

Super 'risek'

V dveh letih, kolikor je bil Toyotin Yaris 1.3 VVT-i pri nas na supertestu, se ga je prijel vzdevek ris. Malo zaradi posrečenega imena, ki nas je spodbudil k besedni igri, saj ris zveni precej podobno kot Yaris, malo pa tudi zato, ker nas je vedno znova, ko smo se peljali s tem malim avtomobilom, prijetno presenetil z živahnostjo svojega motorja.

Besedilo Peter Kavčič Foto Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič

avto magazin SUPERTEST avto magazin
100.000 km

**avto
magazin**

SUPERTEST

**Toyota Yaris 1.3
VVT-i Luna**

LJ Y9-477



Drugo mnenje



Aljoša Mrak
Bolj na začetku supertesta sem se z Yarisom peljal na Sicilijo.

Pomično zadnje klop sem porinil čisto k prednjim sedežem, v prtljažnik stlačil šotor, spalki in potovalke, klimo navil do konca in dva dni užival v vožnji po italijanskih avtocestah. Lahkotnost uporabe, poskočen 1,3-litrski motor, skromna poraba in okretnost so mi takoj prirasli k srcu. Na koncu sva ga s punco ocenila: kljub skromnim dimenzijam si je prislužil šolsko petico!



Borut Omerzel
Z malčkom sem užival le tri dni, toda v tem času sem skupaj s prijateljem prevozil

2780 kilometrov. Je dovolj udoben za dva (plus otrok tja do petega leta), poskočen in ne preveč požrešen. Priporočam ga za mestno in primestno vožnjo, torej kot drugi avtomobil, če si dva lahko privoščite. Pohvalo si zaslužita še samodejna klimatska naprava in samodejni podajalec petih zgoščenk, ki je vgrajen kar v armaturno ploščo pod radijem. Ne, kritik pa nič.



Vinko Kernc
Kar nekaj časa je minilo, kar sem nazadnje sedel v Yarisu, kar pa je mogoče še najbo-

lje za neobremenjen vtis. Majhen dovolj velik avto, bi rekel. Navzven pikapolonica, a ko sedeš vanjo in narediš nekaj kilometrov, kar pozabiš, da je 'reč' dolga komaj kaj več kot tri metre in pol, pa tudi zmogljiva je tale naša testna Toyotina utilitaria čisto dovolj, da se jo da prenašati na daljših poteh, ne samo v mestu. Le večjo posodo za gorivo bi si zaželel v tem primeru. Saj človek pozna na pamet vse pomembnejše slovenske črpalke in približne razdalje med njimi, tistih

med Vinkovci in Beogradom pa ne najbolje in se lahko nepredvidnemu zato 'izcimi' kak problem.



Tomaž Kerin
Po več kot petini od celotnih 100.000 prevoženih kilometrov mi je Yaris kar zlezal pod kožo. Majhen, okreten avto, ravno pravi za mestno vožnjo in prav tako primeren za daljšo vožnjo. Navkljub izgledu ponuja veliko več prostora za prtljago, kot bi si lahko predstavljali. Preizkušeno. Sprva malo nenavaden vtis zaradi oblike merilnikov, ki pa se je izkazala za zelo uporabno, saj so potnica ne vidi hitrosti in tako ne prihaja do nepotrebnega 'živciranja' voznika ... Zaradi domnevno prehitre vožnje ...



