

Kaj bi rekel Darwin?



O Charlesu Robertu Darwinu boste zaradi obletnice letos veliko brali. Tudi o Yarisu bi morali zaslediti kakšen stavek več kot lani. Razlog? Tretja najmanjša Toyota je prenovljena. Darwin bi rekel, da je evlucijsko nova.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič



| Toyota Yaris 1.33 Dual VVT-i Sport (5 vrat)

» Znameniti naravoslovec je živel prezgodaj, da bi se ukvarjal z avtomobilizmom, ki mu po vsej verjetnosti zaradi uničujočega vpliva na naravo ne bi bil preveč blizu. Morda bi iz kupa pločevine potegnil ljubega Yarisa, ki ima v pomlajeni izdaji okolju prijaznejše motorje in tudi tehniko ustavi-spelji (Stop-Start). Ta bi bila predmet njegovega preučevanja. Pri Yarisu letnik 2009 je na zunanosti toliko novega, da bodo že lastniki zadnje generacije (od leta 2005–2009) morali opraviti neposredno primerjavo. Parkiran ob starem novi razkrije drugačne luči (prednji žarometi se v spodnji polovici zalomijo, zadnje luči imajo več beline in poudarjene smernike ...), nova sta odbijača (z vgrajenimi 'zaščitami', prednji še z drugačnimi režami in površino okoli

meglenk, zadnji pa z drugačnim prostorom za registrsko tablico) in nova, opazno nižja je motorna maska. Spremembe so res tako drobne, da so opazne šele po podrobnem pregledu, za katerega sicer ne boste potrebovali toliko časa, kot ga je Darwin preživel na ladji Beagle. Da gre za evlucijsko nasledstvo predhodnika, je pri prenovljenem Yarisu opaziti tudi v notranjosti: enaka plastika slabše kakovosti (nekateri konkurenti z novo Fiesto na čelu tu dajejo mali Toyoti pravo lekcijo) z največ povprečno kakovostjo izdelave in grozozansko število odlagalnih mest (v tem je Yaris prvak med malčki) s kar štirimi pokritimi predali so še vedno Yarisova značilnost. Med slabimi lastnostmi Yarisa so tudi oster rob na prednjih vratih, ob katerega se lahko

hitro opraskate, pomanjkanje dnevnih luči, neugodno postavljen gumb za upravljanje enosmernega potovalnega računalnika in slabe stopalke. Sklopka ima nekaj praznega hoda in čudno vpetje, pri stopalki za plin pa



gumijasti predpražnik tako nadležno pokriva udrtno pod stopalko, da je treba nanjo, če želimo drveti s polnim plinom, pritisniti, kot bi teptali cigaretni ogorek. Smo že napisali, da ima Yaris nenormalno število odlagalnih mest? Med njimi so tudi žepka na hrbtisčih prednjih (z bočnim oprijemom enako slabo obdarjenih) sedežev in dva uporabna kotička na sredini armaturne plošče, ki je dobila temnejšo imitacijo kovine (pri opremi Sport) in drugačno zasnovno zgornje ploskve (CD



in MP3) radia ter drugačne, boljše obrobe vrtljivih gumbov klimatsko-prezračevalnega dela. Ročica menjalnika zdaj pozna tudi (dobrodošlo) šesto stopnjo, natančnost in lahkotnost pa je očitno podedovala po

predhodnici s petimi stopnjami. Presenečeni smo nad (serijsko) odsotnostjo dvojnega dna v prtljažniku, ki pri predhodniku tako lepo poskrbi za razdeljevanje prtljažniških litrov in pri podiranju zadnje klopi postreže

Kratek test

| Toyota Yaris 1.33 Dual WTi Sport (5 vrat)



“Pozor! Toyota,
ki ugaša v križiščih.”

z ravnim dnom. Toyotin izgovor, da je zdaj prtljažnik večji, je malo za lase privlečen, saj je po velikosti enak tistemu v predhodniku, če lahkotno odstranljive elemente dvojnega dna pustimo v garaži. Namesto ravnega dna pa v novem Yarisu pri podiranju deljivih naslonjal nastane stopnica! Yaris je zaradi vzdolžno pomične zadnje klopi (vsak del posebej se lahko pomakne za 150 milimetrov, za 10 stopinj pa je nastavljen tudi naklon naslonjal) s svojimi 3,8 metra pravi prostorski čudež. Ni redkost, da kak velikan sede za potnika na prednjih sedežih in presenečeno ugotovi, da ima povsem dovolj prostora za kolena in glavo. No, v takšnem scenariju je prtljažnik ustrezno manjši, kadar pa na zadnjo klopico posedemo otroke, se prtljažnik ustrezno poveča. Pri varnosti hvalimo pet varnostnih blazin (kolenska vključena) in dve zavesi (od opreme 998 oziroma Stella naprej), grajamo pa dejstvo, da je pri Yarisu za stabilizacijski sistem VSC treba doplačati pri vseh opremah razen pri najboljših TS in TS Plus. Yaris je na žalost avtomobil, ki tudi za ceno 14 tisočakov ne premore pomembnega varnostnega pripomočka. Pograjali bi tudi ime opreme testnega Yarisa, saj bi od Sporta pričakovali kaj več kot drugačna platišča, iz TS-ov pobrane oranžne 'analogne' merilnike in dodatno zatemnjene šipe ter v usnje odeta prestavno ročico in volan. Volan je nastavljen po višini in globini, vzvratna ogledalca poganja elektrika, prav tako prednji bočni šipi. To bi bilo za bralke in bralce o novem Yarisu, ki jih malček zanima v kombinaciji z 1,0-, 1,4- ali 1,8-litrskim motorjem, vse. Za druge, ki jih mika v Franciji narejeni japonsček z 1,3-litrskim bencincem, pa imamo dve

