

# TOYOTA COROLLA sprinter

## Car and Driver, ZDA

Si lahko predstavljate Japonca, kako poskuša izgovoriti ime «corolla»? Ne, orientalec jezik take telovadbe ne zmore!

Da nima Toyota za bregom kaj več, kot osvojitvi domači trg? Da, Toyota diši uvoznost tržišče v ZDA, na katerem se šopiri prav zdaj VW in reči je treba, da corolla ni slabo orodje za ureditve teh apetitov. O Japončevih resnih in nevarnih namelih pričah tudi skrbna izbira imena «sprinter»! Ta samostalniška oblika mora da se močneje učinkuje kot dosedanji «sprint».

Toda: corolle «sprinterje» — niso za tiste, ki merijo več kot meter osemdeset! Pri Toyoti so se namreč v vsem, da bi ustvarili majhno športno vozilo, maloce zaleteli in znižali standardni corollini limuzini ce-

le 4 centimetre strehe, kar je zunanosti vsekakor v prid, notranjost je pa primerena le še za dvanajstletne otroke — za tržišče, ki ne obdajlja preved.

Sprinter je limuzini mehanično popolnoma enak; ima le nižji strop in boljše seže.

### Prednost je lahko majhnost

Prišli smo do zaključka, da je corolla sicer pravi avtomobil, pa vendar od svojih večjih bratov popolnoma različna. To ni avto, v katerega vlečeš, to je avto, ki ga obuješ. Kot kakšen čevljar številke 34. Limu zina je seveda večja, recimo št. 38.

Sprinter je precej ožji, krajši in lažji od volkswagna, kljub temu pa ima vse, kar ima pravi avto, čeprav v miniaturi. Z

njim lahko počenjš prav presenetljive stvari: parkiraš ga na polovičnem prostoru, se zvišješ skozi najgostejši promet v centru mesta in na še tako ozki podeželjski cesti se počutiš kot na dirkalni stezi v Indianapolisu; saj lahko divjaš in režeš ovinkne ne da bi pri tem sploh kaj tvegal.

Tudi vzorne lastnosti spodbujajo k taki vožnji. Sicer je rahlo treba dodajati volan in se v ostrih ovinkih nekoliko nagiba, ima pa to dobro lastnost, da smar lahko obdržimo le z volanom ne da bi si po magali z močjo motorja. To je posebno pomembno pri avtomobilih z relativno šibkim motorjem in za sprinterja lahko rečemo, da so njegove vzorne karakteristike idealno priredi moči njegovega motorja. S tem, da dvigne notranje zadnje golo v ovinku, opozori voznika na svoje meje in ne dovolj več veže hitrosti — te meje pa voznik z normalno mero poguma tako ali tako nikoli ne bo dosegel.

Corollino obsevanje z McPhersonovimi nogami spredaj in listnatimi vzmetni zadaj je za to vrsto avtomobila povsem običajno, edinstveno pa je vzmetenje sprednjih koles — z vijakno in listnatno vzmetjo obenem. S tem so obšli glavni problem McPhersonove obese, to je, kako namestiti dovolj močno in veliko vijakno vzmet čim bliže kolesu, da se ne zadeva obenj.

Majhno težo smo pri avtomobilih vedno zagovarjali, v skrajnem primeru pa pri corolli, se zaradi tega pojavijo novi problemi, na primer huda občutljivost na veter, čeprav 57 odst. sprinterjeve teže počiva na sprednjih kolesih. Ta občutljivost sicer ni izrazitejša kot npr. pri VW, seveda pa je tudi ta v tem pogledu vse prej kot dober. Vzdržljiva vdolbina na cesti, če čezno pripeljeno pod majhnim kotom, vrže avto v stran za razdaljo, ki se nam zdi kot polovica njegove širine.

### Upošteva ameriške predpise

Zelo majhna teža prispeva svoje tudi k precej neudobni vožnji. Na malo slabši cesti avto postakuje in se sibilje kot neumen, na srečo pa s frekvenco, ki ne povzroča morske bolezn. Izbira vzmeti je pri avtomobilu, ki polno obremenjen tehtja 50 odst. več kot prazen, smernaj kompromis in je zato vožnja v malo obremenjenem vozilu dokaj spartanska.