Matevž Korošec Že ob prihodu malega Yarisa v našo supertestno floto me je zanimalo le, če bo resnično zdržal vseh 100.000 kilometrov. Naši supertestni kilometri pač niso primerljivi s kilometri povprečnega uporabnika, pa čeprav govorimo o Toyoti. Da bo njegova naloga še nekoliko težja, se je pokazalo že v prvih mesecih. Zaradi svoje majhnosti, ki mu jo narekuje mestna uporabnost, se z njim nismo prav pogosto odpravljali na daljše poti, čeprav moram priznati, da je tistih nekaj poti v tujino, ki sem jih opravił z njim, minilo prav prijetno. Kljub temu je Yaris opravił predvsem naloge prekleto uporabnega mestnega avtomobilčka. To pa pomeni dodatne obremenitve tudi nekaterih ostalih sklopov motorja, zlasti zaganjača, zavor, sklopke in nezadnje menjalnika. Toda ob koncu supertesta, ko sem še zadnjič sedel vanj in se odpravil na meritve, je vse skupaj delovalo popolnoma brezhibno. Zaganjač je nalogo opravił dobro, sklopka ni pokazala niti trohice obrabe in menjalnik je med pretikanji še vedno oddajal svoj značilni zvok 'klonk klonk'. Natančno tako kot prvi dan.

Adovolite, da najprej nekoliko osvežimo spomin. Toyota je svoj mali mestni avto prvič predstavila jeseni 1998 z 1,3-litrskim šestnajstventilskim motorjem, ki zmore 87 KM, pa leto kasneje v Parizu. Natančno ta Yaris, ki ga vidite na sliki, je na naš super-test zapeljal spomladi leta 2002. Cena testnega vozila je takrat znašala 2.810.708 tolarjev, od osnovnega modela je bil naš Yaris dražji za 432.000 tolarjev. Ker se radi vozimo udobno, smo si namreč omislili električni pomik stekel, klimatsko napravo in radio s CD-izmenjevalnikom, skratka vsem, kar sodi v neko osnovno opremo za tak avtomobil. Da dostop do zadnje klopi ne bi bil preveč oviran, so nam zelo prav prišla še zadnja stranska vrata. Naš Yaris je bil tak, kot bi si ga zelo verjetno želel marsikateri uporabnik malega mestnega avtomobila.

Z njim smo prepotovali praktično vso Evropo. Čeprav so bili nekateri uporabniki tega avtomobila pred dolgo potjo nekoliko skeptični v smislu: »Ali je res primeren za tako dolgo pot (do Pariza, na Sicilijo, v Španijo)? Bo zdržal? Bo dovolj udoben?«, se je na koncu izkazalo, da so našemu risku storili krivico. Ko sedaj listamo testno knjigo, kamor smo sproti zapisovali vse opazke in mnenja, so bile ocene po vsaki, tudi tisti zelo dolgi poti, zelo dobre. »Preseneča me motor, ki je poskočen in malo porabi, ter prilagodljiva notranjost,« je pogosto zapisan komentar.

In tudi v resnici je tako. Yaris namreč sodi med avtomobile nižjega razreda, ki je v Sloveniji

najmočnejše zastopan (konkurenti so mu Clio, Corsa, Punto, C3 in ostala družčina), svoje centimetre pa ima dodobra izkoriščene. To se opazi že na zunaj, saj so kolesa pomaknjena na skrajne točke karoserije, v skupno dolžino pa meri 3.615 mm, kar je za mestno gnečo in večno pomanjkanje prostih parkirnih mest vsekakor ena večjih Yarisovih prednosti. To, da je okreten in vodljiv, smo že večkrat poudarili in prav je, da to storimo še enkrat. Navduševal nas je natančen volan (ki je s trikrakim volanskim obročem celo nekoliko športen) in podvozje, ki je bilo ravno prav udobno, a ne premehko, tako da se je z njim dal odpeljati tudi serijo hitrih ovinkov.

Vinko Kernc je v rubriki Drugo mnenje nekoč zapisal: »Glede na okretnost malčka in povsem solidno vodljivost je Yaris navdušujoč v vožnji, z njim mi je enako prijetno 'kvačkanje' v mestu in izven njega, mirno in brez negotovanja pa bi se z njim odpeljal tudi v München.«

Na dolgih relacijah se je naš risk resnično izkazal. Lansko poletje nas je pot vodila prav do Zaragoza sredi španske puščave. Tja in nazaj smo se brez težav in presenetljivo sveži prepeljali trije odrasli. V enem kosu smo prevozili 2.000 kilometrov od Slovenije, prek Italije, Francije in seveda Španije, potem še enkrat toliko nazaj. Z vso prtljago v tednu dni! Yaris se je kljub 1,3-litrskemu motorju izkazal s solidno potovalno hitrostjo in zmerno porabo osmih litrov bencina na sto prevoženih kilometrov (glede na obremenjenost avtomobila s



