



Neustrašni

besedilo: Mitja Reven ■ foto: Saša Kapetanovič

Za manj kot tri metre dolgi avtomobil bi stereotipsko trdili, da spada izključno na mestne ulice. Za malo Toyota iQ to drži, a ne povsem.

► Najmanjša Toyota je opremljena z 1,33-litrskim motorjem, ki sicer poganja tudi Aurisa, Yaris in Urban Cruiserja, zato o podhranjenosti ne moremo govoriti. Najmočnejši iQ-jev bencinski motor namreč

streže spodobnih 98 'konjev'. Občutki izza volana zato ne razočarajo: iQ 1.33 več kot zlahka sledi mestnemu vrvežu in ga lahko zaradi svoje prilagodljivosti in iznajdljivosti (da varno zamenja vozni pas, potrebuje malo prostora) tudi narekuje. Na odprti cesti in na avtocesti motorna moč sledi zgradbi podvozja in vzvojni trdnosti karoserije, ki ne dopušča neprijetnih nagibanj, bočne občutljivosti za veter ali nestabilnosti pri zaviranju. Tega iQ ne pozna. Brez oklevanja doseže največjo hitrost, vožnja s 130 km/h pa je nekaj povsem samoumevnega. Kot bi vozil večji avtomobil. Tovarniški pospešek od 0

do 100 km/h je 11,6 sekunde (Multidrive), kar potrjuje naše razmišljanje, da je ta Toyotin malček prav poskočen. Naš testnik je bil opremljen z brezstopenjskim menjalnikom Multidrive, ki ima poleg klasičnih programov P (parkiranje), D (vožnja naprej), R (vožnja nazaj), N (nevtralni položaj) še programa B (za zaviranje z motorjem pri vožnji po klancu navzdol) in S, ki predstavlja bolj dinamično plat samodejneža. Multidrive (doplačilo zanj znaša 1.200 evrov) pokaže svojo lahkotnost in preprosto uporabo ter doda pogonskemu sklopu svoj delež. Ta se čuti v bolj glasnem delovanju motorja ozi-

roma v njegovi povečani hrupnosti. V nižjih in spodnjem območju srednjih vrtljajev sta 1,33-litrski motor in njegov izpuh povsem nemoteča, v zgornji polovici območja vrtenja pa se hrup tako poveča, da na daljših razdaljah ni več prijeten. Če bi dajal vsaj nekoliko bolj športen ton, a ga žal ne. Ob lahkotni nogi na stopalki plina, takrat ko sveti tudi lučka Eco za varčno vožnjo, se Multidrive zadržuje med 1.000 in 2.000 vrtljaji, pri bolj dinamični kaže na okoli 4.000 vrtljajev, pri zelo težki desnici pa se oklene rdečega polja, ki se dviga nad šestimi tisočaki. Program S, pri opisu katerega



“Ob lahkotni nogi na stopalki plina sveti tudi lučka Eco.”



se Toyota kar nekako izogiba besede Sport, s pomikom prestavne ročice v levo dvigne motorne vrtljaje od približno 1.000 pa vse do 2.000 (če ste se prej v običajnem načinu vozili recimo z 2.000/min, program S dvigne vrtljaje tudi do 4.000/min), kar še bolj poveča hrupnost, a tudi odzivnost, seveda pa tudi porabo goriva. Okoli tona je težak takole opremljeni in motorizirani iQ, kar je brez dvoma presenečenje, vendar upoštevajoč kakovostno gradnjo in inovativnost, ki je vpeljana v tega malčka z dušo velikega avtomobila, je nekoliko večja teža pričakovana. Nosilnost je iQ-jeva šibka točka, saj znaša manj kot 300 kilogramov, ki načeloma ne bi smeli povzročati težav, a malčka je brez težav možno 'obtežiti' s tremi 100-kilogramskimi odraslimi in kakim kosom prtljage. In smo že čez mejo. Vendar iQ kljub štirisedeljni zasnovi (realno se lahko v njem peljejo trije odrasli povprečne rasti) zelo verjetno takšnih kombinacij ne prevaža prav pogosto. Nazaj k porabi, ki nas je pri trudu nagradila s povprečno porabo 6,1 litra goriva na 100 prevoženih kilometrov, po priganjanju pa je računanje žeje pokazalo 11-litrsko povprečno porabo, kar je brez dvoma zelo zanimiv podatek. Multidrive v primerjavi z dobrim šeststopenjskim ročnim menjalnikom pripomore k nekaj decilitrov večji porabi, kar je mogoče razbrati že iz tovarniških podatkov o porabi (v primerjavi z ročnim menjalnikom je poraba iQ-ja 1.33 z brezstopenjskim večja za od 0,2 do 0,4 litra na 100 km), pri živahnejši vožnji pa se seveda žeja še stopnjuje. Zgodba o porabi pa še nima konca. Tudi v tem iQ-ju se nam je predstavil nenačten merilnik stanja količine goriva v

Kratek test



Toyota iQ³ 1.33 WT-i (72 kW) Multidrive

Cena osnovnega modela:	17.300 EUR
Cena testnega vozila:	21.060 EUR

NAŠE MERITVE

T = 14 °C / p = 1.210 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 3.674 km

POSPEŠKI

0–100 km/h:	11,8 s
402 m z mesta:	18,4 s (126 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

175 km/h

(položaj ročice menjalnika v D.)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,8 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.329 cm³

- največja moč 72 kW (98 KM) pri 6.000/min - največji navor 123 Nm pri 4.400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik - gume 175/60 R 16 H (Bridgestone B250).

