

TOYOTA COROLLA

Ze na prvi pogled prikupna corolla ni le najsdobnejši, ampak tudi najmanjši avto iz največje japonske avtomobilске tovarne Toyota. Od letosnjega marca izdejajo vsak mesec 15.000 coroll. Avtomobil so zasnovali tako, da bi ga kar najlaže izvajali na evropski trg. Je avto nižjega srednjega razreda.

Japonski avto poganja močni štirivaljni 1.77-kubinski motor, ki zmore 60 KM (SAE). Zelo skrbno so zasnovani in izdelani obesi prednjih koles, ki se opirata na navpični vzmeti in blažilca, za boljšo lego na cesti pri skrbni prečni stabilizatorji. Karoserija je zelo lahká, saj tehtja prazna limuzina z dvema vratoma 747 kg.

Na švicarskem trgu konkurenca corolla s ceno britanskih avtomobilov BMC 1100 in vauxhall viva 90 de luxe. Corolla je najcenejši japonski avtomobil tega razreda, po moči in voznih zmožnostih pa ga ni strah marsikaterega avta z 1,3 ali 1,5-litrskim motorjem. Izmerili smo, da doseže največjo hitrost 142,5 km na uro in da od 0 do 80 km na uro pospeši v 11,8 sekunde.

DATSON 1300

Japonski koncern Nissan Motor Company krige s svojimi vozili 40 odstotkov vsega japonskega izvoza avtomobilov. Med številnimi modeli smo testirali 1,3-litrski datson bluebird letnik 1967. Zunanja podoba spominja zaradi razmeroma visokega podvozja na fiat 1300. Kljub visokim bočnim površinam pa vozilo tudi na avtomobilski cesti ni občutljivo za sunke vetr. Vstop v vozilo je spredaj udoben, zadržja pa nekoliko težji, ker se zadnjina vrata odpirajo pod nekoliko premajhnim kotom. Z usnjem prevlečenim prednjim sedežem omogočajo udobno in dobro držo, zaradi se nagib naslonjalne na del spreminjam. Zadnjih je nekoliko tesno predvsem zaradi prestremljene naslonjalne, tako da je premalo prostora za kolena. Sedeti so visoki in na njih se skozi velika okna dobro vidi na vse strani. Tudi voznik, ki ima malo izkušenj, je po nekaj kilometrih vožnje domač z lahko tekočim krmilom in praktično nameščenimi ročicami in pedalji. Prestavna ročica se da natanko pretikati. Vse štiri prestave so sinhronizirane. Na ravni so prestavna razmerja ugodna, na klancih pa bi bila zaželenega za boljši izkoristek moči udaljšava druga prestava. S svojim 67 SAE KM pospešuje 1,3-litrski motor popolnoma za-

Brez zaleta doseže hitrost 100 km na uro v 18,6 sekunde. Meritev hitrosti in pospeškov dokazujejo, da po teh lastnostih med japonskimi avtomobili srednjega razreda ni boljšega vozila — corolla pa prekaša s hitrostjo in pospeški celo evropske avtomobile, ki stanejo prav toliko.

Skrivnost teh odličnih voznih lastnosti je gotovo v majhni teži samonosne zelo dobro opremljene karoserije in briljantnih značilnosti sodobnega motorja. Glavne značilnosti motorja so kratek gib batov, odminka gred zgornj, odminka gred v petih letajih, glava valjev in lahke kovine in dvojni padotvori uplinjanja.

Število vrtljačev motorja je sicer pri največjem navoru in največji moči zelo visoko, toda prestavna razmerja v štiristopenskih docecah sinhroniziranim menjalnikom so tako pametno izbrana, da celo na gorskih cestah motorju ni treba siliti do najvišjih vrtljačev, pa vseeno potujete zelo nagni. Na švicarskih gorskih cestah čez visoka prelaza Furka in Grimsel se je corolla izkazala kot hiter, varčen in vztrajen avto.



Zelo dobro se drži ceste

Avto se dobro drži ceste. To je zasluga natančnih vodil prednjih koles, ki skrbijo, da kolesi predno prijema in da je avtolahko voditi. Zadnja toga prema ne nagaja preveč, pa čeprav se zgodii, da se v zelo ostrih ovinkih, ko noge ne odmaknemo od pedala za plim, dvigne notranje koilo. Na kolesih so pnevmatike dunlop, lega vozila na cesti je zelo neutrvala — le malo spodnja zadek.

Sele na slabih cesti občutimo, da so vzmeti trde. Trde vzmeti pa pripomorejo k zanesljivemu obvladovanju vozila in voznik, ki ljubi hitro vožnjo, se kaj knalu navduši nad tem okretnim, hitrim »springterjem«.

Tudi zavore corolle so v primerjavi z vsemi drugimi japonskimi avtomobili najboljše. Pojenki pri zaviranju s hitrosti 50 do 80 km na uro so bili najboljši. To bi komaj mogli verjeti, saj so na vseh štirih kolesih navadno bobnaste zavore, ki pa odlično oddajajo toplosto. Le zavorni pedal se nam zdi pretrd — avto bi potreboval napravo za okrepitev zavorne moči.

V nižjih prestavah se motor pri prehitovanju in pospeševanju zelo nagni vrtljačev. Toda sinhronizacija v menjalniku mu je vedno kos.

Voznik ima dober pregled naprej in nastran, nazaj pa vidi slabše, saj se zdi zadnje okno preveč privljenjeno.

Z notranjo varnostjo avtomobil si Japonci niso dali preveč dela. Obvladnjenje je bolj revno, robovi merilnikov so preostri, gumbi na armaturni plošči niso ugnjenjeni.

Med vsemi osmimi japonskimi avtomobili, ki jih je vozila skupina naših preskuševalcev, je corolla 1100 — seveda v skladu s svojo ceno pošla največ priznanja zaradi dobre lege na cesti, majhnega roporta in notranjosti, udobnih sedežev in lahkega vodenja. Meritev, ki jih združujemo v tabeli, nas o tem še bolj prepicajo.

Znamka	Toyota Corolla super de luxe	Datsun 1300	Toyota Corona 1500
Dimenzije			
d/l/v cm	384,5/148,5/138	400/149/143	411/159/142
Prtljažnik cm	56/125/45	63/130/46	82/146/49
Največja hitrost km/h	142,5	142	146
Pospeški			
0-50 km/h sek	5,3	6,0	5,8
0-80 km/h sek	11,8	13	13
0-100 km/h sek	18,6	21	20,5

