



# MANJ POMENI več

Toyota Yaris je še vedno le majhen mestni avtomobil, ki mu štiri metre skupne dolžine sploh ni cilj. A ne glede na centimetrsko skromnost preseneča s seznamom slabosti, ki je vedno krajši!

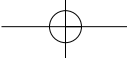
**M**orda marsikomu ni bilo jasno, zakaj se pri Toyoti v nasprotju s tekmeči kot pijanci plata držijo skromnih zunanjih mer Yarisa, dokler niso predstavili večjega (in Yarisu oblikovno podobnega) Aurisa. Potem kmalu postane jasno, da mora Yaris ostati majhen (in s tem zadovoljiti samske meščane, beri: večinoma meščanke), za kakšen centimeter več v notranjosti pa bo treba še malce počakati na Aurisa!

Seveda Yaris ostaja čistokrvni mestni potepin: pregleden, gibčen, uren, zelo prijeten za vsakodnevne vožnje po prenatrpanih mestnih središčih. Za tiste manj vešče vrtenja volana smo v testnem avtomobilu preizkusili še parkirna tipala na zadnjem delu, ki že tako preprosto parkiranje še olajšajo, najbolj pa smo se navduševali nad številnimi predali, kamor bodo predvsem ženske voznice lahko porinile od majhne torbice do denarnice (polne evrskega drobi-

ža), po možnosti še zlojživljev dežnik, telefon, pribor za ličenje itd. Težava nastane le takrat, ko so vsi predali (dva pokrita na armaturni plošči, dva žepa na straneh sredinske konzole, predalnika med prednjima sedežema, prostor v vratih ...) polni, vi pa ne veste, kam ste zatlačili kakšno malenkost! K opremi Stella prištevajo še sedem varnostnih blazin, ABS, avtoradio (MP3), sicer težko dostopen potovalni računalnik, osrednjo ključavnico, ročno klimatsko napravo, električno pomoč pri upravljanju bočnih stekel in nastavljanju vzvratnih ogledal, po višini nastavljen voznikov sedež, v vseh smereh prilagodljiv usnjen volanski obroč ... Pogrešate kaj? Mogoče le 15-palčna aluminijasta platišča, ki jih dobite v bogatejši opremi Sol, a to lahko uredite tudi takrat, ko kupujete

nove gume. Skratka: razvajanje, za katero pa je treba glede na skromno velikost kar globoko seči v žep!

Bistvo našega testa je bil preizkus 1,3-litrskega bencinskega motorja, ki s tehnologijo VVT-i zagotavlja 64 kilovatov (87 'konjev'). Nad 1,4-litrskim turbodizlom (beri Avto magazin številka 3/06) smo bili seveda navdušeni, saj ga kar razganja od navora in se vsakodnevno odkupi z majhno porabo goriva, toda kako se bo obnesel bencinski motorček? S (skoraj) eno besedo: zelo dobro! Ni dolgega predgretja, ki ti v mrzlih zimskih jutrih cefra živce zaradi časa, ki ga zaradi poznega odhoda in posledičnega zamujanja na sestanek seveda nimate, ni traktorskega zvoka, ki bi zbujal sosede, ni izrazitih treslajev, ki bi lahko kar nadomestili kakšno pregrešno drago masažo v vaših



hitrosti 130 kilometrov na uro peta prestava malce 'prekratka', zato se motor takrat vrti s slabimi 4.000 vrtljaji in preglesi glasovno slabše opremljene sopotnike.

Sedaj se boste verjetno vprašali, zakaj v uvodu piše, da je vedno

»Motor je najbolj prepričljiv pri nižjih vrtljajih.«



najljubših toplicah ... Motor je najbolj prepričljiv pri nižjih vrtljajih, zato je pravi užitek spreminjati zobniška razmerja s prijetnim petstopenjskim menjalnikom, nekoliko pa mu zmanjka sape v višjih. Edina slabost menjalnika je, da je pri

manj minusov. Zato ker bi lahko (če bi na uradnih Toyotinih servisih naročili in odšteli okroglih 70 evrov) moteče prižiganje luči podnevi in s tem posledično slabšo osvetlitev instrumentne plošče zlahka odpravili, saj ponujajo sistem tako imenova-



### Toyota Yaris 1.3 VVT-i Stella

<b>Cena osnovnega modela:</b>	12.590 evrov
<b>Cena testnega vozila:</b>	13.336 evrov

#### NAŠE MERITVE

(T=9 °C / p= 1017 mbar / rel. vl.: 59 % / Stanje km števec: 2800 km)

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	12,4 s
402 m z mesta:	18,3 s (121 km/h)
1000 m z mesta:	34,0 s (150 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	12,6 s
80-120 km/h (V.):	19,3 s

#### NAJVEČJA HITROST

170 km/h  
(V. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 45,0 m (AM meja 42 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,0 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1296 cm<sup>3</sup> - največja moč 64 kW (87 KM) pri 6000/min - največji navor 121 Nm pri 4200/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 T (Goodyear UG7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1055 kg - dovoljena skupna masa 1480 kg.

Mere: dolžina 3750 mm - širina 1695 mm - višina 1530 mm - prtljajnik 272-1086 l - posoda za gorivo 42 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (ECE) 6,0/5,3/7,2 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ veliko predalov

- ▼ prekratka peta prestava
- ▼ težko dosegljiv potovalni računalnik
- ▼ nima dnevnih luči

#### Končna ocena

Če vam centimetri niso najpomembnejši, temveč raje stavite na kakovost, okretnost in mestno uporabnost, potem z Yarisom ne morete zgrešiti. V dobi turbodizlov se je 1,3-litrski bencinski motorček odlično znašel, saj je dovolj tih, prožen in varčen, da vas ne bo razočaral.

nih dnevnih luči. Podnevi se samodejno prižgejo, ob čemer ostaja močna osvetlitev armaturne plošče, ponoči pa prižgete luči in notranja osvetljenost ne bo več tako intenzivna. Preprosta rešitev, ki jo toplo priporočamo! Testni Yaris sicer ni imel tega sistema, zato ima še ta minus, treba pa je povedati, da pripomočka ne oglašujejo na glas, saj ga Toyota pri nas ne ponuja med originalnimi deli. Zato velja: Yaris ni popoln, je pa v samem vrhu. Vedno bolj! ■

