



Vozili smo: TOYOTA COROLLA 1,3 XLi HATCHBACK SERVO

Priljubljeni Fordov model T so do konca proizvodnje izdelali v 15.007.033 primerkih in to je bil za večino sodobnih avtomobilskih tovarn sanjski dosežek. Japonski gigant Toyota je s corollo postavil nova merila, saj je doslej njegove tekoče trakove zapustilo že več kot 17 milijonov primerkov tega modela.

Corolli je Toyota namenila oblikovno in prostorsko prenovitev junija 1991. V svoji sedmi generaciji je corolla tako na voljo v štirih karoserijskih izvedbah in sicer kot limuzina, petvratni kombi, petvratni liftback (s priezanim in dvignjenim zadkom) ter kot pet- ali trivratna kombilimuzina z oznako hatchback.

Slednja, katero smo tudi preskusili, ima v Evropi največji prodajni uspeh.

Oblikovno ta corolla ponuja nič in vse obenem. Precej zaobljena in skladnih mer dokazuje oblikovno temeljito, po drugi strani pa se za njo ničče ne bo ozrl dvakrat. Je namreč precej neopazna in ravno v tem se verjetno skriva

njen ključ do uspeha. Pripadnost znamki izkazuje le z logom na nosu in zadku, povsod drugje pa streže z oblikovno neutralnostjo, skoraj značilno za japonske avtomobile tega razreda.

Znotraj je ta toyota izdelana sicer lično, z dovolj zaščiteno armaturno ploščo, priročnimi obvolanskimi stikali in všečnim ter po višini nastavljivim volanskim obročem, vendar se v tej izvedbi ne more ravno pohvaliti z bogato serijsko opremo. Ker nosi ta corolla oznako "servo", ima dodan volanski servovojaževalnik, poleg tega pa so vozniku na voljo še osrednja ključavnica, radio, ekonometer z dvema kontrolnima lučkama in digitalna ura. Šipe v vratih je moč up-

USF

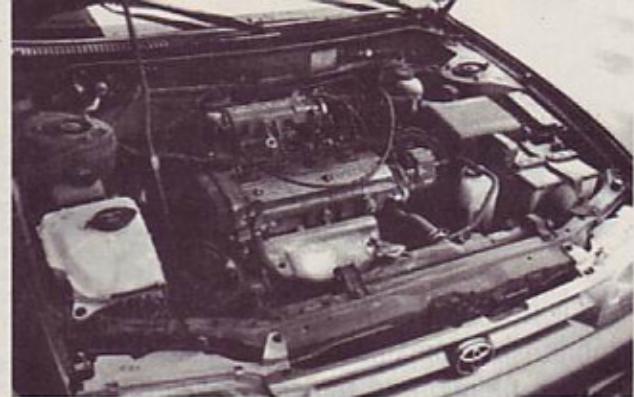


ravljati le ročno, notranjo ročno nastavitev pa omogočata tudi zaobljeni zunanjii ogledali. Sredinska konzola je zaradi boljše preglednosti rahlo obrnjena proti vozniku, v notranjosti in v vratih pa je nameščenih tudi veliko odprtih in predalnikov za oddaganje drobnarji. Sededeži so mehki in naravnani na udobje, prostora pa je tudi zadač dovolj za srednje raščene ljudi. Ker ima na bokih le dvoje vrat, je malce otežen dostop do zadnje klopi, vendar kogar to moti, si bo omisil pač petvratno različico.

V nosu te toyote je nameščen najšibkejši motor v paleti, in sicer 1,3-litrski štirivalnik s sistemom za elektronsko vbrizgavanje goriva in po dvema ventiloma na valj. Mo-



PEŠNICA



tor zmore največji navor 111 Nm pri visokih 4800 in največjo moč 65 kW (88 KM) pri 6000 vrtljajih v minutni. Za tekočo vožnjo ga mora voznik držati v zgornjem območju motornih vrtljajev, ob tem pa seveda naraščata hrup motorja v potniški kabini in poraba goriva. V celi ponuja zmerne zmogljivosti, za zahtevnejše voznike pa bo vsekakor

šele v zgornji meji voznih lastnosti tega avtomobila.

Toyota corolla 1.3 XLi HB servo je torej zanesljiv avtomobil, ki pa bi lahko bil tudi zmogljivejši in v celiem bolje opremljen. Vendar, kot kažejo prodajni rezultati po svetu, tega niti ne potrebuje.

Tekst: BORIS SAMBOLEC

Foto: MATEJ DRUŽNIK

TOYOTA COROLLA 1.3 XLi HATCHBACK SERVO

motor (zasnova)	štirivaljni - štiritaktni - vrstni
vrlina in gib (mm)	74,0 x 77,4
gibna prostornina (cm³)	1331
kompresija	9,8 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	65 kW (88 KM)
največji navor (Nm pri 1/min)	111/4800
odmična gred (pogon)	v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	4
polnenje z gorivom, včig	elektromsko
hlajenje	vodno
menjalnik (Število prestav)	ročni, petstopenjski
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna in vzdolžna vodila, stabilizator
zavore spredaj	koladne
zavore zadaj	bubenaste
volan	z zobato levičjo, servo
plastiča	5 ½ J x 13
gume	175/70 SR 13
teža praznega vozila (kg)	1070
dovoljena skupna teža (kg)	1630
medoma razdalja (mm)	2465
dolžina x širina x višina (mm)	4095 x 1685 x 1380
prtlijačnik (litri)	400
posoda za gorivo (litri)	50
največja hitrost (km/h)	175
pospelek 0 - 100 km/h (s)	11,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3/7,0/7,7
vrsta goriva	neosvinčeni benzinc super

primernejša katera od močnejših različic.

Tudi podvozje tega avtomobila je namenjen udobju potnikov in ne dirkaškim potrebam posameznikov, saj je izredno mehko, dobro in sproti požira cestne neravnine, vse to pa na račun nagibanja avtomobila v hitreje voženih ovinkih in nekaj slabše lege v celiem. Seveda pa se pomanjkljivosti podvozja pokažejo

