

Večji, a še vedno majhen!

Avtomobili nenehno rastejo, kar je danes v razredu malih avtomobilov še toliko očitneje. Tudi Toyota je 'napihnila' Yarisa, a je ta kljub prirastku v vse smeri še vedno eden najmanjših med sebi enakimi.



Res je, novi Clio je zrasel, Peugeotov 207 prav tako in tudi Fiatov Punto ni nobena izjema. Vsi ti mali avtomobili so z zadnjo generacijo zrasli na skupno dolžino okoli štiri metre ali celo prek nje. Včasih so štiri metre v dolžino merili predstavniki spodnjega srednjega razreda, ne pa predstavniki razreda malih avtomobilov. Yaris s svojo majhnostjo že vseskozi štrli iz povprečja. Navsezadnje je bil doslej najkrajši mali avto, z njegovo drugo generacijo pa se to ni veliko spremenilo.

Toyota je Yarisovo zunanjo majhnost opravičevala z njegovo prostornostjo in uporabnostjo.

Glede na to, da konkurenca ponuja vedno več, tudi Japoncem ni preostalo drugega, kot da povečajo Yaris, saj vanj resnično ni šlo nič več. Posledica tega je nateg malčka za 11 centimetrov v dolžino na skupno 3,75 metra, njegova razširitev za 35 milimetrov na skupno 1695 milimetrov in povišanje za 3 centimetre na 1530 mm. Pri tem je zrasla tudi medosna razdalja za okroglih 9 centimetrov, saj sta prednji in zadnji par koles zdaj nameščena kar 2,46 metra narazen. Kljub povečanju v vse smeri pa je Yaris še vedno eden najmanjših malih avtomobilov na trgu. Medtem ko je konkurenca dosegla ali celo



Test | Toyota Yaris 1.4 D-4D MultiMode Stella

preseglja dolžino štirih metrov, stavi Yaris predvsem na svojo majhnost in okretnost. Toda njegova kabina je še vedno radodarno prostorna.

V prejšnjem modelu je bil notranji prostor dobro izkoriščen zaradi dokaj pokončnega sedenja potnikov in vzdolžno pomične zadnje klopi in seveda je to podedoval tudi novinec.

Sedenje je še naprej dokaj pokončno, pri čemer sedijo potniki tudi rahlo višje kot v konkurenčnih izdelkih. Zadnja klop, ki jo lahko v prvem Yarisu pomikate za 10 centimetrov naprej in nazaj, je v novem vzdolžno pomična že za 15 centimetrov. To pomeni seveda ali majhen osnovni prtljažnik, ki je z 272 litri kljub temu večji kot doslej, in zelo veliko prostora za kolena zadnjih potnikov ali pa rekordno velik osnovni prtljažnik z največ 363 litri prostora in skoraj nič vzdolžnega prostora za kolena na zadnji klopi. Inženirji pa svojega dela še niso končali tu.

Pri starem Yarisu je bil po tretjinah deljen in zlojživ samo naslon klopi, sedalni del pa je bil v enem kosu. Po novem pa je tudi sedalni del razdeljen na desno tretjino in levi dve tretjini, tako da lahko poleg zlaganja posameznega dela naslona zdaj tudi njegov sedalni del vzdolžno pomikate in zlagate. Vsekakor uporabna reč, če želite naložiti večji kos prtljage v zadek, a ob tem v avtu peljati še koga poleg sebe in sovoznika.

Zelo dobra uporabnost prtljažnika pa je dopolnjena še s pravilno obliko razpoložljivega prostora in povsem ravnim dnom, kadar bi želeli uporabiti celoten prtljažnik. Tvorita ga namreč polica, ki loči osnovni prtljažnik v dve nadstropji, in povsem do vodoravne lege zloženi hrbtišči naslonov zadnje klopi. V 'kletnem' delu osnovnega prtljažnika se skrivata tudi priročna odlagalna predalčka, ki ju je mogoče tako kot samo polico preprosto odstraniti iz vozila.

