



Negovanje forme

Lahko bi bil Auris Verso, kot je bila predhodnica Corolla Verso, a so se pri Toyoti odločili, da mora njihov enoprostorec zaživeti samostojno življenje.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

▶ Pogled na naše ceste razkrije, da je na njih kar veliko Coroll Verso, kar govori v prid priljubljenosti tega modela. Novinec je tako podedoval dobro ime predhodnika, dobre gene pa so Toyotini inženirji še oplemenitili. Oblikovno gre za nadgradnjo obstoječega modela, ki so ga s polnejšo motorno masko, z novim odbijačem in nazaj potegnjanimi sprednjimi lučmi postavili ob bok novemu

Avensisu. Novi oblikovalski slog je prinesel nevsiljivo črto od spodnjega dela sprednjega odbijača do zadnje preme, ob kateri se črta dvigne in zaključi v strešnem spojlerju. Povsem nove so tudi zadnje luči, v celoti pa je Versova stilska preobrazba posrečena, saj je Verso tudi oblikovni naslednik Corolle V, ne zgolj idejni. Od Japoncev smo sicer vajeni, da si generacije modelov niso podobne, zato

je Verso v tej zgodbi še toliko bolj poseben. Povečane mere, novi Verso je za 70 milimetrov daljši in ob enaki višini za 20 milimetrov širši, so ob kar 30 milimetrov raztegnjenem medosju na boka prinesle nekaj več pločevine, v kateri se kolesa kar izgubijo, zato deluje Verso v primerjavi s Corollo V s strani nekoliko manj skladen, a še vedno na prvi pogled zelo podoben predhodniku. Za razlikovanje

novega in starega vseeno ni treba biti versolog. Inženirji so bili pri ustvarjanju nove generacije zelo pametni, saj so ohranili vse dobre lastnosti predhodnega modela in jih še izboljšali. Večja medosna razdalja je v notranjost prinesla več prostora. Teга je na sprednjih sedežih in v drugi vrsti res v izobilju, za silo in predvsem za vožnjo na kratke razdalje pa bosta zadostna tudi šesti in sedmi sedež

(Versa lahko kupite kot pet- ali sedemsedežnik, ki sta v primerjavi s predhodnikoma izboljšana do te mere, da jima je mogoče, kot preostalim petim, spreminjati naklon naslonjala. Easy-Flat pravijo pri Toyoti čudovitemu sistemu zlaganja zadnjih petih sedežev v ravna tla. Deluje preprosto in brez doktoriranja iz navodil za uporabo. Čudovita je tudi rešitev vzdolžnega pomikanja (za 195 milime-

trov, 30 milimetrov več kot pri predhodniku) vseh treh posamičnih sedežev druge vrste. Dostop do šestega in sedmega sedeža je še vedno težak, a zaradi velikih bočnih vrat nekoliko manj kot pri Coroll V, sedenje na njih pa je bolj ali manj še vedno primerno zgolj za otroke. Če ste recimo odrasel in merite do 175 centimetrov, boste na 'prtlačniških' sedežih lahko sedeli brez večjih težav,



Iz oči v oči



Vinko Kernc

► Kombinacija tržno morda ni najbolj posrečena, saj v tem segmentu prevladuje 'ljubezen' do turbodizlov, pa tudi na samodejni CVT se v Sloveniji še nismo navadili. Je pa v praksi zadeva uporabna in prijazna. Sicer pa je Verso tišji in udobnejši od predhodnika, v preostalem pa – bolj ali manj neopazno boljši. Verjetno – v najširšem pomenu besede – najboljša Toyota zdaj. ◀◀



Matevž Korošec

► Ni dvoma, novi Verso je oblikovno spremenjen, tehnično naprednejši in od zdaj naprej brez imena Corolla. Ampak če bi se moral odločiti med starim ali novim, bi s prstom raje pokazal na starega. Zakaj? Ker mi je bolj všeč, v njem bolje sedim in predvsem zato, ker ostaja original. ◀◀



| Toyota Verso 1.8 Valvematic (108 kW) Sol (7 sedežev)



