



## COROLLA 1100 FIČKO Z DALJNEGA VZHODA

Ko smo se na prekusnih vožnjah menjavali za volani toyot, smo corollo krstili za sička z Japonske. Zato, ker je avto tako zelo priročen in ker smo imeli ves čas pred očmi izredno nizko dolarsko ceno — za Jugoslavijo.

Zato naj bo sram tistega, ki si je izmislišalo, da direktorja »Crvene zastave« vnik straši tako, da si s kazalemca posvevo raspotegne oči, da so podobne japonskim, in zaklile: »Dedečki Fičko, bav, bav!«

Ce pa že verjamete šaljivcem, poglejte fotografije in prepricali se boste, da corolla nima posevnih zarometov... Ima pa čudovit, sodoben 1,1-litrski motor.

Tako je očitno, da corolla niti po velikosti motorja pa tudi po prostornosti karoserije ne konkurira najnajnišim avtomobilom, ampak se poskuša potegovati za prostor pod (tudi) zahodnim soncem, kjer je konkurenca najhujša — v najvišjem oddelku malih avtot.

Po pospeških in največjih hitrostih pa lahki japopec sodi malodenam v srednji razred.

Tako nam je med vsemi toyotami, ki smo jih vozili, najlepše ostal v spominu corolin motor. Vrti se red, kot bi bil wankel. Tudi ko smo ga pri prehitovanju v nik-

jih prestavah pognali kar se da in se je vrtil zelo naglo, skoro ni ropotal. In tudi ko je pri hitrosti 110 km na uro braneja karoserija — zdele so je, da je rezonanca krov motor — nas je šum veliko manj motil kot na primer, ropot zobnikov spodnjih predstav.

Prav pri motorju se najbolj pozna, da je corolla najmlajši avto japonskega koncerna Toyota. Rodična gred je v petih letih. Vrsta štirih valjev je magnijena, za dvajset stopinj v levo, pa so zato svedče merilnik olja, razdelilnik, oljni filter in črpalka za gorivo (na desni) late dostopne. Odmična gred pri stran s kratkimi dročniki krmnili ventile, tako da tudi pri največjih vrtljajih ne zašklepetajo. In vozniški knaku občutni, da so corollini konji (po normah SAE 60 KM pri 6.000 vrtljajih v minutu) — žrebcii.

### Trde vzmeti, da se dobro drži

Po smo se prepricali — ne le na asfaltu in kot miza gladkem betonu švicarskih avtomobilskih cest — na grobem makadama gozdnih poti, do corollinah krebeci ni težko krotiti. Volan je neposreden in nastančen, obese prednjih koles mu dobro pomagajo. V mislih imamo dvojna prečna

vodila prednjih koles — spodnji sta nihalki, zgornji pa nadomešča prečna listavita vzmet, ki je tudi prečni stabilizator. To še ni vse. Vsako prednje kolo se še opira na pokončno višajočo vzmet in nastanjen ugašken hidravilni blažilnik. Prednji kolessi se zelo dobro drže ceste in zanesljivo vodita avto, ki mu seveda zaradi tega nadmetne prene na listinah vzmetih v hitrih ovinkih spodnja zadek. Toda spodnja ga veliko manj, kot bi prizakovali pri kmaj 747 kilogramov težkem avtu. Pokaže se, da se klasično podvozje, če je la-to izpeljeno,lahko bolje drži ceste, kot trde najbolj vneti zagovorniki prednjega pogonu.

Ko smo na serpentinah podli, kolikor je zmogel motor, se nam je sicer zgodilo, da se je zadnje notranje kolo na trenutku vdignilo, toda nikoli nas ni bilo strah, da se bo avto zavrial.

Corolla ni občutljiva na bočni veter in pri največji hitrosti na avtomobilski cesti, izmerili smo vse kot 140 km na uro, so nas nekajkrat presenetili močni sunčki pomladanskega vetra, ki pa so corolini skoddili manj, kot smo opazili, da škodujejo drugim večjim evropskim avtomobilom. Smo pa pri veliki hitrosti zaradi sumenja karoserije le občutili, da je motor skoraj premočan za tako lahko pločevino. Ko je po-

biagih kiancih navzdol števec na merilniku hitrosti segel čez 160, se je zdelo, da bo veter izbočil vrata, in oporniki štip so trepetali, da smo raje popustili pedal za plin.

So se pa po drugi strani Japonci potrudili zavarovati voznika, ki si jih kupili takšno moč. Zavore, čeprav bobnaste, namreč odilčno prijemejajo. Ne moremo drugače, kot da se ne pridružimo sodbi švicarskih testarjev, ki so ugotovili — po skrbnih meritvah in ne le nekajurni vožnji — da so corolline zavore nad povprečjem podobnih evropskih avtomobilov.