Od predalčkov omenimo le še skupno 16 bolj ali manj dobro zasnovanih odlagalnih mest, ki so razvrščena okoli potnikov. Najdemo jih v vratnih oblogah, pod sovoznikovim sedežem, v sredini med sedežema, pod radijskim sprejemnikom, kar osem pa so jih vgradili neposredno v armaturno ploščo. S tem je tudi v novem Yarisu odlično poskrbljeno za drobnarije, ki vas spremljajo na vsakem koraku.

Za prilagajanje vzdolžnega prostora različnim potrebam je torej v Yarisu zelo dobro poskrbljeno s številnimi možnostmi zlaganja zadnje klopi. Žal pa tega ne moremo zapisati tudi za višinsko odmerjene centimetre nad glavami potnikov. Teh sicer zaradi visoko napete strehe v predelu prednjih sedežev nad njimi ne bo zmanjkalo hitro, a žal rahlo kupolasta oblika celotne strehe pusti svoj pečat na prostoru za glave na zadnji klopi, saj

tam posamezniki, višji od 1,8 metra, ne bodo mogli sedeti vzravnano.

Veseli smo, da je Toyota končno tudi v Yarisu vgradila po višini in globini nastavljiv volanski obroč, toda nekateri kljub temu nismo bili povsem zadovoljni z njegovo nastavljivostjo po dosegu, saj bi si želeli še malo daljši gib proti vozniku. A ne skrbite, ljudje smo se navadili še veliko slabše nameščenih volanskih obročev, ki povrh vsega niso bili niti malo nastavljivi. Spomin na Fičke in Yugece vam bo nedvomno potrdil, da je naše bivanje v današnjih avtomobilih krepko boljše kot v avtih izpred dvajsetih let.

Za obveščenost voznika o stanju vozila in vožnji še vedno služijo digitalni merilniki v 3D-tehniki, ki so prav tako še vedno nameščeni na vrhu v sredini armaturne plošče. Komur je bilo všeč, da sovoznik v Yarisu ni mogel nadzorovati hitrosti vozila in posledično njegovega divjanja, je tega veselja z novim Yarisom konec. Po novem so namreč merilniki postavljeni tako, da vidi sovoznik podatek o hitrosti tudi brez močnega nagibanja telesa proti sredini.

Ob merilnike pa sta se preselila tudi digitalna ura in zaslon potovalnega računalnika. Tega niti ne bi omenili, če ne bi s tem tudi rahlo pokvarili uporabnosti prikazovalnika temperature in potovalnega računalnika. Izpisi obojih podatkov se



»Trenutno najmočnejši je turbodizelski (!!) motorček 1.4 D-4D.«



Iz oči v oči



Ni kaj, novi Yaris mi je všeč. Prikupen zunaj, nenavaden noter in s pregovorno dobro kakovostjo izdelave. Motita me le prehrupen motor in majhen prtljažnik, ki pa je povečljiv zaradi pomične zadnje klopi (po tretjini). Zato odslej lahko peljete tudi podmladek v otroškem sedežu (na zadnji klopi) in voziček hkrati! Pozabite le na samodejni menjalnik, ročni je veliko boljši. Pri menjalniku mi je bila všeč le (dirkaška) shema pretikanja, ki jo je doslej uporabljal le BMW: naprej v nižje, proti sebi v višje prestave. Bravo, Toyota!

Aljoša Mrak



Prejšnja generacija je potrebovala kar nekaj časa, da s(m)o se navadili njene zunanosti, o čemer priča tudi nenehna rast prodaje. Kaj bo sedaj, ko je v drugo Yaris že od začetka videti prikupen? Sicer pa v tehniki ne prinaša ničesar revolucionarnega, le pametno evolucijo obstoječega. Kar menda ni nič narobe. S takšnim bo ciljna skupina kupcev nedvomno zadovoljna.