Od očesa do digitalnega mikrometra



Yaris je ves čas deloval utrujeno, ampak izključno zato, ker ga nismo pogosto prali; srebrna barva je na blato precej občutljiva. Mehanika, pravzaprav vsi mehanski deli, ki so podvrženi obrabi, so se izkazali odlično.

Časi, ko smo na Yugih (45) menjavali verigo za pogon odmične gredi vsakih 15.000 kilometrov, so očitno mimo, pri takšnem drobnogledu pa obenem postane jasno, od kod tolikšna zanesljivost Toyot po celem svetu. Če bi sestavne dele motorja naše supertestne Toyote obrisali in oprali, bi nam jih lahko mirno prodali za nove ... ali vsaj za malo rabljene. Vsekakor pa ne za 100.000 prevoženih kilometrov.

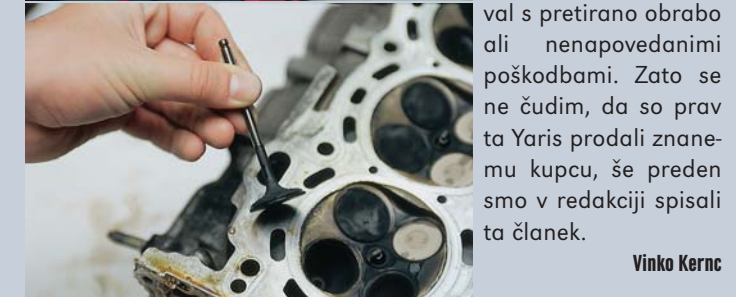
Nekaj mehanike smo ocenili z očesom: lamela sklopke je kazala znake normalne in enakomerne obrabe, brez zažganih delov, njena debelina pa je zadostovala še za polovico naše supertestne kilometrske kvote. Povsem enako smo ugotovili pri zavorah: brez pretirane obrabe, brez razpok, brez sledi pregrevanja. Tudi debelina kolutov je bila še globoko v dovoljenih mejah.

Pravzaprav nas je še najbolj zanimal motor. Da vseh 100.000 kilometrov ni spustil kapljice olja, še ni pokazatelj ohranjenosti, le doberga tesnenja. Kaj je pod aluminijem? Podrli smo ga zgoraj, da bi

našli sledi izrabljenosti na krmilnem mehanizmu. Našli smo odmični gredi brez raz, vidne so bile le sledi odmikavečev, kar je po besedah Toyotinih mojstrov normalno. Veriga ni raztegnjena in napenjala verige so v odličnem stanju.

Mogoče ventili? Zgorevalni procesi, vključno z velikimi temperaturnimi spremembami, so pustili sledi. Toda ventili so malce prek polovice tolerančne poti, kar bi plastično pomenilo še za predvidoma 75.000 kilometrov, pa tudi posebnega vzdrževanja še niso bili potrebni, čeprav se je na njih nabralo nekaj nesnage.

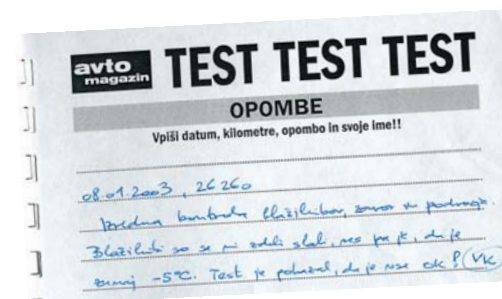
Zadnja možnost vitalne obrabe so valji in bati: obraba in ovalnost. Tovarna dovoljuje desetinko milimetra ovalnosti, mi pa smo izmerili 4 stotinke zgoraj in 3 stotinke spodaj. Torej niti polovico dovoljene. Premer valjev: tovarniška mera znaša 75 milimetrov, dovoljeno največje odstopanje je 13 tisočink čez to mero, v motorju našega Yarisa pa so valji veliki 3 tisočinke čez osnovno mero. Povedano po domače:



motor ni nov, je pa skozi strojnikeve oči neke na prvi tretjini življenjske dobe.