mehke, nekaj bočnega oprijema pa tudi ne bi škodilo. Je že prijetno, saj se človek počuti varnejšega, da se avtomobil med vožnjo zaklene, vendar Versov sistem zaklepanja lahko načne tudi kakšen živec. Primer: ko voznik po zaustavitvi stopi iz Versa in potegne za kljuko zadnjih bočnih vrat (da bi recimo vzel torbo), se ta ne odprejo, ker je prej treba odkleniti vrata z gumbom na voznikovih vratih. Saj vemo, ko to narediš petstotič, je to že prava rutina. Tako kot dvojno odklepanje sovoznikovih vrat. Zadovoljni smo bili s količino električnih vtičnic, prav pride tudi AUX-vmesnik, škoda pa je, da zraven njega niso vgradili še reže za USB-ključ. Pametni ključ, ki je na voljo od opreme Sol dalje (opreme si sledijo: Terra, Luna, Sol, Premium), še izboljša že v osnovi dobro ergonomijo. Tehnično je Verso naredil korak naprej. Stoji na novi platformi, izboljšan je 1,8-litrski bencinski motor (Valvematic – zvezno spremenljiv gib sesalnih ventilov), ki ima zdaj več moči, je manj žejen in manj onesna-

le pred vami bosta morali sedeti osebi manjše rasti, sicer bo zmanjkalo prostora za kolena. Da bi voznika 'nabili' na volan, pa tudi ni primerno in ne varno. Ne računajte pa, da boste imeli iz šestega in sedmega sedeža kaj prida razgled. Zadnji okenci sta za safari odločno premajhni. Prej je bil ob sedemsežni konfiguraciji prtljažnik velik le 63 litrov, zdaj jih

stiki res neposrečeni, napake pa vidne brez uporabe ravnila) nekoliko pokvariti vtis v popolnoma novi notranjosti. Upamo, da je bil testni primerek izjema, in ne pravilo. Večina plastike na vratih in tista na spodnjem delu armaturne plošče je trda in občutljiva za praske, zgornji del armaturke pa je mehak in prijetnejši na otip. Prav zanimivo je prepleta-

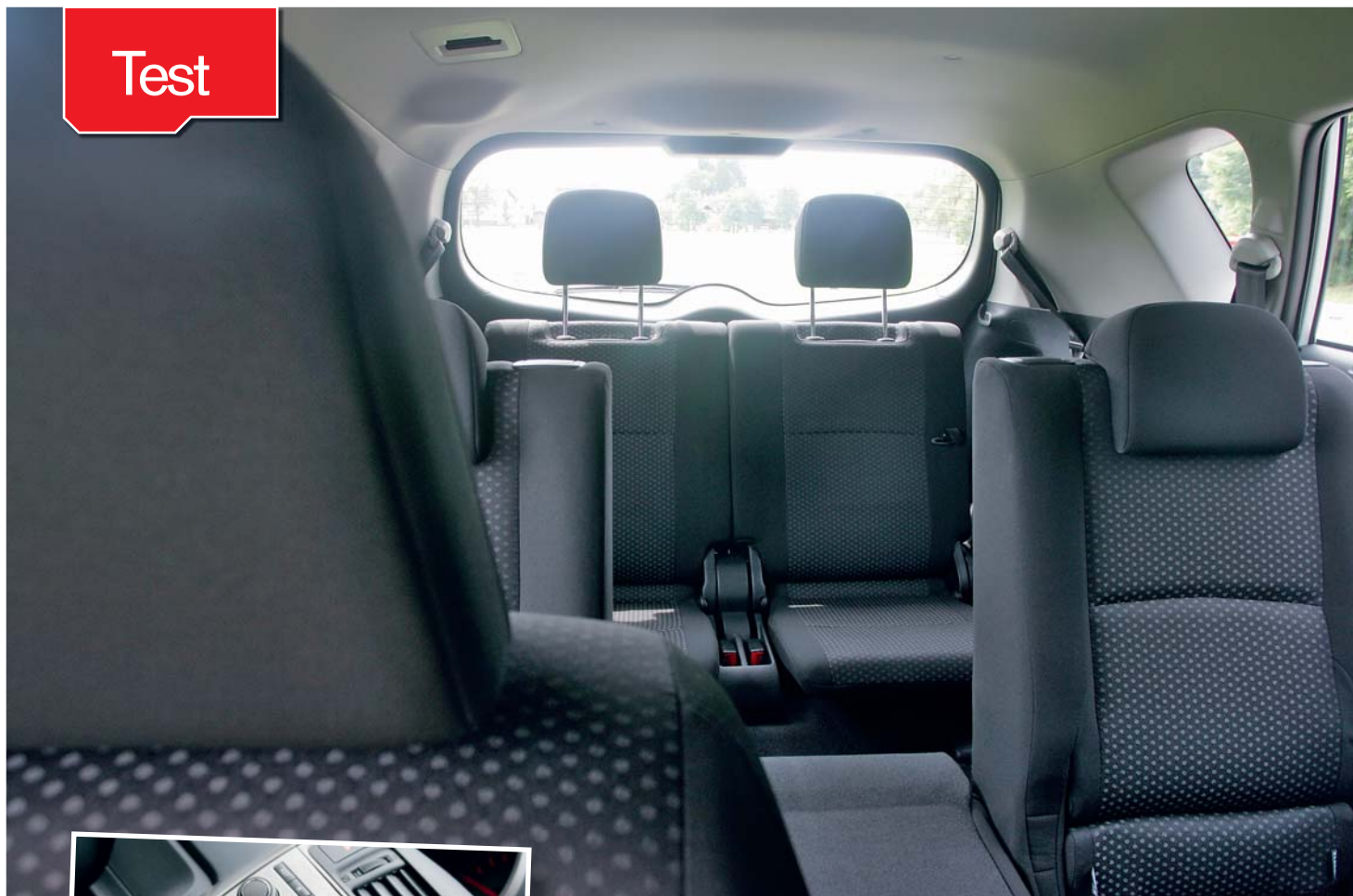
“Ne računajte pa, da boste imeli iz šestega in sedmega sedeža kaj prida razgled.”