### Sola lepega vedenja

Zivahn motor in dobra lega na cesti sta nas zaplejali, da smo prehiteli zaporedje in bomo naše poročilo o preskušni corolle končali, kjer se je vožnja začela: pri obliki, prostornosti in opremi najmanjšega avta toyota.

Decimeter manj kot štiri metre dolga in skoraj poldrugi meter široka limuzina z dvojimi vrati je smotreno in lepo oblikovana. Na vides je avto manjši, kot je prostoren, ko sodeste vanj.

Vrata so dovolj široka, tako da je dostop do zadnje klopi zadovoljiv. Sploh se nam zde japonski avtomobili podobni izredne vijudnosti ljudi, ki jih izdehujejo: zadaj je več prostora, kot bi prizakovali po tem, da dolgonogi evropski voznik ne more prednjega sedeža poriniti nazaj, kot bi si želel. Tako vas japonski inženirji prisilijo, da ste prijazni s sopotnikl, tudi če imate zakrnjenjen začaj.

Za prijetnejšo vožnjo so potnikom zada na voljo tudi odmica okna, Šofer pa si zrači po starini s trikotnimi okenci.

Ce voznik pritožuje zaradi prepiba, ga potolajajo motno črno obarvani merilniki, ki so zelo pregledni, gibčen volan, ki smo ga že hvailili, lahkoten pedal za sklopko, smotrne ročice utripalke in morda ne nasadnje tudi prizgalnik za cigarete, ki avtu za 867 dolarjev ni vsakdanji.

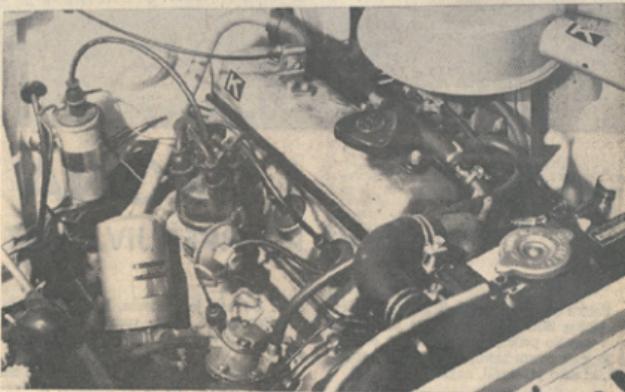
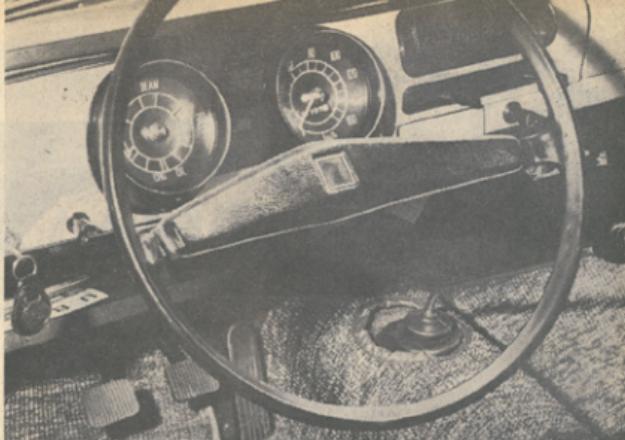
Ker si bodo avto s tako zivahnim motorjem kupili tisti, ki bi bili radi sportniki, jim bo gotovo všeč odilčno sinhroniziran menjalnik, ne pa dolga prestavna ročica, zaradi katere so poti pretikanja pre dolge, pa še trepetata rada.

Corolla je po naši sodbi avto z veliko več odlikami kot pomankljivostmi. Nov kot smo ga vozili, nam je bil v veselje.

Pregledna armaturna plošča z motno črni merilniki nam je bila bolj vič kot pa dolga prestavna ročica, ki je kriva, da včasih prepričasi pretaknete — pa še ropota povrh.

Sodobni štirivaljni vrstni motor corolle 1100 je nagnjen za dvajset stopinj pa so zato na desni strani bloka motorja razdelilnik, črpalka za gorivo, merilnik olja, filter, svečke. Mehnikom je to gotovo vič, saj jih laže dosežejo.

Na grobem makadamu smo corollo ostro vozili v ovinek, da ji je spomnialo zadek, toda tudi v na vides zelo kočljivem položaju je avto lahko obvladati.



	corolla	simca 1100	kadet L	R 8 major
prostornina (kubikov)	1077	1118	1078	1100
moč (KM)				
(Število vrtljajev)	60(SAE)/6000	56(DIN)/5800	45(DIN)/5000	45(DIN)/4600
najvišja hitrost				
(km na uro)	142	141	125	133
0-80 (sek)	12,0	11,5	12,8	13,0
0-100 (sek)	18,7	18,8	21,0	21,8