Tehnike po duši nas je ta pregled potolažil. Nismo se vedno obnašali do mehanike kot dobri gospodarji, a se Yaris vseeno ni maščeval s pretirano obrabo ali nenapovedanimi poškodbami. Zato se ne čudim, da so prav ta Yaris prodali znanemu kupcu, še preden smo v redakciji spisali ta članek.

Vinko Kernc



na. Če torej iščete majhen avtomobil za velike vozničke, to upoštevajte. V njem so spredaj dobro sedeli prav vsi - od velikih do majhnih, vsak si je lahko po svoje prilagodil sedež in volanski obroč.

Na zadnji klopi pa je stvar nekoliko drugačna. Na dnu ima namreč vodila, s katerimi se lahko pomakne naprej in s tem poveča prtljažnik na 305 litrov, kar bodo cenili vsi, ki se v dvoje odpeljejo kam daleč in potrebujejo več prostora. Če pa to še ni dovolj, Yaris omogoča preklap zadnje klopi in prtljažni prostor z osnovnih 205 litrov naraste na spodobnih 950 litrov. Seveda pa ob tako naprej pomaknjeni klopi ne ostane veliko prostora za noge

potniki, prtljago in precej težko nogo na stopalki za plin). Pohvalimo lahko tudi prostornost, kljub temu da je na zunaj majhen. Sedeži so bili dovolj udobni in široki, prostora za komolce pa je bilo dovolj tako pri vratih kot v sredini. Spredaj se v Yarisu sedi resnično kraljevsko, celo naš velikan Peter Humar, ki je do avtomobilov, kjer se z glavo zaleti v streho, neizprosno, se ni pritoževal. Našel je dovolj prostora za glavo in kole-

potnikov, ki se bodo zadaj počutili precej bolj utesnjeni kot spredaj. Tudi ko smo klop pomaknili povsem nazaj.

V začetku siva in pusta (pretrda, cenena, ...) plastika na armaturni plošči in oblogah nam je v teh dveh letih postala bolj domača. Grajo je zamenjala pohvala. Plastika je tudi danes taka kot takrat, ko je imel Yaris le tisoč prevoženih kilometrov, le vonj po novem avtomobilu se je izgubil in kakšna drobcena, komaj opazna praskica se je pojavila. Pa še to zaradi naše nerodnosti. To seveda šteje. Avto je resnično ohranil prvotni izgled do te mere, da bi po natančnejšem čiščenju zagotovo preslepili še takšnega strokovnjaka, ki ocenjuje rabljene avtomobile, in mu Yarisu prodali kot dve leti star

potnikov, ki se bodo zadaj počutili precej bolj utesnjeni kot spredaj. Tudi ko smo klop pomaknili povsem nazaj.

Meritev motorne moči smo opravili pri podjetju RSR Motorsport (www.rsrmotorsport.com). Ugotovili smo, da je motor po 100.000 kilometrih še vedno popolnoma pri močeh. Izmerili smo mu 64,1 kW oziroma 87,2 KM pri 6.073 vrt/min. To je pravzaprav celo nekoliko več kot navaja tovarna pri novem avtomobilu. Tovarniški podatek je namreč 63 kW ali 86 KM pri 6.000 vrt/min.



Meritev motorne moči smo opravili pri podjetju RSR Motorsport (www.rsrmotorsport.com). Ugotovili smo, da je motor po 100.000 kilometrih še vedno popolnoma pri močeh. Izmerili smo mu 64,1 kW oziroma 87,2 KM pri 6.073 vrt/min. To je pravzaprav celo nekoliko več kot navaja tovarna pri novem avtomobilu. Tovarniški podatek je namreč 63 kW ali 86 KM pri 6.000 vrt/min.