Vinko Kernc



Osnova je ostala: ne prevelik, a znotraj prostoren in prilagodljiv. Digitalni merilniki na sredini armaturne plošče poskrbijo za trenutno prepoznavnost izza volana (in nekatere spravljajo ob živce), pomična zadnja klop pa za to, da tudi potniki zadaj s koleni ne tiščijo v hrbet voznika. V Yarisu smo se peljali trije odrasli s pripadajočo količino prtljage (zadostno za dva dni poti v tujino), pa ni bilo težav. Je pa res, da si Yaris nikoli ne bi kupil z dizlom v nosu in še posebej ne s tovrstnim menjalnikom. Dizel(ček) je sicer čisto prikupen motor, a glede na to, koliko kilometrov letno ponavadi prevozijo tako majhni avtomobili, se ga ne splača kupovati, robotizirani ročni menjalnik pa je tako ali tako eden najbolj nadležnih izumov iz sveta avtomobilizma. Počasen, cukajoč, živce parajoč. Navadna avtomatika ali brezstopenjski menjalnik bi bila boljša rešitev.

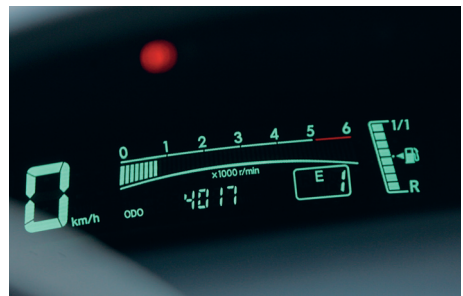
Dušan Lukič

namreč na omenjenem dodatnem zaslonu, ki je zmožen predstaviti samo en podatek naenkrat, med seboj izmenjujejo. Za slabšo dostopnost do omenjenih podatkov pa poskrbi še stikalo, ki je nameščeno neposredno ob zaslon. S tem so gumb, ki je v starem Yarisu neprimerno bolj priročno nameščen poleg drugih stikal radijskega sprejemnika, toliko odmaknili od dosega rok, da se mora voznik ali sovoznik nagniti naprej za zamenjavo prikaza na omenjenem zaslonu.

Testnega Yarisa je poganjal do zdaj najmočnejši motor v ponudbi. Ne, ne, tokrat (žal) ne govorimo o stoinvečkonjskem 1,5-litrskem bencinskem štirivaljniku, ki bi lahko poganjal recimo Yarisa TS. Trenutno najmočnejši je turbodizelski (!) motorček 1.4 D-4D, ki ga poznamo že iz Corolle in premore 66 kilovatov oziroma 90 konjskih moči ter 190 njutonmetrov navora. S temi podatki je tako natanko za dva kilovata oziroma tri konjske moči močnejši od trenutno najmočnejšega bencinskega 1,3-litrškega štirivaljnika.

Motor po hladnem zagonu rahlo nemirno deluje v prostem teku, a se z naraščanjem temperature motorja zelo hitro umiri. Motorček med vožnjo preprča z dobro prožnostjo v območju od okoli 2000 vrtljajev na minuto do 4000 vrtljajev na minuto, pri čemer se turbina začne zbujati pri približno 1500 motornih vrtljajev na minuto, nekaj pred dvema tisočakoma pa polno zadiha. Motorna prožnost občutno pade nad 4000 vrtljaji glavne gredi na minuto, zaradi česar vsekakor priporočamo pretikanje v višjo prestavo nad to mejo. In tako smo prišli do najslabšega dela testnega Yarisa - robotiziranega petstopenjskega menjalnika MultiMode. Seveda verjamemo Toyota, da je boljši in hitrejši od enakega menjalnika v starem Yarisu, a vam kljub temu, če niste resnično leni prek vseh razumnih meja, toplo odsvetujemo doplačilo zanj v višini 155.000 SIT.

Njegovo delovanje v vseh voznih okoliščinah spremljajo neudobna cukanja in sunki, ki so po