Mase: prazno vozilo 930 kg - dovoljena skupna masa 1.270 kg.

Mere: dolžina 2.985 mm - širina 1.680 mm - višina 1.500 mm - medosna razdalja 2.000 mm - prtljažnik 32–292 l - posoda za gorivo 32 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0–100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 6,3/4,4/5,1 l/100 km, izpust CO₂ 120 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ inovativnost
- ▲ oblika zunanosti in notranjosti
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ prostornost glede na velikost
- ▲ trije 'sedeži za odrasle'
- ▲ okretnost (zelo majhen obračalni krog)
- ▲ bogati osnovna in varnostna oprema
- ▲ poraba goriva ob zmerni vožnji

- ▼ visoka cena
- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ namestitve gumba potovalnega računalnika
- ▼ velikost prtljažnika
- ▼ malo odlagalnih mest
- ▼ občutljiva notranjost (prasko)
- ▼ neprijazen do visokih voznikov (visok položaj sedenja in premalo vzdolžnega pomika sedeža)

Končna ocena

O tem, ali je vreden svoje cene, bi lahko debatirali v neskončnost. Dejstvo je, da je iQ posebnež. Z 1,33-litrskim motorjem je več kot dovolj zmogljiv, z Multidrivom pa še lahkotnejši za upravljanje in uporabo. Več bi si pri trisedežnem (uradno štirisedežnem) avtomobilu dolžine manj kot tri metre težko želeli. No, manjšo porabo goriva, domet (potovalni računalnik) in tempomat, če že delamo seznam.

32-litrski posodi za gorivo, ki je v tem avtomobilu nameščena na dno. Ob vklopu lučke za rezervo smo se odpravili na bencinsko črpalko, nalili goriva do grla, na koncu pa presenečeno ugotovili, da je v malčku ostalo še osem do devet litrov goriva. Ob skromni prostornini posode, ki s pogostimi pogostitvami krati popotovanja na daljše razdalje, je to kar velik odstotek. iQ-ji z ročnim menjalnikom imajo vgrajeno tudi tehniko start-stop, ki pomaga privarčevati kakšen deciliter. Visoka je tudi iQ-jeva cena, še zlasti če je tako založen z opremo, kot je bil



testni. Prednosti, ki jih prinaša odločitev za boljšo opremo, se kažejo tudi v lahkotnejši uporabi. iQ pa ni le izvrsten, ko je na vrsti praktičen test mestne okretnosti (kratek obračalni krog je pravi balzam) in lahkotnega parkiranja (pogled za sedež zaradi bližine zadnje šipe pomaga pri centimetrsko natančnem parkiranju), ampak se izkaže tudi za avtomobil, s katerim je preprosto živeti. Testni ni imel klasičnega ključa, zato se je odklenil brez pritiska na gumb, motor pa zagnal in ugasnil prav tako po neklasičnem postopku. Lahkotnost dopolnjuje še menjalnik, ki predstavlja sam, škoda je le, da ne omogoča ročnega pretikanja. Položaj za volanom zaradi le po višini nastavljivega obroča in sedeža, ki ni nastavljiv v višino, zahteva nekaj privajanja, a sprednja sedeža sta izvrstna. Čvrsta, z dovolj dobrim bočnim oprijemom zgornjega dela telesa, ki ni utrujeno niti po daljši vožnji. Se spomnite testa prejšnjega iQ-ja, pri katerem smo gajali rešitev upravljanja avdiosistema? Tisti iQ je bil slabše opremljen, zato je imel upravljalne gumbje le na volanu, kar je pomenilo, da je radio lahko upravljal le voznik. No, tokratni iQ je imel vgrajen navigacijsko-avdio sistem (doplačilo 1.370 evrov), ki je ponujal klasične gumbje tudi za avdiosistem, USB-vmesnik in za povezljivost Bluetooth z mobilnim telefonom. Navigacija deluje odlično, je natančna, njeni napotki so grafično in govorno jasni, naprava pa tudi hitro preračunava poti. Težava je le v kartografiji, ki ne pozna vseh hišnih števil in nima vrisanih nekaterih novih cest (zadnji avtocestni odseki s Šentviškim predorom, nekaj lokalnih cest, ki so v prometu že vsaj tri leta ...), a splošna ocena je pozitivna. ◀◀