Drugo mnenje



Primož Gardelin Lahkih nog naokrog. Priku-pen malček

simpatične oblike, ravno pravšnji za izlete ob koncu tedna ali za hitro 'surfanje' po mestu. Prostorna notranjost preseneča glede na zunanje mere. Poskočen motor, izredno dobra vodljivost ter lega na cesti in bogata dodatna oprema so razlogi, da Yaris enostavno vzljubite že na prvi vožnji.



Peter Humar Mali Yaris je upravičil sloves, na katerem Toyota gradi svojo strategijo zadnjih nekaj let. Govorim seveda o zanesljivosti, ki pri malčku ni zatajila vseh 100.000 kilometrov. Pri tem tudi dejstvo, da je skoraj 20 centimetrov krajši od konkurence, ne moti pretirano, saj majhno zunanost odtehta dobra prilagodljivost in uporabnost v notranjosti. Toyota, kapo dol.



Dušan Lukič Pripadam, da sem sam dvomil, da bo lahko tako majhen in dokaj poceni avto brez težav preživel sto tisoč kilometrov. Ne zato, ker bi dvomil v njegovo mehaniko - bolj zato, ker je večino kilometrov nabral po mestu v rokav različnih voznikov.

Poleg tega bi bilo povsem logično, da bi se v plastiki pojavili črički, da bi odpovedala kaka malenkost, recimo ključka na vratih ali kako stikalo. Pa sem čakal in čakal in čakal in čakal ...

Prav zanimivo, kako malo težav ima lahko človek z avtom. Kot bivši lastnik avtomobila istega razreda sem bil vajen več obiskovanja servisa, predvsem pa tega, da se avtomobilu leta in kilometri bolj poznajo. Yaris pa je bil ob koncu supertesta v skorajda enakem stanju kot takrat, ko smo ga prevzeli. Dobra avtopralnica (vključno s kemičnim čiščenjem notranjosti, malo spreja za obnovo plastike in še kakšnim podobnim trikom) bi supertestnega Yarisa verjetno spremenila v praktično nov avto. Če k temu prištejem še vsa zabavo, ki jo je nudil v mestni gneči s svojimi majhnimi zunanjimi merami, okretnostjo in živahnim motorjem, mi je kar žal, da se je moral posloviti.



Bojan Levič Majhen navzven, velik navznoter. Človek dobi v Yarisu občutek, da sedi v razred večjem avtomobilu, kot mu ta dejansko pripada. Izjema je prtljažnik, ki ni ravno namenjen družinskim potovanjem. Tudi motor zasluži vse pohvale: porabi malo, solidno pospešuje, pri večjih hitrostih pa se ne trese kot kosilnica. Ja, vreden je svojega denarja!

avtomobil s 30.000 prevoženimi kilometri. Če ne zaradi drugega, sta takšna plastika in kakovostno blago zelo praktična za vzdrževanje. Z mokro krpo obrišeš prah in avto je kot nov! Japonci so že vedeli, zakaj so v Yarisu namestili takšno plastiko. Nikjer ni ne počila ne obledela, kar le dodatno pričra o kakovosti notranjih materialov.

Notranjost ima še eno odliko, ki so jo skozi celo testno obdobje še posebej cenile ženske. Govorimo o predalčkih, predalih, žepih in poličkah, kamor smo odlagali drobnarije, teh pa imajo ženske ponavadi vsaj enkrat več kot moški.

Nekateri so bili nekoliko manj navdušeni nad merilniki. Ti so digitalni in nameščeni na sredini armaturne plošče, tako da jih vidi le voznik. Pogrešali smo, da bi nam sicer dober potovalni računalnik pokazal, koliko kilometrov lahko še prevozimo s trenutno količino goriva. Namesto tega se je v trenutku, ko se je vklopila rezerva, le nekoliko neopazno utripajo-

če vklopila zadnja črtica na skali prikazovalnika ravnih goriva.

