



Paket

besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič

Vedno govorimo o paketih, navadno o opremi. A avtomobil je treba gledati kot paket v celoti – videz, prostor, mehanika, oprema.

► V splošnem, na hitro ali s prospekta je takšen Verso tiste vrste limuzinski kombi spodnjega srednjega razreda, ki ne pušča več veliko neizpolnjenih želja. Na primer oprema: testni Verso je imel med drugim pametni ključ, ki mu lahko (če mu že moramo kaj) očitamo le to, da je treba za zaklepanje avtomobila s prstom narahlo potegniti prek kljuke prednjih vrat; vse štiri bočne šipe so samodejno električno pomične; v zadnjih bočnih vratih sta zavesici; nad glavami je veliko panoramsko strešno okno; in sedežev je sedem, od tega pet vzdolžno pomičnih, trije v srednji vrsti pa imajo tudi stopenjsko nastavljiv nagib naslonjala. Potem mehanika. Motor: 2,2-litrski turbodizel ima odličen navor in je naravnan na nizke in srednje vrtljaje. To pomeni lahko

speljevanje, saj je pri 1.500 vrtljajih v minuti že zelo prožen in voljan, sapa pa mu ne poide vse do 3.500 vrtljajev v minuti. Prav tam nekje da vozniku znak, da želi, da voznik prestavi navzgor. Rdeče polje se sicer začne šele pri 5.000 vrtljajih v minuti, a priganjanje tako visoko nima nikakršnega smisla – razen če voznik lovi desetinke, kar je v praksi malo verjetno, nujno pa zagotovo ne. Menjalnik: šest prestav odlično pokriva motorni krivulji v vseh pogojih vožnje, ročica pa ima dobre, jasno določene gibe. Le zelo hitremu pretikanju se upira. Volan in podvožje: nista dirkaška, a tudi nista moteče mehka; neka lepa srednja pot z lahkotnim upravljanjem in dobrim blaženjem neravnin. In na koncu vodljivost: zaradi razmeroma kompaktnih mer, tudi znotraj svojega razreda, je vožnja v mestu neprobledna, vključno s parkiranji, pri večjih hitrostih pa je smerna stabilnost zelo dobra za brezskrbno potovanje.

Čisto mogoče je, da merilniki v Versu komu ne bodo všeč – zaradi barvne osvetlitve (jantar), zaradi videza ali zaradi postavitve v sredino armaturne plošče. Vedite pa dvoje: da so brezhibno berljivi prav v vseh, tudi najbolj neugodnih svetlobnih pogojih, in da si voznik zaradi njihove lege volanski obroč za spremembo lahko nastavi tako, da mu je njegov položaj prijeten za vožnjo, in ne tako, da bo

dobro videl na merilnike. In ko že vzneseno hvalimo: predalov, pokritih in odkritih, je veliko, vsekakor pa dovolj tudi za zahtevnejše, poleg tega pa ima Verso tudi zelo učinkovita mesta za pločevinke in polilirske platenke. Kapo dol.

Izmerjeni centimetri v notranjosti povedo veliko, ne pa vsega. Verso kot sedemsedežnik, ki je – kot že rečeno – med manjšimi v svojem razredu, je zato majhen tudi znotraj. Predvsem 'manjka' nekaj višine, delno zagotovo tudi na račun panoramske strešne šipe oziroma njene roletke ter celotnega mehanizma za pomik le-te. Medtem ko je vozniku in sopotniku odmerjeno dovolj prostora, se ta prostor z vsako naslednjo vrsto krepko krči. V

tovo pa groba tkanina na sedežih, posebej v toplih dneh, ko nosimo oblačila s kratkimi rokavi. Tu in tam pa še kakšna podrobnost: gumbi na voznikovih vratih niso vsi osvetljeni, digitalni 'trak' za prikaz trenutne porabe goriva (klasika pri Toyotah) je zgolj pogojno informativen (območje od nič do 30 litrov na 100 kilometrov je stisnjenih na približno dva centimetra dolžine, pa zdaj odčitaj ...), zvočno pomagalo za parkiranje PDC (samo zadaj) prehitro zažene paniko, slika v notranjem vzratnem ogledalu s kamere (ki tudi pomaga pri vožnji vzratno) pa je tudi le pogojno uporabna (kar pa velja za prav vse avtomobile s kamero zadaj), potovalni računalnik je le 'enosmeren' (in to pri 10 gumbih na volan-