novici. Slabo in dobro. Slaba je, da motorja ni več v ponudbi, dobra pa je novi 1,33-litrski naslednik s kar 74 kilovati (101 'konjem'). Motorček s spremenljivim krmiljenjem ventilov in z zanimivo kompresijo (11,5 : 1) je za 10 kilovatov močnejši in varčnejši ter ekološko sprejemljivejši (21 gramov CO₂ manj na prevoženi kilometer) od predhodnika. V križišču, ko stojite pred semaforjem, je tako tih, da boste imeli občutek, da je ugasnjen. No, resnica je, da motor res 'spi', za to pa skrbi sistem ustavi-spelji, ki v Yarisu ob takšnih scenarijih skrbi za varčevanje z gorivom. Samo na našem testu je potovalni računalnik ugotovil, da smo pred rdečimi lučmi (ob ustreznih pogojih, kot so primerna ogretost motorja, ustrezno napolnjen akumulator, prestavna ročica v nevtralnem položaju in odmaknjena noga s stopalke za sklopko ...) preždeli skoraj uro in pol časa. Še dobro, da smo ga vrnil, sicer bi že pisal o dnevih, mesecih, letih ... Zanimivo, Toyotin sistem, ki motor prižge zelo elegantno in dovolj hitro, ko voznik pohodi stopalko za sklopko (in prestavi), je deloval tudi v hladnem vremenu pri temperaturah komaj nad ničlo. Naše meritve, če upoštevamo zadnji prestavi (v primeru prejšnjega 1.3 sta to četrta in peta, pri 1.33 pa peta in šesta), so pokazale, da je novi motor prožnejši, čeprav smo ga preizkušali še z zelo malo prevoženimi kilometri, in konkurenčen podobnim agregatom drugih proizvajalcev. Pri prehitevanjih, odločnejših pospeševanjih in vožnji v klanec, kadar je Yaris naložen, je treba redno posegati po prestavni ročici in njegov motor priganjati (a

Toyota Yaris 1.33 Dual WTi Sport (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 14.200 EUR
Cena testnega vozila: 14.200 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.0174 mbar / rel. vl. = 48 % / Starje kilometrskega števca: 1.236 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 12,3 s
402 m z mesta: 18,8 s (123 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 12,8 s/16,7 s
80-120 km/h (V./VI.): 14,1 s/18,9 s

NAJVEČJA HITROST

175 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 50,1 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.329 cm³
- največja moč 74 kW (101 KM) pri 6.000/min - največji navor 132 Nm pri 3.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 H (Firestone Winterhawk).
Mase: prazno vozilo 1.080 kg - dovoljena skupna masa 1.480 kg.
Mere: dolžina 3.785 mm - širina 1.695 mm - višina 1.530 mm - prtljažnik 272-737 l - posoda za gorivo 42 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 6,1/4,5/5,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- okretnost
- prostornost in prilagodljivost
- lahkotno vstopanje in izstopanje
- odlagalna mesta
- primernost motorja
- menjalnik

- cena
- kakovost notranjih materialov
- slabo zapiranje zadnjih bočnih vrat
- ni dvojnega dna prtljažnika
- odročnost gumba za potovalni računalnik
- VSC za doplačilo

Končna ocena

Litrski bencinec je preslaboten, 1,8-litrski brat pa požrešen, da bi lahko ogrozila prestol, ki ga novi 1,33-litrski motor, podedovan po 1,3-litrskem predhodniku, zaseda kot najprimernejša izbira za Yarisa. V igri je še dizel, ki pride v poštev zaradi večjega navora, še manjše porabe goriva in večjega zanosu, ki ga pokaže pri vožnji navkreber. Omenimo naj še dvome nekaterih o vzdržljivosti sistema ustavi-spelji, a to so stvari, s katerimi se bo verjetno ukvarjal drugi lastnik prenovljenega Yarisa.

ne v četrtni in peti prestavi, še manj v povsem varčevalni šesti prestavi), kar pri vrtenju nad 3.500 vrtljaji (v šesti prestavi pri avtocestnih 140+ km/h) prinese višjo stopnjo hrupnosti, a do 130 km/h je motor dovolj tih. Yaris je zaradi svojega mehkejšega vzmetenja primernejši za mirnejša potepanja, ko so pri varčni vožnji možne tudi povprečne porabe pod šestimi in sedmimi litri. Novi motor daje največ v srednjem območju vrtljajev in je zelo primeren za Yarisa. 🏎️