Pospejuje pa corolla s svojimi 60 KM (pri 6000 vrtljajih) od 0 do 100 kilometrov na uro v slabih 17 sekundah in zmore 137 kilometrov na uro. S tem «sprinterje» seveda še ni raketa, je pa pred večino svojih tekmecev. Poraba je med 8 in 9,5 litrov na 100 kilometrov!

Motor je povsem konvencionalen, pogled nanj vzbuja strašno imeniten vtis, saj je — po zadnji modi — nagnjen v levo za 20 stopinj. Moderna sta tudi kratki gib bata in zgoraj namerečena odmična gred. Večina motorjevih delov, razen bloka, je iz lahke litine. Tovarna kljub kompresiji 9:1 predpisuje le navaden bencin, motor pa je s to nizkokalorično dieto tako zadovoljen, da se kar nerad ustavi, čeprav smo ga že izkjučili. (Po domače bi rekli, da nagiba k samovžigu).

Prav kot pri ostalih toyotah in pravzaprav pri večini japonskih avtomobilov, ima uplinjač nekje v sredini delovnega območja aluminjov. Obutimo jo pri počasnem



pospeševanju; zato je najbolje, da plin pritisnemo kar do kraja. S primerno nastavljenim vžigom in z majhno črpalko, ki vpihuje zrak v izpušno cev in s tem oksidira še neizgorele strupene snovi, so pri Toyoti zadostili tudi strogim ameriškim predpisom.

Skromna delovna prostornina motorja seveda zahteva prizadevnost pri delu s prestavno ročico. Corollina prestavna razmerja so sicer res dobro izbrali, sinhronizacija, posebno v drugi prestavi, pa svoji nalogi ni čisto dorasla. Dokler je menjalnik hladen, še gre, ko se pa segreje pa zaradi vsake, še tako majhne nepazljivosti užaljeno zagrci. Mislimo, da je to pri avtomobilu, ki zahteva toliko prestavljanja, precej resna napaka.

## Na napakah se uče tudi Japonci

Druga corollina slabost je sklopka. Ta namreč deluje več ali manj kot kakšno stikalo — ali je vključena ali pa izključena. Malce bolj nežen prehod med obema skrajnostima, bi znale ceniti predvsem mlajše voznice. Večina sprinterjevih lastnosti jim bo všeč; s tako sklopko pa jim bo težko dostojanstveno speljati z mesta. Prav to je za voznice, posebno pred moškim občinstvom, naravnost življenjskega pomena.

Corolla ima na vseh štirih kolesih bobnaste zavore, ki so kar odporne proti pregretju, so pa odločno prešibke — če vozi 130 kilometrov na uro, se sprinter ustavi šele po 73 metrih; to se zdi nesprejemljivo!

Pri avtomobilu, ki je zunaj širok le 1.48 metra, je seveda nesmiselno razpravljati o dosegljivosti instrumentov in stikal. Če bi bilo katerega težko doseči, bi moralo biti nekje v prtijažniku. Pri tem pa niso le priročni ampak tudi zelo lepo in pregledno razmeščeni pa še pri vsakem je napis, ki pove, za kaj ga rabimo — redkost pri tej vrsti avtomobila. Instrumentna deska je podobna camarovi — velik merilec hitrosti desno in kombinirani instrument levo od volana, različna stikala, radio in ostalo pa na sredini.

Sprinter ima imenitne sedeže — bolj oblikovane in debeleje oblažene in prav to še bolj zastruje problem prostora za glavo. Zadnji sedeži so primer mojstrsko izrabljenega prostora — čeprav sedi potnik precej »zložen«, mu sedeži nudijo dovolj opore na pravih mestih in ker so naslonjala sprednjih sedežev zadaj vdolbena, je tudi za kolena kar zadosti prostora. Tudi izdelavo moramo pohvaliti! Res, potrudili so se in preproge na tleh poskrbe za dragoceni vtis. Prtijažnik je sorazmerno prostoren, vanj gredo tudi večji kovčki.

Tudi nekaž drugih detajlov je zelo dobro premišljenih, npr. ključi, ki so taki, da ni važno, katera stran je zgoraj ali spodaj.

Sprinterjeva ameriška cena je privlačna: 1796 dolarjev, limuzina pa 1665 dolarjev. Avtomobila sta dobro opremljena in tudi pri dodatni opremi je izbira velika — od radia pa vse do obarvanih šip.

Nekaž nas pa — čisto načelno — moti: športni avto naj ne bo le hitri zadek na navadni limuzina.