meri sprejemljivejših 155 (šesti in sedmi sedež v akciji) pa še v dolžino in širino je nekoliko radodarniji. Vse v plus potnikov in prtljage. Nakladalna višina je ugodno nizka, roba skoraj ni, dvojno dno (testni Verso je imel namesto rezervne gume kit) je uporabno. Do zdaj vse lepo in prav, ampak pri Toyoti jim je uspelo s slabšo kakovostjo izdelave (pri testnem primeru so bili nekateri

nje občutkov. Na eni strani razočaranje nad delovno vnemo pri sestavljanju armaturne plošče, na drugi strani pa odličen občutek v prstih pri upravljanju navolanskih gumbov in gumbov radijskega sprejemnika. Tako mehko in povratno informativno. Vsi gumbi in stikala so osvetljeni, razen po pravilih vedno temnih za nastavljanje stranskih ogledal. Merilnike so oblikovalci pregnali na sredino

armaturne plošče, jih zasukali proti vozniku in na skrajni desni konec namestili okence potovalnega računalnika, ki je zopet le enosmerni, upravlja pa se ga z navolanskim gumbom. Po občutku se spredaj sedi višje, volan je dobro oprijemljiv, po enoprostorsko visok in seveda nastavljiv, kot se spodobi. Predalov za odlaganje drobnarij je dovolj: v vratih, dva zaprta predala pred sovoznikom (zgornji klimatiziran, spodnji za zakleniti) in eden pod njegovo zadnjico, dve manj uporabni režici ob sredinski konzoli (pod menjalnikom), ob ročici ročne zavore sta dve odlagališči za pijačo, za njima je pokrita in tudi z druge sedežne klopi dosegljiva 'omarica', ki podpira notranja komolca potnikov na sprednjih sedežih, kaj se lahko spravi tudi pod predpražnik potnikov na srednjih sedežih. Kot se za pravega družinskega člana spodobi, ne manjkata tudi mizici in žepka na hrbtnih prednjih sedežev. Prednjima sedežema so podaljšali sedalni del, mi pa že imamo idejo za preno-vo: Toyota, naredite sedeže še širše in manj





žuje. V testnem paketu je bil motor povezan z neskončnostopenjskim menjalnikom Multidrive S s priročno dvignjeno prestavno ročico in z navolanskima uhljema. Motor zaradi menjalnika sicer izgubi nekaj živahnosti (o tem priča tudi tovarniški podatek o pospešku), vendar je za družinskega voznika (ali voznico) s povprečnimi zahtevami dovolj živahen in zmogljiv. Posebej bi pohvalili zvočno udobje tako motoriziranega Versa.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Paket Urban	500
Neskončnostopenjski menjalnik Multidrive S	1.800

Motor je glasen le ob priganjanju nad 4.000/min, sprejemljivo glasen (berite: tih) pa je tudi pri avtocestnih 160 km/h, ko je šum vetra okoli karoserije glavni na odru. Za neskončnostopenjske menjalnike je značilno, da imajo ves čas odgovor in ustrezno prestavo glede na slog vožnje. Multidrive S ima programiranih sedem navideznih prestav, poleg običajnega pa še športni način, ki v praksi dviguje vrtljaje in omogoča nekoliko živahnostno vožnjo. Ob zelo mirni vožnji (takrat je znotraj merilnika napisan zeleni 'eco') se Verso pelje tudi z dobrimi tisoč vrtljaji, po potrebi pa se ob pohojnem plinu zavrti do rdečega polja. Na avtocesti pri 130 km/h merilnik kaže na 2.500/min, vožnja z Versom v teh okoliščinah pa je prav prijetna. Multidrive S omogoča še ročno pretikanje z ročico ali navolanskimi uhlji. Menjalnik (doplačilo 1.800 evrov, a le pri 1.8 in sedem-sedežni konfiguraciji) zaradi hitrosti izpolnjevanja ukazov kar vabi k uporabi zadnjih, ki so nam avtomagazinovcem eden izmed naj-

