

Test

Toyota paseo 1.5

ŠPORT IN ZMERNOST

Zmernost je priporočljiva, pa tudi lepa vrлина. Zmerno ukvarjanje s športom nas ohranja zdrave in pravilno je, da ekstreme prepuščamo profesionalcem, ki jim je šport življenje in poklic. Pravi športni avtomobili so ponavadi brezkompromisni, vendar poleg tega obstaja še cel kup kompromisov, in če želimo zmernen športni avto, je morda prav toyota paseo pravi avto.



Za športnost ta toyota poskrbi že s svojim videzom, avto je tipičen kupe, torej nizek, s trojimi vrati ... Zanimivo je, da linije še zdaleč niso več tako izrazito zaobljene, kot bi pričakovali, in tako je prvi vtis, ki ga dobimo ob opazovanju zadka, da je ta oblika že kar nekoliko »passe« in ne kakšna nova smer v oblikovanju. A če nam je všeč ali ne (ali pa nam šele bo), nekaj več oglatosti se ponovno vrača, vsaj kar se tiče nekaterih japonskih avtomobilov današnjih dni. Pa sta zato prednji luči moderno veliki in razpotegnjeni tako, kot morata biti, vse od maske, pa prek roba prednjega blatnika. In toyota paseo se kljub ne najboljšemu prvemu vtisu pozneje vendarle pokaže kot harmoničen

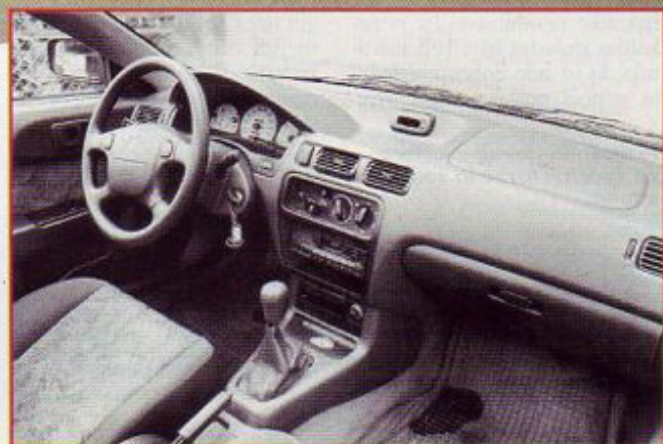
avto z izrazitim športnim predznakom, ki pa ravno ne pretirava s svojo izvirnostjo. Vendar se zna glede tega odkupiti z malenkostmi, ki ugajajo. Takšna je, recimo, reža za dovod hladilnega zraka okoli zaščitnega znaka tovarne na nosu vozila, sam nos vozila oziroma kar prednji del avtomobila v celoti pa po športnem videzu in tudi po eleganci, ki jo izraža, zdaleč prekaša zadnji del.





Zadaj med omenjenimi drobnarijami skrbi za boljše počutje tudi ročno odklepanje zadnjih, tretjih vrat v slogu alfe romeo, torej tako, da zaščitni znak odmaknete, pod njim pa se skriva ključavnica. V prtljažnik, ki je glede na avto povprečno solidne velikosti, je mogoče po želji spraviti tudi precej veliko sončno streho, ki jo po kakšni minutki odmontirate s strehe. Streha mora romati v prtljažnik iz preprostega razloga; če bi se namreč še ta poglobila v avtomobil, bi zmanjkalo prostora tako za glave potnikov kot za tretja

vrata. Že nekoliko višjemu vozniku se kaj hitro lahko zgodi, da se bo z glavo dotaknil strehe, zato se mora temu ustrezno namestiti za volanom. Zadaj je položaj, kar se višine nad glavo tiče, še slabši in nevarnejši, vendar je tako s prostorom prav pri vseh vozilih tega razreda. Pri Toyoti morda to še nekoliko začinijo z dostopom do zadnje klopi, ki je pri teh vozilih zmeraj tradicionalno dosegljiva skozi desna vrata, saj je le sovoznikov sedež prilagojen temu, da lahko malo bolj zdrsne naprej in nazaj in naredi prostor za dostop do



