

# Yaris Bolognese



Verjetno motorshowa v italijanski Bologni ni treba posebej predstavljati, saj ima že vrsto let dolgo tradicijo in (med drugim) predstavlja neuradni zaključek rally sezone za svetovno prvenstvo.

Besedilo  
Primož Gardelin  
Foto  
Saša Kapetanovič

Pred leti zaljubljen v bencinske hlape, ki so opojno očarali mojo mladost ter me zasvojili s hrepenenjem po vsem, kar ima štiri kolesa in močno ropota, sem bil redni obiskovalec motorshowa v Bologni. No, čas in okolje sta me nekako spravila na realna tla, tako da sem nekaj sezon izpustil. Ampak pravilo še vedno drži: enkrat zasvojen, nikoli ozdravljen. Zamikalo me je, da bi si ta spektakularni šov ponovno ogledal. Beseda da dejanje in že smo tu, z Yarisom drvim proti Bologni. Zakaj pa ne? Saj sploh ni tako daleč. Ves čas se peljem po avtomobilski cesti in tako potrebujem le 3 do 4 ure za teh slabih 400 km. Na italijanskih avtocestah vseskozi opozarjajo napisi za meglo in čeprav so Yariseve luči izredno dobre, utegne biti megla smrtno nevarna, če je ne jemljete skrajno resno. Utrujenim očem pomaga počitek na bližnji bencinski črpalki. Vendar megla še vedno ostaja, zato je treba nadaljevati z vso previdnostjo. Tudi italijanski prometni zakon se spreminja. Večkrat opazim napise, ki me spomnijo, da ima ta ali oni prekršek vrednost 5 ali 10 kazenskih točk. Še največ je tistih uporabi telefona med vožnjo. Ko

## Gume so poceni!

Se spomnite lanskega prvega snega? Okoli 20. oktobra? Pri Avto magazinu smo si petkov večer zapomnili. Kombinacija malenkosti snega na cesti, letnih gum in preveč sunkovitega dela z volanom (ko je s tovornjaka pred supertestnim Yarisom odletela velika snežna plošča) je povzročila nekajtedensko prekinitev supertesta. Yaris jo je ob ne prav nežnem stiku z varovalno ograjo ob avtocesti kar dobro skupil, kljub temu pa potniki niso staknili niti praske.

Seznam popravil je bil dolg: od hladilnika (33 tisočakov brez DDV) do prednje vezne stene (31 tisoč), od levega blatnika in prednjega odbijača (13 in 19 tisoč) do zadnjega levega boka in zadnjega odbijača (18 in 20 tisoč), od luči (25 tisoč) do hladilnika klimatske naprave (najdražji del, slabih



60 tisočakov). Pa seveda še vse drugo, kar gre ob takem bližnjem srečanju z varovalno ograjo po gobe. Skratka: na računu se je nabralo za slabih 600 tisočakov delov.

Positivna stran: Yaris je bil popravljen hitro in ne na prvi ne na drugi pogled mu ni videti, da se mu je karkoli zgodilo. Na servisu so delo opravili odlično.

Vse skupaj pa je le še en dokaz, da so zimske gume najcenejša naložba. Yaris je sedaj seveda obut vanje - pravzaprav je bil že v času trčenja »naročen« pri vulkanizerju. Zmanjkal je le en konec tedna ...

se približam Bologni in je čas za izvoz, se promet nenadoma tako zgosti, da nastajajo mirujoče kolone. Očitno je le eno: prispeli smo! Med 80.000-glavo množico,

ki si želi spodobno parkirati, je pač treba biti potrpežljiv in ohranjati mirno kri. Vsi bomo prišli na vrsto. Spektakel je ob ponovnem pogledu na rally poligon in

ob zvoku pravih WRC-dirkalnikov enostavno nepopisen. Priporočam vsakomur! Sicer pa je italijanska kava še vedno najboljša daleč naokrog. ■

## Audi A4 Avant 2.5 TDI Multitronic

avto magazin SUPERTEST 100.000 km avto magazin

### Skala

Ne, ni bila na cesti, in ne, nisem se zaletel vanjo. Da, Audi je še vedno cel. Berite naprej!

