

To je zabava

975 kilogramov lastne mase, nizko postavljeno težišče vozila, sredinsko nameščen motor, natančna prestavna ročica dobro preračunanega šest-stopenjskega ročnega menjalnika in zadnji pogon omogočajo kar nekaj zabave na cesti. Toyota MR2 je namenjena predvsem in izključno zabavi!

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič



Zaradi sorazmerno nizkih temperatur smo lahko zelo malo uživali v prednostih roadsterske zasnove Toyotinega malčka. In še takrat, ko smo se dovolj opogumili, smo se morali pošteno zaviti v topel šal, zapeti jopič do vrha in si nadeti čepico na glavo, da nas mraz ni prepihal do kosti. Navsezadnje je vetra okoli glave zaradi zelo pogojno učinkovite vetrne zaščite še vedno veliko. Torej smo si lahko tovrstni užitek le redko privoščili. A brez skrbi, s tem vozilcem se lahko (predvsem) voznik pozabava tudi na drug način - med vožnjo!

Roko na srce, tam ponuja ta avtomobil daleč največ užitka. Z zadnjim pogonom

bočno drsenje skozi ovinke ne bi smelo biti pretirano težko opravilo, če je le podlaga dovolj spolzka in hitrost vozila zmerna. Ko hitrosti narastejo nad mestna hitrostna povprečja, je lahko igranje z zadnjim pogonom

Vsakič znova ugotovite, da s tem avtomobilom res ni priporočljivo imeti veliko prtljage.

veliko bolj tvegano. Takrat namreč sredinska zasnova namestitve motorja s sorazmerno težkim in manj predvidljivim zadkom hitro pokaže zobe, na kar morate biti še toliko pozornejši v mokrem vremenu. Že res, da je

krotenje pobeglega zadka ob pomoči odzivnega krmilnega mehanizma (ob ustreznem voznikovem znanju in ukrepanju) natančno, toda že majhna nepozornost lahko malo Toyotico hitro napoti najmanj k ličarju ali celo

h kleparju. Na dobri podlagi je zgodba malo drugačna. Tam sta lega in stabilnost vozila odlični, meja zdrsa pa postavljena zelo visoko. Za dobro lego sta »kriva« dobra obutev (Yokohama Advan) in trdo podvozje, ki vas

bo med vožnjo navduševalo z veliko ugodja, le z udobjem ne.

Zelo dober je tudi že omenjeni ročni menjalnik, ki so mu ob prenovi (ta se je zgodila lansko jesen) namenili še šesto prestavo. Gibi prestavne ročice so kratki, natančni, a se menjalnik pri hitrejšem pretikanju za odtenek preveč upira.

Glede na stopnjo trušča, ki spremlja vožnjo z MR2, težko govorimo o učinkoviti zvočni izolaciji potniške kabin(ce). Je pa tudi res, da je vsakršna izdatna in še tako učinkovita zvočna izolacija zaradi zvočne netesnosti enoslojne platnene strehe povsem nesmisel-

na. Zaradi tega boste morali pri vožnji po avtomobilskih cestah, ki jim ta avtomobil, mimogrede, ni namenjen, glasbo iz radijskega sprejemnika izdatno »naviti« in se s sopotnikom na desnem sedelu pogovarjati s povzdignjenim glasom.

Pri snovanju roadsterjev njihova prostornost in uporabnost nista v ospredju, kar je več kot očitno tudi pri MR2. Tako vsakič znova ugotovite, da s tem avtomobilom res ni priporočljivo imeti veliko prtljage. Prtljažnega prostora je sorazmerno malo, poleg tega pa je tudi dostopnost zelo otežena oziroma zapletena. Tako se za prostorsko najprirodnejšega in

uporabnega izkaže predal za sedezema. Tega pokrivata dva velika med seboj ločena pokrova, ki sta opremljena tudi s ključavnico zoper nepridiprave. S slednjo je zavarovana tudi vsebina sopotnikovega predala, v katerega so »skrili« vzvod za sprostitev pokrova »prtljažnega« prostora, ki se tokrat nahaja v prednjem delu vozila. Dostop do njega je zaradi dodatnega plastičnega pokrova zapleten in zamuden, poleg tega pa boste vanj stlačili največ nahrbtnik, ki ne sme biti predebel, in morda še malo toaletno torbico, in to je vse.

Platnena streha seveda ne prinaša le užitka v vožnji, temveč tudi nekaj preglastic



pri preglednosti, saj je zadnji »stebriček« ogrožen in močno omeji preglednost vstran in nazaj. Je pa vse hvale vredna prava zadnja šipa z možnostjo ogrevanja, ki se veliko bolje obnese kot

liti več pomika navzgor, saj njegov zgornji del zastira pogled na merilnike.

Ko smo že pri merilnikih, naj opozorimo na merilnik vrtljajev, nameščen v sredino. Nje-

uro. O porabi ne sprašujte, saj si tega avtomobila niste privoščili, da bi varčevali. Navsezadnje ste morali odšteti nekaj tisočakov več kot 6,3 milijona tolarjev za avtomobilček, ki je v prvi vrsti neudoben, potem neprostoren, nato hrupen in navsezadnje še sorazmerno neuporaben. Vse to so lastnosti, ki vsakega racionalnega človeka odvrnejo od (ne)smotrnega nakupa tovrstnega avtomobila. Za vse druge, ki iščejo občutek svobode, toplino sončnih žarkov, božanje las, pozno popoldansko toplo sapico okoli glave in občasno poplesavanje zadka po cestišču, bo Toyotin MR2 odlična izbira in nenazadnje tudi nakup. Toda pozor, resni kandidati za tovrstni roadster, pohitite v prodajni salon in si naročite uživaški avtomobilček, saj se kabrioletska sezona nezadržno približuje. Dober dokaz za to so tudi vse višje zunanje temperature, ki nam vsako jutro čedalje redkeje »pustijo« zmrzal na avtomobilskih šipah. ■



Brez skrbi, s tem vozilcem se lahko (predvsem) voznik pozabava tudi na drug način.

njen »polivinilasti« nadomestek. Ergonomija zaradi omejenih notranjih mer bolje ustreza manjšim ljudem. Posamezniki s telesno višino nad 180 centimetrov bodo namreč pogrešali več višinskega prostora za glavo in volanski obroč, ki bi moral dovo-

govo rdeče polje se prične pri številki 6800, a elektronika dopusti največ 7000 vrtljajev ročične gredi motorja. V vrsto zloženi štirje valji premorejo 1,8 litra delovne prostornine, ki ob pomoči štiriventilske tehnike in prilagodljivega krmiljenja časov odpiranja sesalnih ventilov VVT-i razvije največ 103 kilovate oziroma 140 konjskih moči in največ 172 njutonmetrov navora. Številke nikakor niso velike, toda če upoštevamo, da je masa vozila nekaj nad eno tono (vključno z voznikom), zadostujejo za pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro v vsega 8,7 sekunde in največjo hitrost 211 kilometrov na

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲	motor
▲	roadsterska zasnova
▲	lega in vodljivost
▲	športno podvozje
▲	zavore
▼	preveč omejen prtljažni prostor
▼	utesnjenost
▼	vetrna zaščita
▼	zvočna (ne)izoliranost
▼	cena

Tehnični podatki

Cena osnovnega modela: 6.325.000 SIT
Cena testnega vozila : 6.325.000 SIT
Motor: 4-valjni - vrstni - bencinski - 1794 cm³ - 103 kW (150 KM) - 172 Nm
Zmogljivosti: 210 km/h - 8,0 s
Poraba (ECE): 10,1/5,9/7,4 l/100 km