

S POVPREČJEM MED ZVEZDE

Nižji srednji razred v Evropi predstavlja tisti tržni segment, kjer je največ kupcev. Pa tudi najrazličnejših modelov je največ. Praktično ni izdelovalca avtomobilov, ki v tem razredu ne bi ponujal vsaj enega modela. Tudi Toyota, največja japonska izdelovalka avtomobilov, si ne more privoščiti, da ne bi bila prisotna prav tukaj. Še več, Toyota Corolla je zainteresiranim kupcem na voljo kar v štirih karoserijskih različicah, tako da glede izbire res ni težav. Težje je sploh ugotoviti, kako Japonci imenujejo karoserijske različice.

Karoseriji z oznako FX sta na voljo v tri- ali petvratni različici, torej s prisekanim zadkom. A v tem primeru je potnikom razen sedežev na voljo le majhen prtljažni prostor. Tisti, ki izberejo klasično limuzinsko različico, imajo tudi za prtljago soliden prostor. Tisti pa, ki se odločijo za različico »liftback«, imajo vse

- pet vrat in zadovoljivo velik prtljažnik.

Prav različico »liftback« tudi kupci pri jugoslovanskem zastopniku Toyote, beograjski Agropremi, največkrat zahtevajo. Seveda pa nastane za novinarje težava takrat, ko jugoslovanskemu zastopniku predlagamo, da bi katerega od avtomobi-

lov iz njihove ponudbe podrobneje spoznali, ga dobili v preizkus. Če gre za izkušnje s Toyotami, si je treba pomagati drugod. V ZRN, kjer smo dobili Corollo v preizkus, ponujajo nekoliko drugačno različico. Tam kupci želijo avtomobile s katalizatorji, čeprav ti niso obvezni. Zato zahodnonemška podružnica ponuja Toyote le s tem sodobnim pomočkom za manjše onesnaževanje okolja.

Zato se torej v tem članku predstavljena Corolla Liftback 1.6 po motorju razlikuje od tistih, ki so na voljo pri nas. Mi predstavljamo različico z močjo 66 kW.

Zunanjost Corolle Liftback je pravzaprav tisto, kar najbolj pritegne. Gre za tipično japonsko sodobno obliko. Corolla je bila konec leta 1987, ko so jo predstavili na tokijskem avtomobilskem salonu, ena prvih avto-

Tipičen dokaz, kako se dosega visoke prodajne številke

bilov z zaobljeno karoserijo po zgledu Audija 80. Okusi se razhajajo predvsem pri zadku tega avtomobila. Enim je všeč prisekan zadek z izrazitim spojlerjem (Corolla ga je podelovala po prejšnji generaciji celice), drugi se nad stilističnim neskladjem med običajnim sprednjim delom ter skorajda baročno okinčanim zadkom zgražajo. A okusi so pač različni.

Pač pa vozniku spojler na zadnjem delu karoserije pomaga, da

Toyota Corolla Liftback najbolj vzne-mirja s svojim vpadljivim zadnjim delom





Prljažna vrata omogočajo lahek dostop do prtljage, zložljiva in predeljena klop pa omogoča kombiniran prevoz



laže določi, kje se zdaj avto konča. Tudi sicer je Toyota Corolla liftback sorazmerno pregleden avto. Kot je že v uvodu opisano, je karoserija namenjena predvsem kombiniranemu prevozu prtljage in potnikov. K temu pomembni delež prispevajo naslovnala zadnjih sedežev, ki so predeljena in jih je mogoče poljubno preklopiti, tako da imata ob večjih kosih prtljage dovolj prostora tudi eden ali dva potnika. Corolla je sorazmerno prostoren avto, prednji sedeži zadovoljijo skorajda vsako postavo, motilo pa menda le tiste, ki so navajeni na bolj trde sedeže.

Armatura plošča je pregledna. V voznikovem vidnem polju sta dva velika merilnika, levo vrtljajev, desno hitrosti. Ob njiju, na vsaki strani, pa še merilnik temperature hladilne tekočine v motorju (levo) ter goriva (desno). Nič preveč, a tudi premalo ne. Ura je nameščena desno na armaturni plošči, v digitalni izvedbi. Prezračevanje in gretje upravljamo na klasičen način s premičnimi vzvodi. Tudi tu natelesto na vse standardne možnosti, od izbiranja med dovodom svežega zraka iz okolice in izolirano pred okoljem (običajna japonska oprema, ki jo pričnemo ceniti na primer v predoru, kjer se lahko le tako izognemo onesnaženemu zraku). Sicer pa z enim vzvodom uravnavamo smer pošiljanja zraka in z drugim temperaturom, kot vzvod pa je izveden tudi gumb za uravnavanje hitrosti ventilatorja.