»Kar osem predalčkov so vgradili neposredno v armaturno ploščo.«



Test | Toyota Yaris 1.4 D-4D MultiMode Stella



»Yaris s svojo majhnostjo štrli iz povprečja.«

eni strani posledica narave delovanja vseh robotiziranih menjalnikov, po drugi strani pa tudi slabe uskladitve delovanja motorja in menjalnika MultiMode. Številna cukanja in sunki so rezultat hipne prekinitve in ponovnega vklopa pogona med menjavanjem prestav pri pospeševanju vozila. V testnem Yarisu pa smo opazili tudi majhne sunke, ki pospremijo vklope nižjih prestav med upočasnjevanjem vozila. V teh primerih se motor sicer z ustreznim povišanjem motornih vrtljajev (medplin) uskladi s hitrostjo vožnje vozila, a prepozen ponovni vklop sklopke v nižji prestavi povzroči, da motorni vrtljaji ponovno rahlo padejo, sklopka pa mora zato pogoltniti nastalo majhno razliko v vrtljajih, ki jo potniki čutijo kot rahel sunek. Vse opisane slabosti delovanja menjalnika voznik lahko ublaži ali celo izniči z ustreznim odvzemanjem in dodajanjem plina, a sta edini nalogi menjalnika le še upravljanje sklopke in menjavanje prestav. Za vse preostale stvari, ki se kažejo na samem udobju vožnje, pa morate sami poskrbeti. Menjalnik MultiMode, torej? Hvala, a ne hvala!

S povečanjem velikosti Yarisa se je povečala tudi njegova obutev, ki pusti svoj pečat tudi na udobju vožnje. Večja kolesa namreč učinkovite-

je prestrežejo majhne prečne grbine in neravnine kot majhna kolesa. Zoper čezmerno nagibanje razmeroma visoke Yarisove karoserije pa so inženirji uporabili malo bolj togo nastavitev vzmetenja. To se seveda pozna tudi na udobju vožnje po razdrpanih cestah, kjer velike luknje bolj stresajo vozilo.

Velika kolesa s pnevmatikami dokaj visokega preseka pa pustijo svoj pečat na vozni dinamiki. Zaradi slednje je namreč voznik med ovinki oropan skoraj vse povratne povednosti krmilnega mehanizma, obenem pa tudi malčкова odzivnost, vodljivost in lega v splošnem niso najbolj bleščeče. Iz tega razloga vam priporočamo, da z Yarisom ostanete raje v mestnem središču, kot pa da se z njim odpravite med zavite ovinke.

Med vožnjo pri večjih hitrostih se takoj opazi tudi izboljšano zvočno tesnjenje vrat. Zato tudi pri avtocestnih hitrostih v kabini ni slišati piša vetra, ki je redni sopotnik v starih Yarisih. Žal pa potrebuje zvočna izolacija še malo dodelave v okolici motornega prostora. Delovanje turbodizla se namreč dokaj dobro prenaša do potnikov, kar pomeni, da bo treba za poslušanje najljubše glasbe ali za pogovor s sopotniki pri

avtocestnih hitrostnih povprečjih nekoliko bolj naviti radijski sprejemnik oziroma govoriti malo glasneje.

Novi Yaris je vsekakor povsem nov avtomobil. Mersko večji, znotraj prostornejši, v zadku bolj prilagodljiv, povsod naokoli bolje založen z opremo, z motorjem D-4D pod prednjim pokrovom zmogljivejši in varnejši ter oh in sploh boljši od starega Yarisa.

Kljub številnim izboljšavam pa nas novinec ni toliko očaral, da bi nemudoma odhiteli v prodajni salon, kjer bi našega starega Yarisa za doplačilo zamenjali za novega. To je še en dokaz, da je Toyota že pri prejšnjem malčku opravila svoje delo tako zelo dobro, da ne vidimo razloga za njegovo menjavo. A ne skrbite, to ne pomeni, da bo Yaris zelo težko našel svoje kupce. Ne, tega se Toyoti ni treba bati. Prepričani smo namreč, da bo novi Yaris večino kupcev našel pri konkurenci, ki raste čez vse meje in je posledično kar malo prevelika za potepe po tesnih mestnih središčih. Ob upoštevanju Toyotinih načrtov, da bi v naslednjih nekaj letih stalno povečevali prodajo, pa je kraja kupcev dejansko tudi (skoraj) edini način za doseglo zastavljenih ciljev. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Robotiziran menjalnik	155.000
Kovinska barva	80.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	40.500
Prednja meglenka	24.600
Prednji odbijač	52.100
Okrasna maska	11.700
Prednja šipa	74.000
Znak	6.300
Prednji blatnik	34.900
Zadnji odbijač	46.200
Zunanje ogledalo	38.400
Kolesni pokrov 15"	9.500