Sicer pa Yarisu ni bila vedno namenjena le sreča. Nekajkrat smo mu obdrsali odbijače, tik pred koncem supertesta pa nam ga je nekdo močno zavidal, saj so nas na njem pričakale sledi ključa. Ko je imel vsega 38.379 kilometrov (lani maja), nam ga je na Ravbarkomandi nekaj čez poldne obtokla kot oreh velika toča. Poškodb na laku ni bilo, le nekoliko pobuškan je bil, kar so mojstri hitro popravili, ostale so le tri komaj vidne vdolbinice. Pri 76.000 prevoženih kilometrih smo ga precej potolkli na obcestni ograji (tudi nezgoda je del življenja, s tem pa je bolj življenjski tudi naš supertest), a so ga na servisu popravili, da je spet deloval kot prej. Zaradi tega se nikjer ni pokazala rja ali kakšno zoprno tresenje, šklepetanje na spojih in podobno.

Na splošno je Yaris naredil zelo dober vtis, saj so pri njegovem snovanju očitno upoštevali vse pomembne malenkosti, ki na

CENE		
	2002	2004
Toyota Yaris 1.3 VVT-i 5V	2.542.000	2.651.000
Cool Luna ABS		
kovinska barva	46.308	61.000
CD-izmenjevalnik	193.413	203.683
SKUPAJ	2.781.172	2.915.683
vrednost vozila po opravljenem supertestu (eurotax)	1.360.000	
ZAVAROVANJA		
obvezno zavarovanje	98.117	
kasko zavarovanje (1% odb. franšize)	72.200	
GORIVO		
povprečna poraba goriva	7,4 l/100 km	
najmanjša poraba goriva	6,2 l/100 km	
največja poraba goriva	9,9 l/100 km	
	skupno št. kilometrov	količina (l)
SKUPAJ	100.763	7.498,51
skupni stroški goriva	1.508.700 SIT	(201,2 SIT/l)
STROŠKI NA PREVOŽENI KILOMETER		
stroški goriva	1.508.700	
stroški servisov	404.815	
obvezno zavarovanje (2x)	196.234	
kasko zavarovanje (2x)	144.400	
SKUPAJ	2.254.149 [22,5 SIT/km]	
stroški popravil	5.000	
SKUPAJ	2.259.149	





Na tehničnem pregledu ni bilo težav. Zadnji blažilniki so sicer kazali napore, ki jih je v 100.000 km doživel Yaris, a zamenjava še ni bila potrebna.



koncu pomenijo to, da uporabnik z avtomobilom nima neljubih popravil razen rednih servisov. Na njem nismo našli nič spornega, nobene kronične napake ali bolezni. Tik preden smo ga skupaj s Toyotinimi mehaniki razdrli, smo ga še zadnjič odpeljali na merilno mizo k RSR Motorsport, kjer je meritev (87,2 KM pri 6.073 vrt/min) pokazala, da je motor tudi pri 100.000 kilometrih pri polnem zdravju. Nato smo se z njim zapeljali še na celovit tehnični pregled. Meritve izpušnih plinov so pokazale od-

15.05.2003 (31.000 km)
V prednjih desnih vratih je slišati "najedajoče" ropotanje, še posebno pri malo glasnejši muski (basi) :-)
Kenih

lične rezultate, kar govori o dobrem izgorevanju in še vedno učinkovitem katalizatorju. Pregled sklopov podvozja je pokazal odlično stanje, saj ni bilo nikakršnih zračnosti ali sledov pretirane obrabe. Enako velja tudi za dno avtomobila. Nobenih znakov korozije razen nekaj malega na izpušnem sistemu. Preperelosti ali česa podobnega, ki bi nakazovalo na bližnjo potrebo po zame-



njavi, ni bilo. Nekaj malega odstopanja od idealne vrednosti je pokazal le test zadnjih blažilnikov. Medtem ko je prednji par (levi in desni blažilnik) deloval skoraj enako, je zadnji desni nekoliko oslabil pri učinkovitosti. Vsekakor pa je delovanje zadnjega para blažilnikov ostalo znotraj predpisanih norm. Tudi zavore so bile odlično ohranjene. Na prednji osi je bilo razlike v zavornem učinku za 10 %, na ročni zavori za 6 % in na zadnji osi le za 1 %. Celotno delovanje zavor je bilo tako ocenjeno z 90 %. Tako smo tudi tehnični pregled opravili brez težav in pripomb.