Podobno kot za sedeže velja tudi za vzmetenje. Mehkega požiranja valovitosti na cesti se je

Pod motornim pokrovom: motor s 16 ventili



Enostavna in pregledna armatura plošča

treba navaditi. Corolla se nekoliko pretirano nagiba v ovinkih. Sicer pa je vzmetenje solidno in večino neravnin »požre«, tako da ne pridejo do voznika in potnikov. Kot solidno velja oceniti

tudi lego na cesti. V večje zagate voznika ne pripravi, precejšnje nagibanje v prehitro izpeljanih ovinkih pa pri običajnem vozniku povzroči, da ubere nekoliko manj zahteven tempo.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen prečno – vrtina in gib 81 x 77 mm – gibna prostornina 1.578 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 6000/min – največji navor 132 NM pri 3500/min – ročična gred v 5 letajih – dve odmični gredi v glavi [zobati jermen] – 16 ventilov – glava iz lahke kovine – registrski padotočni uplinjač z elektronsko podporo – vodno hlajenje – akumulator 12 V/40 Ah – alternator 12 V/60 A – uravnani katalizator v izpušnem sistemu.

Prenos moći: motor spredaj – pogon na prednja kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestovna ročica na tleh – prestovna razmerja I, 3,166, II, 1,904, III, 1,31, IV, 0,969, V, 0,815, vzvratna 3,25; diferencial 4,058 – platnička 5J.13 – gume 175/70 R 13 S.

Voz in obese: kombi-limuzina za pet oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – posamične obese na vseh štirih kolesih – spredaj trikolno vodilo, stabilizator – zadaj dvojna (vzporedna) prečna vodila in vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zovore, kolutne spredaj bobnaste zadaj, servojačevalnik – mehanska ročna zova na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zabato letvijo.

Mere in teža: dolžina 4,215 m – širina 1,665 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,43 m – kolotek spredaj 1,43 m, zadaj 1,41 m – rajni krog 10,2 m – teža praznega vozila 960 kg – največja dovoljena teža 1,450 kg – velikost prtljažnika 385 litrov (s prevmjenimi naslonjali zadnjih sedežev 550 litrov) – posoda za gorivo 50 literov.

Zmožnosti: (javarna) največja hitrost 175 km/h – pospešek od 0–100 km na uro: 10,8 sek – poraba goriva ECE 5,5/7,3/8,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km

Toyota že kar nekaj let v svoje automobile za Evropo vgraje le še motorje, ki imajo v glavi po tri ali štiri ventile na valj, večinoma pa tudi po dve odmični gredi. S tem so seveda pri Toyoti na višini zahtev sodobnega časa. Toda motilo se tisti, ki pričakujejo, da so vsi Toyotini motorji s po 16 ventili na valj pravi športniki. Motor v Toyoti 1.6 gotovo ni. Soliden pogonski stroj doseže sicer svojo najvišjo moč pri 6.000 vrtljajih v minutu. Vendar pa pri vrtenju vrtljaje, više od števila 5.500, povzroča neprijeten hrup. Ni mogoče povsem natanceno ugotoviti, od česa je ta hrup, vsekakor pa je neprijeten, in voznik, ki ima uho in ne mara, da bi mučil material, raje prej pretakne v višjo prestavo. S tem tudi ne izgubi veliko, saj je motor tudi pri nižjih vrtljajih voljan dela. Najvišji navor sicer doseže tudi pri sorazmerno visokih 3.600 vrtljajih v minutu, a je z njim že pri solidnih 2.500 vrtljajih mogoče polno računati.

Soliden delavec bi lahko zapisal za motor. In tudi soliden potrošnik... Katalizator v izpušnem sistemu ter registrski padotočni uplinjač z elektronsko podporo, ki skrbi, da je vedno na voljo pravilno razmerje zmesi zraka in goriva, ne moreta zagotoviti velike varčnosti. Povprečje okoli 9 litrov neosvinčenega bencina na 100 km med našim preizkušanjem pa je bilo glede na način vožnje z Toyoto Corollo nesezadnje tudi še kar solidno.

Za japonske avtomobile vsekakor velja, da so zelo skrbno izdelani. Toyota Corolla liftback GL 1.6, ki smo jo preizkušali, spada med takšne solidne japonske avtomobile. Razen oblike pa na njej ni prav nič, zaradi česar bi lahko vzbudila pozornost.

Toda to je pravzaprav tudi odgovor na pomembno vprašanje. Namreč, prav Toyota Corolla je tipičen dokaz, na kakšen način so japonski izdelovalci sploh uspeli. Povprečnost je v nižjem srednjem razredu odlika, ki jo kupci cenijo in iščejo.

*Tomaž Porekar
Foto: France Kmetič*

