

**auto  
motor  
and sport**

# TOYOTA COROLLA SPRINTER

Recept za „sprinterja“ je preprost. Vzamemo limuzino, ji ukrojimo „hitri zadek“ in že imamo kupe z dvema zasilnima sedežema. Na pogled ni kdove kako športno razburljiv, vendar corolli sprinterju ne bi mogli očitati, da je grd.

Japonci so že zvedeli, da so Evropejci bolj dolgonogi. Zato je spredaj v corolli dovolj prostora, zadaj pa bolj tako tako. Tudi prtljajnik ni čudo, ampak: visoki prag pa majhen pokrov sta izum tretjega reda. Še dobro, da sta posoda za gorivo in rezervno kolo tam, kamor sodita in ne kradeta prostora prtljaji.

Notranjost je izdelana po evropskem okusu: smotno in okusno. Črna barva, okrogli merilniki, enostavno gretje in zračenje, volan s tremi prečkami in pripravna ročica menjalnika, vse to je daleč od igranja, ki si ga privoščijo Amerikanci. Pa še malo kritike: v Evropi smo navajeni, da je ročica ki ravna pranje in brisanje prednje šipe, nameščena na oti volana! Tudi notranja oprema je kar dobra. Gretje deluje hitro in učinkovito, zračenje je dovolj močno tudi za poletno vročino. Okna, vrata in oba pokrova zapiramo brez težav; sploh se voznik v sprinterju kmalu počuti doma. Oprema je dovolj bogata, čeprav ni lukuzna. Serijsko vgradijo v avto: ležalne sedeže, naslonjala za glavo, preproge, nastavljava zadnja okna, dvostopenjske brisalnice, električno črpaliko za pranje vetrne šipe,

dvostopenjski ventilator, vžigalnik, dva pepelnika, kjučavrnica na pokrovu posode za gorivo in — za nas dokaj nevsakdanje — obarvana stekla.

## Motor — klobuk doll

O motorjih, ki poganjajo japonske motocikle, krožijo po svetu že prave legende. Govori se o konjskih močeh in o vrtljajih, ki pri nas še zdaleč niso vsakdanji. Avtomobilska industrija je glede tega bolj skromna. Japonski avtomobilski motorji so sicer še kar pri moči, vendar bi jih prav lahko prisodili Oplu ali Fiatu. Sprinterja poganja 1166-kubični, vrstni štiri-valjnik, ki zmore 58 KM pri 6000 vrtljajih največji navor 8,1 kpm pa doseže pri 3900 vrtljajih. Ročična gred se vrti v petih ležajih, ventile pa krmili visoko nameščena odmična gred, preko kratkih dročnikov.

Zadostno število konj in majhna teža (800 kg) uvrščata sprinterja med živahne avte. 80 km na uro doseže v desetih sekundah, 100 km na uro pa 5,8 sekunde pozneje. Največja hitrost je 146,7 km na uro; na testu je porabil 10,8 litra super bencina na 100 km.

Motor nam je vedno poslušno vžgal, in ni se pritoževal, če smo ga dražili z nizkimi ali

visokimi vrtljaji. Vse to pa so inženirji v Toyoti dosegli z dokaj enostavnimi sredstvi: saj valje polni le en registrski uplinjač. Neka pa jim vendarle ni uspelo — utišati motor. Pri določenem številu vrtljajev postane motor neprijetno glasen. Ko se mu pri 110 km na uro pridruži še karoserija, je koncert popoln. Približno enako kot motor smo ocenili menjalnik. Nikakih pripomb ni v zvezi s sinhronizacijami, natančnostjo prestavljanja ali s stopnjevanjem, le zavijanje v treh nižjih stopnjah nam ni bilo všeč. Tiho deluje le četrta prestava, le njen zobnik je brezhibno izdelan.

Japonci vozijo drugače kot mi in to se pozna tudi njihovim avtom, ki se lahko pohvalijo: motorjem, precej manj pa z lego na cesti. Sprinter je dokaj dobro prilagojen našim razmeram, kljub temu pa ne skriva svojega porekla.

Podvožje je kar se da enostavno: prečna vodila in vzmetne noge spredaj, zadaj pa toga prečna na listnih vzmeteh. To je kaj rešitev, ki je poceni, ne more pa se pohvaliti le z udobnostjo ne z dobro lego na cesti, ampak le z kompromisom med obema zahtevama. Sprinter se dobro drži le dobre ceste, na luknjastih ovinkih pa zadnji kolosi poskakujeta. V ovinkih je corolla neutralna in na dobri cesti jo le res ostro zavijanje pripravi do drsenja. Zadnji kolosi zdrstata navzven, vendar postopoma, tako da voznik avto z lahkoto upravlja. Sprinter ni za divjake, saj ima preslabotno blažilnico, pa tudi notranje zadnje kolo le preveč rado zacvili, ko voznik v ovinku pohodi plin.

Volan je lahkoten kot da bi imel serveo napravo, le preveč natančen ni. „Mešane“ zavore so dovolj učinkovite in tudi brez ojačevalnika dovolj lahke. Zato je mesto kotalašč za okretni in živahni sprinter. Manj primeren je za dolga potovanja, kjer je udobje na prvem mestu. Hrup in poprečno vzmetenje potisneta sprinterja na dolgih vožnjah nekam med poprečne, majhne avtomobile. Tu se Evropejci na boljšem, posebej če pomislimo na mojstre za udobje, Francoze.

Pa ponovimo: če boste kupili corollo, boste mislili pač na temperamentni motor, ni okretnost v mestnih greeh, na smotno opremo in na zgledno izdelavo. Če ste proti, potem vam ni všeč poskakovanje zadnjih potisneta, neudobno vzmetenje, glasen motor, morda pa se boste ustrašili tudi servisov, ki se v Evropi razmeroma redki.