Primerilo se je, da sem v zadnjih nekaj tednih večkrat moral v Beograd. Primerilo se je tudi, da sem vedno sedel v drugem avtomobilu. Vsi so imeli skupni imenovalec: veliki, udobni, kot nalašč za dolge poti. Nemalokrat so bile te vožnje enodnevnice - tja in nazaj, nikoli pa nisem ostal več kot dva dni. Moj hrbet se je torej dodobra spoznal z vsemi vrstami sedežev in podvozij. Ugotovil je, da ni vsak potovalni avto primeren za dolge poti.

Najbolj mu je bil všeč tisti, ki spredaj nosi štiri kroge in sliši na ime Audi. Naša supertestna Štirica požira avtocestne kilometre kot za stavo. Z dizelskim šestvaljnikom sicer nisva prav dobra prijatelja, ko ga zbudim v mrzlem jutru, ker glasno pove, da bi mu prijalo potegniti še kakšno urico, ampak dela brez težav, na avtocesti pa ga pri hitrosti 160, 170 km/h tako ali tako ni slišati. Na poti iz Ljubljane v Beograd in nazaj je potovalni računalnik zapisal povprečno porabo 9,5 litra nafte na sto kilometrov. Solidno, toda - 1,9-litrski štirivaljnik s 130 KM je varčnejši in na cesti nič manj zmogljiv.

A4 mi je všeč, ker tudi pri 90.000 kilometrih v notranjosti nič ne škripa. »Build like a rock!« se prek luže hvalijo Chevroletovi terenci. Audi jih nese po celi črti. Sedi se odlično, ker nam je prijazen



Foto: Aleš Pavličič

uvoznik v supertestnem avtomobilu naročil športne sedeže - hvala - toda sovoznikov, če je zaseden, občasno škripa. Na naslednjem servisu ga bodo morali podmazati. Štirica se pelje precej lepše kot (trenutna) Šestica in je, če ne potrebujete prav dosti prostora, boljša izbira. Razen enkrat na leto (družinsko smučanje) je A4 odlična izbira.

Boštjan Jevšek

## Mercedes-Benz Vaneo 1.7 CDI Family

avto magazin SUPERTEST 100.000 km avto magazin

### Spredaj za štiri, zadaj za šest

Tako, zdaj vemo povedati tudi o dobrih in slabih straneh Vanea, ko je ta polno obremenjen. Še preden pa se lotimo naših opažanj, najprej povejmo, da nas je na preizkusu tokrat sodelovalo pet, da smo se odpravili proti večnemu mestu Rimu in da smo v štirih dneh prevozili dobrih 1800 kilometrov. Torej o zahtevnosti testa ne bi smelo biti dvomov. In kaj smo ugotovili?

S prtljago v Vaneu zagotovo ne boste imeli težav. V zadku je namreč toliko prostora, da bi se lahko na tako dolgo pot brez težav odpravilo tudi šest in ne le pet potnikov, kolikor jih sme sprejeti Mercedesov limuzinski kombi. Motorček delo opravlja povsem spodobno, ko pomislimo na porabo goriva, odkar se je vožnja po italijanskih avtocestah nekoliko umirila, pa bi to lahko zapisali tudi za potovalno hitrost, čeprav je res, da vas s svojimi zmogljivostmi ta agregat ne bo posebej navduševal. Manj zadovoljen bo na tako dolgih poteh tisti, ki bo moral sedeti na sredini zadnje klopi, saj mu zaradi povišanega položaja sedenja zadaj pogled na cesto omejuje osrednje vzvratno ogledalo, počutje grenijo zračniki na sredinski konzoli in njihov dotok zraka, za povrh pa svoje prispevata še preostala potnika zadaj, saj prostora za ramena hitro zmanjka. Ampak, da ne bo pomote: da ugotovite to, morajo zadaj sedeti trije odrasli.

Matevž Korošec



Foto: Matevž Korošec