



Yaris je majhen avto. Celo za razred, v katerem se je znašel. S 361 dolžinskimi centimetri in pol je prejšnji model veljal za enega najmanjših med tekmeci. In ta sloves se ga bo očitno držal tudi zdaj.

Novi Yaris je kljub vsemu zrasel. Vendar spet ne toliko, da bi se lahko pošteno kosal z evropskimi novinci. Predvsem ne dosega meje štirih metrov, ki je postala, recimo temu, magična v Yarisovem razredu. Če se lotimo števil: Toyotin malček je v dolžino pridobil dobrih 13 centimetrov, v širino 3,5 in v višino 4,5 centimetra. Ker te številke verjetno ne povedo prav veliko, pogledajmo še, kaj to pomeni v primerjavi z njegovim tekmecem, ki se najbolje prodaja na naših tleh, Cliom. Pa ne z novim, ampak s starim. Z njim sta si namreč veliko bližje. Torej, novi Yaris starega Clia v dolžino še vedno ne prekaša. Francoz je daljši za 2,5 centimetra, je pa po drugi strani ožji (za 5,5 cm) in krepko nižji (za 11 cm). Če ne bi poznali Japoncev in njihovih trikov glede izkoriščanja notranjega prostora, bi nehote pomislili, da so

na ceste poslali avto, ki ne dohiteva niti sodobnih meril o velikosti avtomobilov. Pa to ne bo držalo. Yaris v svoji notranjosti skriva nekaj zanimivih rešitev.

Stvari, s katerimi mu to uspeva, sicer ne moremo označiti za revolucionarne. Pomično zadnjo klop smo že videli tudi v drugih modelih, predvsem pa v njegovem predhodniku. Je pa res, da je v svojem razredu Yaris edini, ki jo ima. Res je tudi, da so jo Toyotini inženirji ponovno vzeli v roke in jo dodelali do te mere, da zadaj dobimo povsem ravno dno, če jo zložimo. Ob tem pa ne smemo zanemariti, da je še vedno deljiva.

Tisti, ki vas je v prejšnjem Yarisu navdušila ideja, kako narediti zanimivo in hkrati uporabno armaturno ploščo, se boste nad njo lahko še navduševali. Zamišl ostaja nespremenjena, izpopolnjeni so le predali okoli voznika in sovoznika in





»Novi Yaris starega Clia v dolžino še vedno ne prekaša. Francoz je daljši za 2,5 centimetra.«

sredinska konzola, ki je zaradi večjega prostora za noge postala ožja. Podobnega pa ne moramo reči za komande s podatki sicer uporabnega potovalnega računalnika. Ta gumb je svoj prostor našel med merilniki, kar od voznika zahteva nevarno stegovanje naprej proti vetrobranskemu steklu, grajo pa si zasluži še osvetlitev merilnikov, saj ne pozna kombinacije prižganih luči in dnevnih osvetlitve. Čudno, pri prejšnjem Yarisu s tem nismo imeli težav!

Ampak v življenju je že tako, da moramo na številnih področjih varčevati, in to so Toyotini inženirji storili tudi pri motorju. Mimogrede, tudi zanj velja, da je med prostorninsko najmanjšimi, ki še ženejo tekmece v Yarisovem razredu. V nasprotju s svojim predhodnikom pa nima več štirih, ampak le tri valje. To pomeni nekoliko

nemirnejši tek, več treslajev v notranjosti in zvok, ki vas spomni na marsikaj drugega kot na avtomobilski motor, zato pa so po drugi strani prednosti takšne zasnove nižji vzdrževalni stroški, manjša teža in ne nazadnje privarčevan denar pri gorivu. In če vse to vzamete v zakup, vam lahko tako motoriziran Yaris prav lepo služi. Seveda ga ne smete jemati kot družinski avto, s katerim se boste vsak konec tedna podali na večdnevni izlet - da je trivalnik močnejši od svojega predhodnika, naj vas ne tolaži, saj je novi Yaris zrasel in se 'poredil' - boste pa v marsikateri kraj v Sloveniji kljub temu prispeli brez večjih naporov in s povsem spoštljivim hitrostnim povprečjem. ■

Toyota Yaris 1.0 VVT-i Stella

Cena osnovnega modela:	2.850.000 SIT
Cena testnega vozila:	2.930.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p=1000 mbar / rel. vl.: 75 % / Stanje km števca: 4560 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	16,6 s
402 m z mesta:	20,2 s (109 km/h)
1000 m z mesta:	37,4 s (138 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	16,1 s
80-120 km/h (V.):	25,3 s

NAJVEČJA HITROST

155 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

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

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 998 cm³ - največja moč 51 kW (69 KM) pri 6000/min - največji navor 93 Nm pri 3800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 (Goodyear UltraGrip7).

Mase: prazno vozilo 1030 kg - dovoljena skupna masa 1440 kg.

Mere: dolžina 3750 mm - širina 1695 mm - višina 1530 mm - prtljažnik 272-737 l - posoda za gorivo 42 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,7 s - poraba goriva (ECE) 6,4/4,9/5,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostorna notranjost (širina vozila)
- ▲ prilagodljiv zadek
- ▲ s predali bogata armaturna plošča
- ▲ bogat paket opreme
- ▲ komande za avdiosistem na volanskem obroču

- ▼ namestitvev komand potovalnega računalnika
- ▼ ni možna regulacija osvetlitve merilnikov
- ▼ bočna opora prednjih sedežev
- ▼ ostri (neobdelani) robovi ponekod v notranjosti

Končna ocena

Novi Yaris je na pogled še bolj kupolast in zato prikupnejši od svojega predhodnika. Da je najmanjši med novinci v tem razredu, naj vas ne bega. Z zanimivimi triki je notranjost ostala enako prilagodljiva in še uporabnejša, kot smo je bili vajeni. Če vas življenje ne sili v hitro vožnjo, pa vas lahko povsem zadovolji tudi s trivaljnim 1,0-litrskim motorčkom, ki se je tokrat skrival v nosu.