boljših delov te Toyote. Te Toyote lastniki verjetno ne bodo preganjali skozi ovinke, saj Verso ni namenjen temu. Sploh ne v kombinaciji s tem menjalnikom, naravnanim k ležernosti. Poraba goriva je bila na testu večinoma konstantna, gibala se je med devetimi in desetimi litri, smo pa naredili preizkus in z vožnjo, usmerjeno v varčevanje, nam je uspelo doseči 6,4-litrsko porabo. V vožnji je Verso kljub povečani vzvojni togosti karoserije večinoma udoben, občasno pa, podobno kot novi Avensis, preseneti s kakšno »ups, tale je pa ušla« luknjo. Glede udobja podvozja je recimo Grand Scenic prepričljivejši. Nagibanja v ovinkih je pri novem Versu manj kot pri predhodniku. Preglednost je zaradi višjega sedežja, večjih stranskih ogledalc in dodatnih okenc v A-stebričkih boljša kot pri predhodniku. Zadek se spleča opremiti s parkirnimi tipali, ki jim je v testnem primerku delala družbo še kamera - ta je sliko prenašala kar v notranje ogledalce (serijsko od opreme Sol dalje). ◀◀

Tabela konkurence

MODEL	Toyota Verso 1.8 Valvematic (108 kW) Luna	Citroen C4 Picasso 1.6 THP (110 kW) Dynamique	Renault Scenic 2.0 18V (103 kW) Dynamique	Volkswagen Touran 1.4 TSI (103 kW) Conceptline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.798	1.598	1.997	1.390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	108/147 pri 6.400	110/150 pri 5.800	103/140 pri 6.000	103/140 pri 5.600
največji navor (Nm pri 1/min)	180 pri 4.000	240 pri 1.400	195 pri 3.750	220 pri 1.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.440 × 1.790 × 1.620	4.470 × 1.830 × 1.669	4.344 × 1.845 × 1.678	4.407 × 1.794 × 1.635
največja hitrost (km/h)	190	204	190	200
pospešek 0-100 km/h (s)	10,4	10,9	10,6	9,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,9/5,7/6,9	9,9/5,8/7,3	10,3/6,2/7,7	9,0/6,1/7,2
cena osnovnega modela (evri)	22.300	25.500	20.690	21.584

Tehnični podatki

1 Toyota Verso 1.8 Valvematic (108 kW) Sol (7 sedežev)

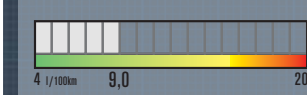
CENA: [Toyota Adria, d. o. o.]	Garancija:	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):
1.6 Valvematic Terra: 20.100 EUR	3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije(prvo leto brez omejitve kilometrov), 12 let garancije za prerjavljenje.	redni servisi, delo, material: 1.316
1.8 Valvematic Sol: 25.100 EUR		obvezno zavarovanje (2): 3.280
Testno vozilo: 27.400 EUR		gorivo 9.963
		kasko zavarovanje (2): 3.880
		gume (1): 1.160
Moč: 108 kW (147 KM)	Predvideni redni servisi:	izguba vrednosti po 5 letih: 7.710
Pospešek: 11,9 s	Servisni interval na 15.000 km.	Skupaj: 27.309
Največja hitrost: 185 km/h		Strošek za prevoženi km: 0,27 EUR/km
Povpr. poraba: 9,0 l/100 km		

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

NAŠE MERITVE

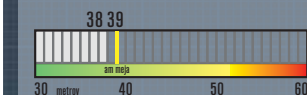
T = 26 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 22% / Gume: Yokohama DB Doblech E70 225/50R 17 V / Stanje: kilometrski števec: 2.690 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	11,9
402 m z mesta:	18,3
	(128 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV,VI):	9,8 s/13,1 s
80-120 km/h (V,VI):	11,6 s/21,4 s
Največja hitrost	185 km/h
	(ročica menjalnika v položaju D)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,4
največje povprečje	10,2
skupno testno povprečje	9,0



Trušč v notranjosti	dB
Prestava III:	52
50 km/h IV:	50
90 km/h V:	59
130 km/h VI:	58
Prosti tek:	38

