



Le še eden ...

Ste že kdaj opazili, da se skoraj vsak avtomobil prej ali slej izgubi v vedno večjem kupu pločevine, ki se vozi po cestah? Težava tiči v njegovi podobi oziroma obliki. Preprosto se premalo razlikuje od drugih, da bi njegovo prisotnost na cesti vsakokrat opazili in se obrnili za njim, ko se pelje mimo vas.

Ob pogledu na Corollo ugotovite, da je tudi Toyotina najnovejša stvaritev le še en avtomobil na cesti. Njena pojava

opazna. Poteze so umirjene in premalo mikavne, da bi pritegovale poglede. Za povrh vsega je bil testni avtomobil še srebrne barve, ki že na avtomobilu kaže na mešanje povprečnejših trendov. Pa vendar Corolla kljub neizraziti pojavi na cesti bolj prepriča na drugih področjih.

Tako je recimo s podvozjem, ki je sicer čvrsto vzmeteno, a kljub temu še vedno dovolj udobno, da vožnja ni preveč utrujajoča. Izjema so le stare in razdrapane povojne magistralke, katerih luknje se zaradi že omenjene čvrstosti vzmetenja preveč učinkovito prenašajo skozi konstrukcijo do zadnje potnikov. Nekaj izboljšav bi bilo treba nameniti tudi prednji premi, saj je stik prednjih koles s podlago v hitreje odpeljanih ovinkih preslab. Zdrs notranjega pogonskega kolesa je namreč tudi v primeru najšibkejšega agregata prisoten.

Ko smo že pri pogonskem stroju, naj omenimo, da iz 1,4 litra prostornine razvije ne ravno divjih 71 kilovatov oziroma 97 konjev in tudi 130 njutonmetrov ni ravno pretirano rezgetajočih. Od zapisanih števil je nekako utopično pričakovati vratolomne pospeške in prožnost, vendar je

slednja v mestu več kot zadostna. Težavo predstavlja le vožnja nad 100 kilometrov na uro, kjer iz 1,4 litra prostornine pač ne gre pričakovati zmogljivosti supersportnika. Na žalost pa že omenjeno zadostno prožnost pospremi ne ravno najugodnejša poraba goriva. Ta se je na testu gibala okoli 10,8 litrov na 100 prevoženih kilometrov, v najslabšem primeru narasla na bogatih 12,4 litrov, v najboljšem primeru padla na še vedno ne ravno najugodnejših 9,2/100 km. Če bi se pod prednjim pokrovom vrtil kakšen drugačen (beri: večji oziroma poskočnejši) agregat, bi bile številke sprejemljivejše, tako pa ...

Boljše so zavore. Štirikrat kolturne, podkrepjene s sistemom ABS in elektronsko razporeditvijo zavorne sile (EBD) Corollico učinkovito ustavljajo, kar še enkrat potrjuje dovolj ugodna zavorna pot, ki je pri zaviranju s

100 kilometrov na uro znašala manj kot 40 metrov. V kabini obdaja voznika dokaj dobra ergonomija, pri čemer nekoliko razočara le izključno po višini nastavljen volan, ki je hkrati tudi rahlo preveč položen. Zato pa splošen vtis nekoliko popravi po višini nastavljen voznikov sedež. Sicer pa se v kabini srečamo s povprečno (japonsko) kakovostjo materialov in rahlo podpovprečno kakovostjo (tudi za Japonce) izdelave. Omembe vredni so tudi merilniki. Ti se pohvalijo s tehni-

ko Optitron, kot so jo poimenovali pri Toyoti. Pod omenjeno oznako se skriva posebna svetleča osvetlitev kazalcev in podlage merilnikov, ki je tudi v močnem soncu dobro vidna. Svetilnost merilnikov je tako močna, da pri nočni vožnji moti in zato voznika prisili, da ponoči osvetlitev



Predal med prednjima sedežema je uporaben globok. Hkrati želi biti ta predal, ko je pokrit, tudi opora za roke prednjih dveh potnikov, a je za to pre nizko nameščen.



Ergonomija je v povprečju dobra, izjema je volanski obroč, ki je rahlo preveč položen in tudi nekatera stikala bi bila lahko postavljena na vidnejša mesta.

lepo in prav. Zatakne se, ko naslednji dan sedete za volan in ugotovite, da je števec kilometrov skoraj neviden. Ta je za razliko od preostalih merilnikov osvetljen na »običajen« način, ki pa je v dnevni svetlobi zelo slabo viden. Torej morate merilnike ponovno razsvetliti. Nekoliko tolažilna je

zmanjša z nerodnim sistemom uravnavanja svetilnosti. Do tu vse

le obljuba zastopnika, da bodo prihajajoči modeli Coroll opre-

Testni avtomobil je bil srebrne barve, ki je danes skoraj že na vsakem avtomobilu.

mljeni z dnevnim stikalom luči, ki bo težavo z nenehnim prilagajanjem svetilnosti merilnikov odpravil.