skem obroču), podatek o zunanji temperaturi se izmenjuje z voznimi podatki potovalnega računalnika (in to pri številnih prikazovalnikih), dodatno ogledalce za pogled na sedeže druge vrste je dobra ideja, rešitev pa neučinkovita, in trditev, da je znotraj izjemno malo trušča, že nad 100 kilometri na uro ni več čisto resnična – čeprav res ni zelo moteče.

Pa smo nazaj pri paketu; kdor zmore prek tega paketa drobnih pomanjkljivosti (ali z drugimi besedami: komur so te pomanjkljivosti res drobne), bo s takšnim Versom dobil dober paket mehanike, opreme in prilagodljivosti. To pa je že domena besede Verso oziroma njenega angleškega originala. Zato pa se tale Toyota imenuje Verso ...

“To pomeni lahko speljevanje, saj je pri 1.500 vrtljajih v minuti že zelo prožen in voljan, sapa pa mu ne poide vse do 3.500 vrtljajev v minuti.”



tretji vrsti, kjer sta sedeža dva, se lahko udobno peljejo le otroci. Odrasli pa le izjemoma, na kraji poti, zasiloni. Kljub 'duhovitosti' (ali pa prav zaradi nje) izvedbe sedežev druge in tretje vrste se zdi, da je celota spakirana v rahlo premajhno karoserijo, da bi vse lepe lastnosti prišle dovolj do izraza.

Medtem ko se zdi Verso zunaj prikupno kompakten, njegov nos pa precej 'markanten', je notranja oblika povprečna in pri tem resda tudi brezhibno funkcionalna. Zmoti pa dekoracija: na vratnih oblogah, volanskem obroču, na prestavni ročici in še na nekaj mestih je plastika v videzu titana in gladka; na sredinskem delu armaturne plošče je tudi v videzu titana, a prečno 'narezana'; na prestavni ročici pa je poleg takšne plastike še – krom. Pri bežnem pogledu tega morda ne boste niti opazili, pri podrobnejšem pa zagotovo. In res – sploh ni nujno, da vsakogar to moti.

Verjetno bo več uporabnikov Versa zmotila slabotna bočna oprijemljivost sedežev, zago-



Toyota Verso 2.2 D-CAT (130 kW) Premium (7 sedežev)

Cena osnovnega modela:	31.300 EUR
Cena testnega vozila:	31.780 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 28 °C / p = 1.250 mbar / rel. vl. = 25 % / Stanje kilometrskega števca: 10.308 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	9,3 s
402 m z mesta:	16,4 s (138 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV/V):	6,9 s / 12,4 s
80–120 km/h (V/VI):	8,7 s / 16,2 s
NAJVEČJA HITROST	
	210 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	37,0 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	9,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.231 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 3.600/min - največji navor 400 Nm pri 2.000–2.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 17 W (Bridgestone Turanza).
Mase: prazno vozilo 1.635 kg - dovoljena skupna masa 2.260 kg.
Mere: dolžina 4.440 mm - širina 1.790 mm - višina 1.620 mm - prtljažnik 198–1.696 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,2/6,0 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ kompaktnost, vodljivost
- ▲ rešitve sedežev druge in tretje vrste
- ▲ berljivost merilnikov
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ oprema
- ▲ vodljivost
- ▲ notranji predali

- ▼ premajhna notranjost za pravih 7 sedežev
- ▼ potovalni računalnik
- ▼ neučinkovito ogledalce za pogled na drugo vrsto
- ▼ 'prehiter' parkirni pripomoček
- ▼ groba sedežna tkanina
- ▼ notranji trušči pri večjih hitrostih

Končna ocena

Res ima sedem sedežev, a največ pet mest za odrasle in za njihovo normalno sedenje. Motor je odličen, paket opreme je zelo dober, pohvalna pa je tudi prilagodljivost notranjosti. Avtomobil za res veliko družino in hitrega voznika.