Povprečna notranjost, nešporten volan in agresivnejši merilniki

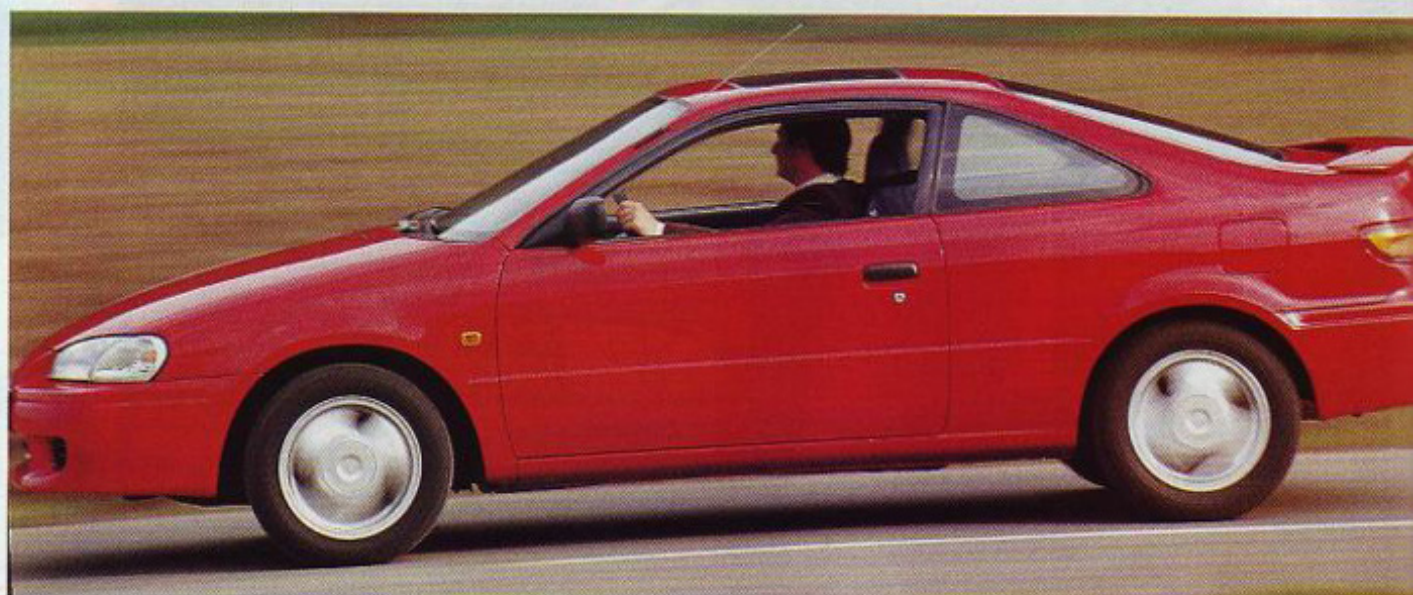


o moči motorja, pričakovali. K zabavi pri vožnji prispeva še ne prevelika teža avtomobila, tako da motor, seveda le ob vozniku v vozilu, zmore dovolj za športne užitke med vožnjo. Športna cestna zabava pri tem avtomobilu vključuje zdrse prednjega dela vozila, pa ubogljivo spodnašanje zadka po želji ali tudi oboje skupaj, vse pa je zmeraj nadzorovano ter zelo diskretno in zmerno.

Podvozje z gledno opravlja

tranjosti, saj je precej robat zvok motorja v kabini zelo slišen, toda navsezadnje se športnejšemu avtomobilu to kar poda.

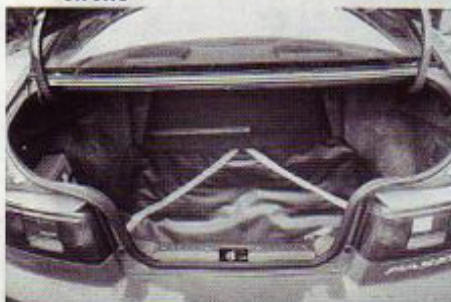
Menjalnik je natančen, vendar so gibi ročice nekoliko predolgi, da bi takšen menjalnik spadal v športni avto, ročica sama pa se na trenutke zazdi kar nekoliko toga. So pa zato izjemno dobro izračunani menjalniški prenosi, ki precej prispevajo k dobremu vtisu o zmogljivostih avtomobila. Od toyote pasea kot



zadnje klopi. Nizko sedenje, takšno, kot v tej toyoti tudi je, se dobro poda športnemu avtomobilu, prav tako tudi dober telesni oprijem na sedežih – to zadnje velja za prednja sedeža in ne za zadnja dva, zasilna.