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	64,4
od 100 km/h:	38,0
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

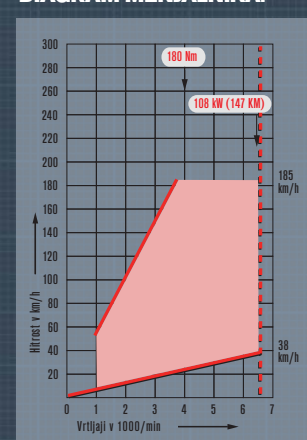
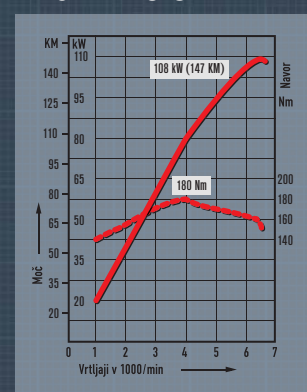


DIAGRAM MOTORJA:



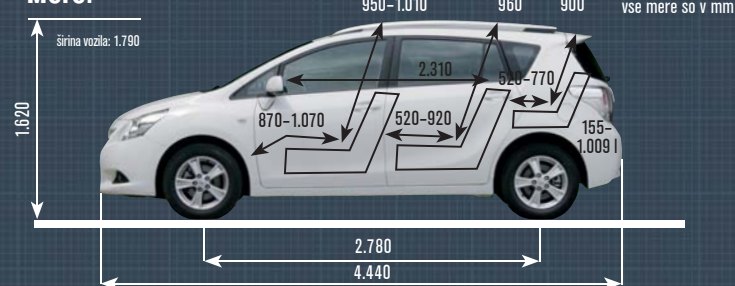
UŽITEK V VOŽNJI:

Versova vloga ni izpolnjevanje voznikovih težej po dinamčnosti.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 80,5 × 88,3 mm - gibna prostornina 1.798 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 6.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,8 m/s - specifična moč 60,1 kW/l (81,7 KM/l) - največji navor 180 Nm pri 4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobači jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik - prestavno razmerje začetne prestave 3,538, prestavno razmerje končne prestave 0,411; diferencial 5,698 - platišča 6,5J × 16 - gume 205/60 R 16 V, kotalni obseg 1,97 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blaziniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne, stabilizator (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.470 kg - dovoljena skupna masa 2.125 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.300 kg, brez zavore: 450 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,9/7,0 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.790 mm - kolotek spredaj 1.535 mm - zadaj 1.545 mm - rajdni krog 10,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.510 mm, v sredini 1.510, zadaj 1.320 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, sredinski sedež 480, zadnji sedež 400 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).
7 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × nahrtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - kolenska varnostna blazina za voznika - ABS - ESP - ISOFIX - servovolan - deljiva sredinska klop - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - dežno tipalo - kamera za pomoč pri vzratni vožnji - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljava in ogrevana sedišča spredaj - megljenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	10	Smo videli že kar nekaj lepših enoprostorcev. Tudi bolj izdelanih.
Notranost (125)	106	Ce iščete prostoren avtomobil, bo Verso kot nalašč za vašo družino. Kakovost notranje izdelave nas je razočarala.
Motor, pogon, podvozje (65)	49	Menjalnik ubije nekaj 'konjev', ki jih je prineslo delo inženirjev, podvozje pa občasno na kakšni luknji negativno preseneti.
Vozne lastnosti (70)	57	Pohvale kratki zavorni poti in stabilnosti. Prestavna ročica je priročno blizu.
Zmogljivosti (35)	25	Verso z ročnim menjalnikom je hitrejši in ima tudi nekaj večjo končno hitrost.
Varnost (45)	36	Brez 'prestižnejših' sistemov, a v osnovi dovolj varen paket aktivne in pasivne varnosti.
Gospodarnost (65)	43	Povprečna cena, nerazveseljiva garancija in od načina vožnje odvisna poraba goriva.
Skupaj	326	Veliko točk je zbral tale Verso, kar je lep dokaz, da Toyota z njim prodaja veliko avtomobila.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ prostornost
- ▲ prilagodljivost notranjosti (ravno dno, pomični sedeži, nastavljanje naklona naslonjala ...)
- ▲ uporabnost
- ▲ tiho delovanje motorja
- ▲ pametni ključ
- ▲ menjalnik (udobno delovanje, navolanska uhlija)
- ▼ kakovost izdelave notranjosti
- ▼ enosmernost potovalnega računalnika
- ▼ sistem zaklepanja
- ▼ bočni oprijem sprednjih sedežev
- ▼ dostop in prostornost sedesta in sedmega sedesta