V kabini pogrešamo tudi nekaj več odlagalnih prostorov. Tako se nahaja en uporaben pokrit predal pod stikali prebrskovalne naprave in majhen predal levo ob volanskem obroču. Ravno tako sta (samo) v prednjih vratih dva sicer uporabno velika zepa, med prednjima sedežema pa se nahaja še opora za roke prednjih potnikov, ki to ni.



S PAVLETIC



Osnovni prtljažnik je sicer majhen, a se ga da uporabno povečati. Pri zloženih zadnjih klopi postane dno prtljažnika povsem ravno.

Pod dnom prtljažnika najdemo pravo rezervno kolo, okoli nje pa so nameščeni tudi uporabni odlagalni prostorčki.

Težava nastopi, ko se želita voznik ali sovoznik opreti na grbino, a je ta nameščena pre nizko in kot taka ne nudi obljubljenih opore. Se pa zato v njej nahaja globok in nadvse uporaben predal.

Z uporabnostjo Toyota tudi v prtljažniku ni pretiravala. Zato tam, na prvi pogled, brez uspeha iščete pritrtilna mesta in razne odlagalne predalčke. Pozor, rekli smo na prvi pogled, saj je Toyota pod dno prtljažnika, okoli prave-

imi vrati od vas zahtevali natančno 2.975.970 tolarjev. Ali si lahko privoščite Toyotino novinko, je v prvi vrsti še vedno odlagalne predalčke. Pozor, rekli smo na prvi pogled, saj je Toyota pod dno prtljažnika, okoli prave-



Merilniki s tehniko Optitron so sicer pregledni, a je uravnavanje svetilnosti nerodno (s stikalom za izmenjavo prikaza števca kilometrov). Črtnice na zaslonu prikazujejo stopnjo osvetljenosti merilnikov. Med vožnjo je tam števec kilometrov.

Tolažilna je le obljuba zastopnika, da bodo prihajajoči modeli Coroll opremljeni z dnevnim stikalom luči.

ga rezervnega kolesa, skrila uporabne predalčke. Ti sprejmejo razne krpice in podoben pribor, ki utegne na cesti priti zelo prav. Koristna je tudi prilagodljivost sicer majhnega prtljažnika. S podrtjem zadnjega naslona povečate majhen prtljažnik (289 litrov) in hkrati dobite povsem ravno površino dolžine 1400 milimetrov in 890 milimetrov širine.

pa je gotovo. Četudi se najdejo posamezniki, ki jim je Corolla všeč, je njena pojava na cesti, še posebej če je srebrne barve, neopazna. Če torej želite vzbujati pozornost na cesti in obenem imeti tudi novo Corollo v vaši garaži, potem morate izbrati vsaj bolj živo barvo. Corolla je sicer s tehničnega vidika dober avtomobil, a kljub temu je zaradi svoje neizstopajoče podobe še vedno le eden izmed mnogih.



V zaprt predalček pod stikali gretja lahko odložite tudi škatlice za CD-plošče. Prezračevalna naprava deluje dobro, a pogrešamo klimatsko napravo. Sprejemnik radia dobro lovi radijske valove.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Strešni prtljažnik	62.868
Kovinska barva	70.841
Klimatska naprava	241.291
Alarmna naprava	69.516
Lahka platišča	21.691

Nekateri nadomestni deli	SIT
Prednji žaromet z utripalko	45.452
Prednja meglenka	21.954
Prednji odbijač	46.081
Prednja maska	18.678
Vetrobransko steklo	86.333
Znak	9.132
Prednji blatnik	36.642
Zadnji odbijač	43.487
Zunanje ogledalo	36.047

Model	Toyota Corolla	Fiat Stilo	Peugeot 307	Renault Megane
	1.4 VVT-i Terra	1.6 16V Active	1.6 16V XR	1.4 16V Authentique
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1398	1596	1587	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	71/97 pri 6000	76/103 pri 5750	80/109 pri 5750	70/95 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	130 pri 4400	145 pri 4000	147 pri 3900	127 pri 3750
dolžina × širina × višina (mm)	4180 × 1710 × 1475	4253 × 1756 × 1525	4202 × 1730 × 1510	4164 × 1698 × 1420
največja hitrost (km/h)	185	183	190	184
pospešek 0-100 km/h (s)	12,0	10,9	11,7	11,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,4/5,7/6,7	10,3/5,8/7,4	9,5/5,8/7,2	9,7/5,7/7,2
cena osnovnega modela (SIT)	2.975.970	2.940.001	3.054.000	2.973.000

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeski	s
0-60 km/h:	5,1
0-80 km/h:	8,0
0-100 km/h:	11,9
0-120 km/h:	17,0
0-140 km/h:	24,8
1000 m z mesta:	33,8
	(152 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV):	14,3
80-120 km/h (V):	19,8

Največja hitrost

183 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	9,2
največje povprečje	12,4
skupno testno povprečje	10,8

Trušč v notranjosti

dB			
Prestava III.	IV.	V.	
50 km/h	58	57	57
90 km/h	64	62	61
130 km/h		68	67
Prosti tek			36