Armaturna plošča je na prvi pogled, prav tako kot zadnji del, nekoliko nezanimiva. Pa jo nekoliko izostrijo trije beli merilniki, ki so zelo dobro pregledni in ponoči precej kričeče osve-

Prtljažnik: dovolj prostora za športne torbe in sončno streho



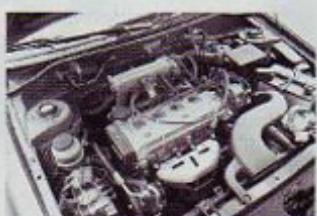
tljeni. Z izjemo dveh majhnih stikal troblje na volanu z armaturno ploščo ni nič narobe, čež čas se njeni enostavnosti privadite, postane zelo praktična in občutki postanejo zelo pozitivni. Prostora v predalu pred sovoznikom je dovolj kar za zvezek formata A4, odlagalnih polic v dolgih in za parkiranje ne najprijetnejših vratih pa je tudi dovolj. In kaj daje tej toyoti, razen zunanje podobe, nekaj več športnosti? Že višina sama omogoča večjo končno hitrost, kot bi lahko po prvem vtisu, kljub podatku



Odpiranje prtljažnika, podrobnost, ki vas utegne zabavati

svoje delo. Za še nekaj več zabave pa poskrbi precej neposreden volan z le 2,9 zasuka od ene do druge skrajne točke. Tako kot se lahko zanesete na podvozje, lahko računate tudi na zavore, ki sicer niso nič posebnega, vendar so zanesljive.

Glavni adut vrstnega štirivaljnika s po štirimi ventili na valj ni največja moč, temveč to, da zmore precej moči že v srednjem območju vrtljajev in da premore tudi zelo ugodno razporeditev motorne navora, ki mu zagotavlja precej spontanosti in prožnosti. Motor bi se sicer zelo rad še bolj zavrtel, vendar se rdeče polje začne pri 5800 vrtljajih, pri 6000 vrtljajih pa njegovo telo vadbo že ustavi elektronika. Poraba goriva se ob zmerno ostri vožnji suče okrog 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov, če imate namen s takšnim avtomobilom varčevati pri gorivu, pa bo zagotovo ta številka precej manjša. Zaželena bi bila tudi nekoliko boljša zvočna zaščita no-



Motor: skromen po moči, ne pa glede prožnosti

zmernega športnega avtomobila po prvem vtisu pričakujete preveč zmernosti in le malo športnosti, bolj zaokus kot pa zares. Pa se izkaže, da ni tako, da je mešanica zmernosti in športnosti pravšnja in da zna takšna toyota zelo dobro zмести vozilo z manj kondicije, čeprav ima pod motornim pokrovom znatno več konjskih moči. Največ zmernosti pravzaprav ta avto pričakuje od potnikov, ki lezejo k zadnji klopi, se potem nanjo usedejo in nato med vožnjo tam sedijo.

ANDREJ SUPÉ

Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritalni - vrtni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 74,0 x 87,0 mm - gibna prostornina 1497 kubikov - kompresija 9,4:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,6 m/s - specifična moč 44,1 kW (60,1 KM)/liter - največji navor 130 Nm od 4200 do 4600/min - ročni gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zabati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in žig (D-jetronic) - vodna hlajenje 4,9 litra - motorno olje 3,7 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 1000 W - uravnjavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolnina suha sklopka - pestopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,545; II. 1,904; III. 1,310; IV. 0,969; V. 0,815; vzvratna 3,250, diferencial 3,941 - ploščica: 5,5x14 - gume: 185/60R14 (Bridgestore) - katalni obseg 1,752 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 32,7 km/h.

