivostih skromen motor in davek kratke medosne razdalje, čeprav iQ zanesljivo stoji na cesti.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 3-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 71 × 83,9 mm – gibna prostornina 998 cm³ – kompresija 10,5 : 1 – največja moč 50 kW (68 KM) pri 6.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s – specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) – največji navor 91 Nm pri 4.800/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valji. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 5,538; II. 1,913; III. 1,310; IV. 1,029; V. 0,875; – diferencial 3,736 – platišča 5,5J × 15 – gume 175/65 R 15 S, kotalni obseg 1,84 m. **Voz in obese:** kombilimuzina – 3 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj torzijski drog, vzmeti, teleskopski blažinički, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 885 kg – dovoljena skupna masa 1.210 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: ni predvideno, brez zavore: ni predvideno – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 150 km/h – pospešek 0–100 km/h 14,7 s – poraba goriva [ECE] 4,9/3,9/4,3 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.680 mm – kolotek spredaj 1.480 mm – zadaj 1.460 mm – rajdni krog 7,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.510 mm, zadaj 1.270 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 400 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 32 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
4 sedeži: 1 × nahrbtnik (20 l).

voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostne zavese – kolenska varnostna blazina za voznika – varnostna blazina za preprečevanje zdrsa pod pasom za sovoznika – ABS – ESP – ISOFIX – servo volan – deljiva zadnja klop – samodejna klimatska naprava – električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali – električni pomik šip spredaj – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem – tipalo za dež – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volan – po višini nastavljiv volanski obroč – meglenki spredaj – potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	13	Edinstven primerak oblikovanja in izdelava, ki bi jo pričakovali v luksuznem razredu.
Notranost (125)	69	Upravljanje radia zahteva branje navodil za uporabo. Prtljažnika skoraj ni, materiali v notranjosti so občutljivi, a zelo dobro vkup.
Motor, pogon, podvozje (65)	51	Pogonski sklop po meri mestnega potepanja.
Vozne lastnosti (70)	53	Brez strahu na cesto, saj je avtomobilček stabilen kot mačka na vseh štirih, le kratko medosje je treba vzeti v zakup.
Zmogljivosti (35)	16	Izrazito slaba prožnost od 80 do 120 km/h in zaspani pospeški, a ker je mestni falot, lahko prezrete pomembnost sekund.
Varnost (45)	31	Med malčki je iQ velik vzornik, na žalost pa je krepko tudi pred avtomobili, daljšimi za več kot meter.
Gospodarnost (65)	37	Visoka prodajna cena in ne povsem ugodna poraba goriva.
Skupaj	270	Trojka je za iQ-jevo mestno predstavo premajhna ocena. Za okretnost, prostornost (trije metri dolžine za tri potnike povprečne rasti) in inženirstvo (tudi izdelavo) si zasluži vsaj štirico.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ inovativnost
- ▲ oblika zunanosti in notranjosti
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ prostornost glede na velikost
- ▲ trije 'sedeži za odrasle'
- ▲ okretnost (zelo majhen obračalni krog)
- ▲ bogata osnovna in varnostna oprema
- ▲ poraba goriva ob zmerni vožnji
- ▼ visoka cena
- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ upravljanje avdiosistema
- ▼ namestitev gumba potovalnega računalnika
- ▼ velikost prtljažnika
- ▼ malo odlagalnih mest
- ▼ občutljiva notranost (prasko)
- ▼ neprijeten do visokih voznikov (visok položaj sedenja in premalo vzdolžnega pomika sedeža)