Naš mali risek se je tako izkazal z odliko, s čisto petico! Tehnika je vseskozi delovala brezhibno, kar potrjuje sloves, ki si ga je Toyota ustvarila pri svojih uporabnikih. Tako, izmerjeno na oko, si upamo trditi, da bi avto brez težav zmožal še enkrat toliko kilometrov. Lepšega priznanja si Yaris

STROŠKI REDNEGA VZDRŽEVANJA

Opis	Strošek (SIT)	Km
redni servis (15.000 km), filter olja, hladilna tekočina, olje, čistilo stekla	20.352	15.212
gumice brisalnikov, premontaža gum s centriranjem, čistilo stekla	9.082	16.823
premontaža gum + nove zimske gume	86.976	18.717
redni servis (30.000 km), filter olja, olje, čistilo stekla, mikro filter	38.781	29.800
potniške kabine, zavorna tekočina, retuširanje barve na zadnjem odbijaču		
nove letne gume in premontaža	69.900	30.814
redni servis (45.000 km), olje, filter olja, zračni filter, čistilo stekla, kontrola klimatske naprave	25.606	47.120
redni servis (60.000 km), filter olja, svečke, mikro filter potniške kabine, 2x gumice brisalnikov, zavorna tekočina, kontrola menjalnika (opazili smo zatikanje)	44.895	64.200
redni servis (75.000 km), olje, filter olja, čistilo stekla, zavorne ploščice, žarnica, hladilna tekočina, premontaža na zimske gume	59.482	76.133
redni servis (90.000 km), olje, filter, zračni filter, žarnica	49.741	90.000
SKUPAJ	404.815	

NAPAKE IN POPRAVILA

Opis	Strošek (SIT)	Km
brušenje zavornih kolutov	5.000	38.452
popravilo poškodovanega avtomobila (komplet hladilnika, prednji odbijač, maska, pokrov motorja, levi blatnik, zadnji levi bok, žaromet, zadnja luč, hladilnik klime	(1.049.854)*	75.000
SKUPAJ	1.054.854	

* strošek popravila je plačala zavarovalnica

Toyota Yaris 1.3 VVT-i Luna

CENA: [Toyota Adria]
TESTNO VOZILO (2002): 2.781.000 SIT
TESTNO VOZILO (2004): 2.916.000 SIT

Moč: 114 kW (155 KM)
Pospešek: 11,8 s

Največja hitrost: 173 km/h
Povpr. poraba: 7,4 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 11,8
402 m z mesta: 18,2 (123 km/h)
1000 m z mesta: 33,7 (153 km/h)

Največja hitrost 173 km/h (V. prestava)

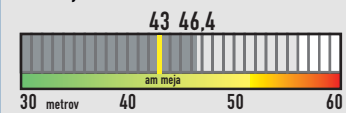
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 6,2
največje povprečje 9,9
skupno testno povprečje 7,4



Trušč v notranjosti dB

Prestava III. IV. V.
50 km/h 57 56 55
90 km/h 68 65 63
130 km/h 70 68
Prosti tek 39

Zavorna pot m
od 100 km/h: 46,4
(AM meja 43 m)



Napake med testom

- brez napak

Diagram menjalnika:

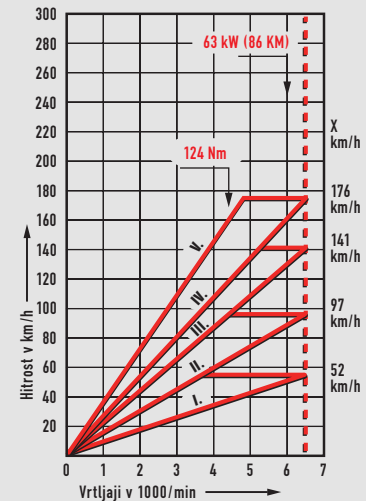
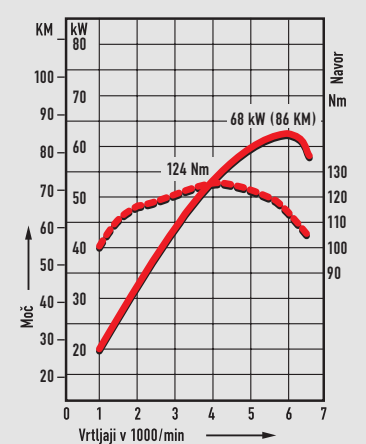
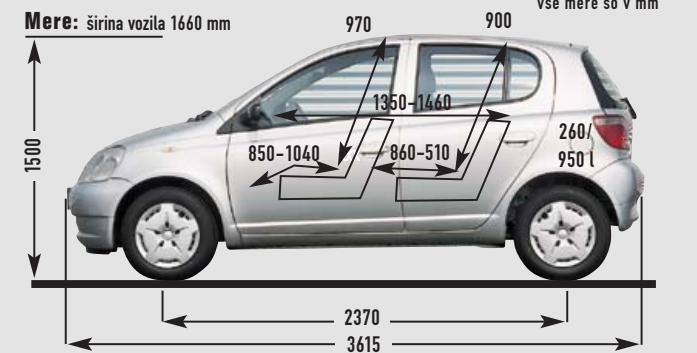


Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,0 x 73,5 mm - gibna prostornina 1299 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 63 kW (86 KM) pri 6000 vrt/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s - specifična moč 48,5 kW/l (66,0 KM/l) - največji navor 124 Nm pri 4400 vrt/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 1,904; III. 1,310; IV. 1,031; V. 0,864; vzvratna 3,250 - diferencial 3,722 - platišča 5,5J x 14 - gume 175/65 R 14 T, kotalni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000 vrt/min 32,8 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 895 kg - dovoljena skupna masa 1350 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 70 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,1 s - poraba goriva (ECE) 7,7/5,0/6,0 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1660 mm - kolotek spredaj 1440 mm - zadaj 1420 mm - rajdni krog 10,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1370 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.

Tabela končnih rezultatov meritev:

Stanje kilometrskega števca	1.766 km (0 km)	56.809 km (50.000 km)	100.213 km (100.000 km)
Pospešek 0-100 km/h (s)	11,8	11,6	11,8
Prožnost 402 m z mesta	18,3 s (124 km/h)	18,2 s (121 km/h)	18,2 s (123 km/h)
Prožnost 1000 m z mesta	33,5 s (151 km/h)	34,1 s (146 km/h)	33,7 s (153 km/h)
Največja hitrost (km/h)	176 km/h	175 km/h	173 km/h
Poraba goriva (l/100 km)	8,3	8,0	7,4
Zavorna pot 130-0 km/h (m)	70,0	75,3	76,2
Zavorna pot 100-0 km/h (m)	41,4	45,0	46,4
Okoliščine meritev	23 °C / 1017 mbar / 68 %	-1 °C / 1007 mbar / 47 %	20 °C / 1015 mbar / 53 %
Pnevmatike	175/65 R 14 T (Bridgestone B391)	175/65 R 14 T (Blizzak LM-18 M+S)	175/65 R 14 T (Bridgestone B300 Evo)

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ mladosten videz, zanimivi merilniki
- ▲ bogata oprema
- ▲ živahen motor
- ▲ natančen menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop
- ▲ veliko predalov in predalčkov
- ▲ kakovost izdelave
- ▼ majhen prtljažnik
- ▼ siva (monotona notranjost)
- ▼ trda plastika
- ▼ sovoznikova varnostna blazina ni izklopljiva
- ▼ potovalni računalnik nima podatka o dometu