Natančnost merilnika hitrosti

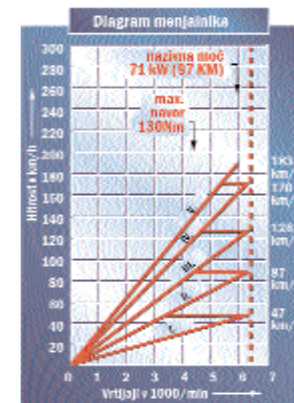
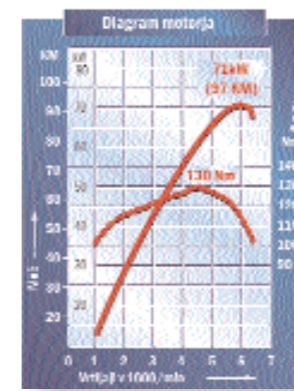
kazalec na	resnično km/h
30	28,8
50	48,0
70	70,8
90	86,6
100	95,7
130	124,8
150	144,5

Zavorna pot

m	
od 130 km/h:	66,2
od 100 km/h:	39,0

Okoliščne meritve
 T = 17 °C
 p = 1018 mbar
 rel. vl. = 90 %
 Stanje kilometrskega števca: 3396 km
 Gume: Bridgestone B 390

Napake med testom
 - brez napak



TEHNIČNI PODATKI

Motor:
 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,0 × 71,3 mm - gibna prostornina 1398 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 71 kW (97 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,3 m/s - specifična moč 50,8 kW/l (69,1 KM/l) - največji navor 130 Nm pri 4400/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 3,7 l - akumulator 12V, 40 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
 motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 1,904; III. 1,310; IV. 0,969; V. 0,815; vzvratna 3,250 - prestava v diferencialu 4,312 - platišča 6J × 15 - gume 195/60 R 15 V, kotalni obseg 1,85 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,7 km/h

Voz in obese:
 kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,29 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmetne noge, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zasuka med skrajnima točkama

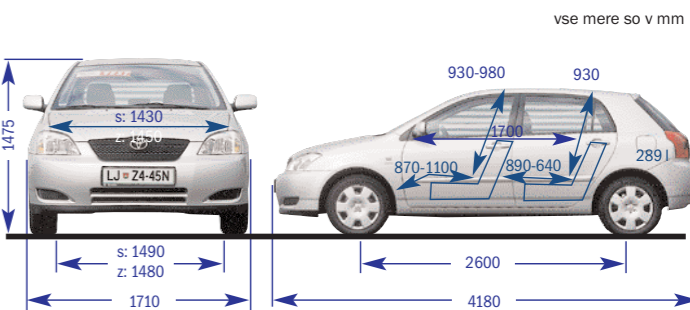
Mere:
zunanje: dolžina 4180 mm - širina 1710 mm - višina 1475 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1490 mm - zadaj 1480 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 10,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 930-980 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1100 mm, zadnja klop 890-640 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 289 l - posoda za gorivo 55 l

Mase:
 prazno vozilo 1125 kg - dovoljena skupna masa 1655 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):
 največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 8,4/5,7/6,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



CENE (Toyota Adria) SIT
 OSNOVNI MODEL: 2.975.970
 TESTNO VOZILO: 3.046.811

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
 3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavne
Obvezno zavarovanje:
 70.109 SIT
 Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 60.526 SIT

Skupaj	332	
Zunanost (15)	12	Zadržana Corollina podoba ne privlači pogledov. Natančnost izdelave je dovolj dobra.
Notranost (140)	114	Dobra ergonomija, majhen osnovni prtljažnik, a z možnostjo povečevanja (ravno dno pri podrtem zadnjem naslonu). Preveč položen volan.
Motor, menjalnik (40)	36	Tehnično dober motor (VVT-i). Njegova prožnost je pri mestni uporabi zadovoljiva. Menjalnik je prijazen do voznika in tudi prestavna razmerja so dobro izbrana.
Vozne lastnosti (95)	78	Legla in vodljivost sicer nista v razrednem vrhu, a je kljub temu dovolj dobra. Prisotna je občutljivost na bočni veter. Prestavna ročica ima natančne in prijetno kratke gibe.
Zmogljivosti (35)	18	Najšibkejša Corolla ni ravno športnik. Navora je premalo za odločnejše pospeške in tudi prožnost je namenjena bolj mestnim hitrostnim povprečjem.
Varnost (45)	38	Zavorna pot je ugodno kratka, na zadnji klopi so trije vzglavniki in tudi srednji varnostni pas na zadnji klopi je tritočkovni. Spredaj sta le dve čelni varnostni blazini (ni bočnih).
Gospodarnost (50)	36	Poraba goriva ni ravno obetajoča. Cena osnovnega modela je v razrednem povprečju in kot taka ugodnejša od cene njene predhodnice. Garancija je zelo spodbudna.

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ⊕ neopaznost
- ⊕ menjalnik
- ⊕ podvozje
- ⊕ splošna prostornost
- ⊕ ravno dno povečanega prtljažnika
- ⊖ neopaznost
- ⊖ poraba goriva
- ⊖ neroden sistem prilagajanja osvetlitve merilnikov
- ⊖ majhen osnovni prtljažnik