Tabela konkurence

Model	Toyota Yaris	Citroën C3	Renault Clio	Volkswagen Polo
	1.4 D-4D Luna	1.6 HDi SX Pack	1.5 dCi Privilege Luxe	1.4 TDI Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1364	1560	1461	1422
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 3800	66/90 pri 4000	63/86 pri 3750	59/80 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	190 pri 1800-3000	215 pri 1750	200 pri 1900	195 pri 2200
dolžina × širina × višina (mm)	3750 × 1695 × 1530	3850 × 1667 × 1519	3986 × 1707 × 1493	3916 × 1650 × 1467
največja hitrost (km/h)	175	180	174	174
pospešek 0-100 km/h (s)	10,7	10,8	12,7	12,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,4/4,0/4,5	5,7/3,7/4,4	5,2/4,0/4,4	5,7/4,1/4,6
cena osnovnega modela (SIT)	3.133.000	3.470.000	3.755.000	2.935.000

Toyota Yaris 1.4 D-4D MultiMode Stella

CENA: (Toyota Adria)

Osnovni model: 3.253.000 SIT

Testno vozilo: 3.498.000 SIT

Moč: 66 kW / 90 KM

Pospešek: 13,5 s

Največja hitrost: 175 km/h

Povpr. poraba: 6,3 l/100 km

Garancija:

(3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za priravenje, 3 leta garancije za lak, 3 leta mobilne garancije Toyota Eurocare.)

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 30.000 km
sistematični pregled na 15.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	51.840	obvezno zavarovanje [2]:	597.000
material:	131.780	kasko zavarovanje [2]:	525.000
gorivo	1.391.040		
gume [1]:	156.000	Skupaj:	5.062.660
izguba vrednosti po 6 letih:	2.210.000	Strošek za prevoženi km:	50,6 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

(T=7 °C / p= 1030 mbar / rel. vl.: 93 % / Gume: Goodyear UltraGrip 7 M+S / Stanje km števec: 3980 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	13,5
402 m z mesta:	19,0
	(116 km/h)
1000 m z mesta:	35,3
	(144 km/h)

Prožnost

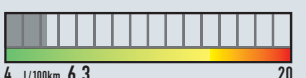
50-90 km/h (IV.):	10,9
80-120 km/h (V.):	16,1

Največja hitrost

175 km/h (V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	5,1
največje povprečje	8,4
skupno testno povprečje	6,3

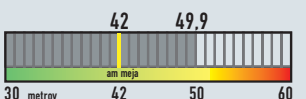


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava			
50 km/h	54	53	53
90 km/h	64	63	62
130 km/h		68	67
Prosti tek			39

Zavorna pot

od 100 km/h:	49,9
od 130 km/h:	81,8
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

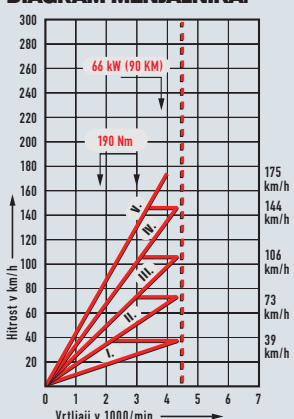
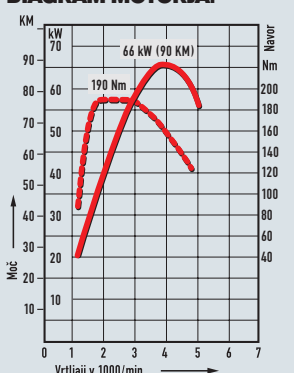