Voz in obese: kupe - 3 vrata, 2 + 2 sedeža - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj polloga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog, stabilizator - dvo-krožne zavore, spredaj kalutne, hlajene, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska račna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,95 zasuka od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4160 mm - širina 1660 mm - višina 1290 mm - medosna razdalja 2380 mm - kolotek spredaj 1405 mm, zadaj 1395 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 1710 mm - širina (kmalci) spredaj 1375 mm, zadaj 1485 mm - višina nad sedežem spredaj 865-900 mm, zadaj 850 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1050 mm, zadnja klop 570-820 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljajnik (nominal) 277 l - posoda za gorivo 45 l.

Teža: prazno vozilo 960 kg - dovoljena skupna teža 1385 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 40 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE): 9,3/5,7/7,0 litra neovinskega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

191 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,6 s
0-80 km/h	7,0 s
0-100 km/h	10,9 s
0-120 km/h	16,1 s
0-140 km/h	23,7 s
1000 m z mesta	33,1 s (156 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,5 s (153 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,1 s (136 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	99,1 m
od 100 km/h	42,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	35,3 km/h
60	55,2 km/h
80	74,1 km/h
100	91,9 km/h
120	111,8 km/h

Trušč v notranjosti (dB) prestava III. IV. V. hitrost

50 km/h	61	60	60
100 km/h	71	68	67
150 km/h	-	73	72
prosti tek	44		

Poraba goriva:

testno povprečje
9,8 l na 100 km

Cena

33.117 DEM
(Center, Ljubljana)

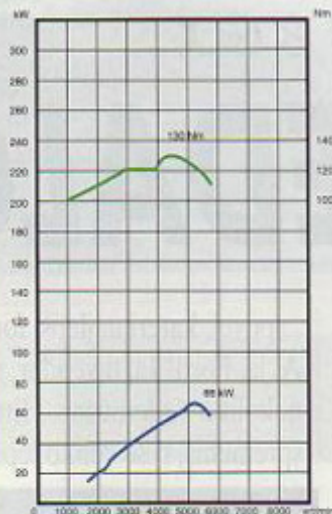


DIAGRAM MOTORJA

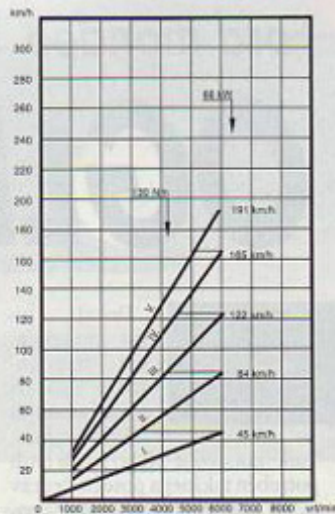


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- lega na cesti
- športni predznak
- izdelava
- zavore
- preglednost za vozilo
- motorna prožnost

Grajam

- dostop do zadnje klopi
- sedenje zadaj
- pusta oblika zadnjega dela vozila
- hrupna notranjost

Iz oči v oči

Toyotin mali kupeček, čeprav z le 90 KM, navdušuje predvsem s svojo poskočnostjo in končno izdelavo. Zato pa so japonski oblikovalci pokazali nekoliko manj izvirnosti pri oblikovanju notranjosti, bolj agresivna pa bi lahko bila tudi zunanost pasea.

Matevž Korošec

Priznam: pričakoval sem veliko manj. Potem takoj presenečenje: dober, poskočen, živahen in predvsem odziven motor. Dobra igračka, le mere so nekeje med S in XS. Tudi znotraj.

Vinko Kernc

Recimo, da pri hiši nujno, zares nujno potrebujete športni avtomobil. Vi bi porsche, žena noče. Ona bi ferrari, vi nočete. Oba bi corvette, tašča noče. Usnje v astonu martinu je preveč rumeno, bugattiji so pa posli. Ne obupajte, nič se ni pasé. Toyota paseo je tudi športni avtomobil: nizek kot porsche, utesnjen kot ferrari, zašiljen kot corvette, na srečo brez usnja in pripravno na zalogi. Jasno?

Martin Česenj