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



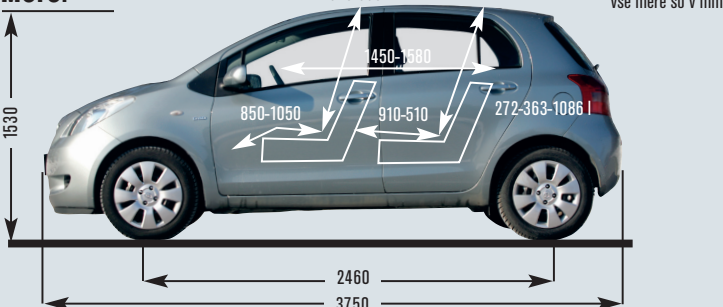
Za užitek v vožnji vas bodo prikrajšali občasna počasnost menjalnika in njegova samovolja ter razmeroma slaba vozna dinamika (mehka in balonasta zimska obutev). Vožnjo nam je v testnem Yarisu popestril le motor 1.4 D-4D.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 73,0 x 81,5 mm - gibna prostornina 1364 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 3800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,3 m/s - specifična moč 48,4 kW/l (65,8 KM/l) - največji navor 190 Nm pri 1800-3000/min - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski robotizirani menjalnik - prestavna razmera I. 3,545; II. 1,904; III. 1,310; IV. 0,969; V. 0,725; vzvratna 3,250 - diferencial 3,526 - platišča 5,5J x 15 - gume 185/60 R 15 T, kotalni obseg 1,82 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,7 km/h.

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1095 kg - dovoljena skupna masa 1525 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1050 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,8 s - poraba goriva (ECE) 5,4/4,0/4,5 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1695 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1460 mm - rajdni krog 9,4 m.

Notranje mere: širina spredaj 1380 mm, zadaj 1380 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 450 mm, zadnja klop 430 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 42 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): Klop povsem nazaj: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x kovček (85,5 l) Klop povsem naprej: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - varnostna blazina za voznikovi koleni - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - klimatska naprava - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini in globini nastavljivi volanski obroč.

Ocena

Zunanost (15)	13	Vsekakor je Yaris ena najbolj všečnih in zato priljubljenih Toyot. Zaradi dodatne zvočne izolacije se vrata zdaj nekoliko slabše zapirajo.
Notranost (140)	109	Velikan v malem, pravijo pri Toyoti in mi jim pritrujemo. Ob odlični prilagodljivosti in uporabnosti pogrešamo v njem le kako-vostnejše materiale in boljšo zvočno zatesnjenost motornega prostora.
Motor, menjalnik (40)	30	Motorček se lepo poda malčku, menjalnik pa ne. Poskočnost motorja namreč ubijajo na trenutke samosvoje delovanje menjalnika, počasnost menjavanja prestav in cukanje.
Vozne lastnosti (95)	61	Yaris je mestni malček in tja tudi sodi. Majhnost mu zagotavlja dobro okretnost v mestu in nekaj manj stabilnosti na odprti cesti. Trn v njegovi peti sta slaba vozna dinamika in premeška zimska obutev.
Zmogljivosti (35)	23	Kar motorček objublja, menjalnik s počasnostjo pretikanja izniči. Že tako ne prav bleščeči podatek o pospešku do 100 kilometrov na uro je testni Yaris opravil se za 1,7 sekunde počasneje. Je treba sploh še kaj dodati?
Varnost (45)	35	Yaris je v primeru paketa opreme Stella resnično bogato založen z varnostjo. Med kar sedmimi varnostnimi blazinami najdemo tudi takšno, ki ščiti voznikovi koleni v primeru trka.
Gospodarnost (50)	38	Motorček je seveda varčen, menjalnik mu bo ob prodaji kljub splošni priljubljenosti Yarisa gotovo zbil ceno za kakšnega tisočaka. Tudi Toyota zdaj ponuja mobilno garancijo.

Skupaj 309

S skupno oceno štiri smo ga ocenili enako dobro kot prvega Yarisa, pri čemer tudi zelo podobno skupno število točk potrjuje, da je že stari Yaris zelo dober izdelek. Prav ta odličnost predhodnika nam pravi, da bodo kupci novih Yarisov v veliki večini predvsem prestopniki od konkurence k Toyoti.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ poraba goriva
- ▲ prilagodljivost prtljavnika
- ▲ uporabnost potniškega prostora
- ▲ svetilnost žarometov
- ▼ menjalnik
- ▼ zvočna izolacija motornega prostora
- ▼ povratna povednost krmliniga mehanizma
- ▼ neosvetljena stikala na volanskem drogu
- ▼ premeška stopalka za plin
- ▼ preobčutljiva stopalka za zavore
- ▼ cena