



CORONA 1500

POTRPEŽLJIVA KOT SVETNIK

Potem ko smo še dodobra premerili ceste okrog Zürichca, s crownom po dolgem pa s corolllo počez, smo sedli še v corono, ki je med vsemi tremi Toyotinimi avtomobili, ki smo jih vozili, najstarejši.

Verjetno Japonci, ko so ob rojstvu leta 1965 avtomobil krstili, niso pomislili, da korona med drugim pomeni tudi svetniški sij. Res je coronin motor svetniško umiren. Nad vrtenjem se ne navdušuje preveč najbolje vleče pri 2600 vrtljajih, ko ima vrtilni moment 11,5 kpm, največjo moč pa izžareva pri 5000 vrtljajih v minuti, ko doseže 70 KM (DIN). Razmerje med vrtno in gibom je natanko kvadratno 78 x 78 mm, kompresija pa 8:1. Sam podatek o kvadratnem razmerju vrtna-gib, bi dal misliti, da motor že sodi med moderne motorje. Pa ni tako. Vodno hlajeni vrtni motor je na moč klasičen s stransko odmično gredjo, ki vodi ventile prek dročnikov, ročična gred pa je v treh ležajih. Imeli smo občutek, da je coronin motor namenjen mirnemu vozniku, ki cení varnost in vztrajnost — kaže tudi, da ima dolgo življenje — pohiti pa le včasih, ko ne more drugače. Ko smo merili pospeške, smo opazili, da corona ni čisto brez temperamenta, vendar pa zahteva natančno spoštovanje zelo velikega razpona med vrtljaji, pri katerih ima motor največji moment, in vrtljaji, ko ima največjo moč. To smo predvsem občutili v tretji prestavi, ko je na začetku corona vselej vlekla, na koncu pa se je pospešek razbil in nič. Motor je kot nalašč za slenubas, ki se mu ne ljubi predstavljati za vsako malen-

kost. Udoben je v mestu, ko se skorajda poživlja na to, da je voznik pozabil prestaviti v prvo, v klanco pa pelje nadvse vztrajno.

S corono pa smo se tudi podili in na koncu ugotovili, da je to mogoče, le voznik se mora pogosto potruditi in menjati prestave. Pri taki ostri vožnji se nam je sicer nehotе dogajalo, da smo motor vrteli čez dovoljeno mero, toda nismo imeli vtisa, da bi kazal nejevoljo, kljub temu da ima ročično gred samo v treh ležajih.

Ubojgljiv, mehek avto

Da merjenje zmogljivosti na avtomobilski cesti ni najbolj prijetna stvar, smo videli že pri prejšnjih dveh japonskih, vendar smo se vrnili na edini ravni odsek v okolici Zürichca in še enkrat vzeli v roke stoparice. Japonci so bili na moč natančni pri umerjanju merilnika hitrosti, celo preveč, saj pri hitrosti 145 kilometrov na uro (po stoparici) kazalec kaže samo 140 km na uro. Nismo verjeli, pa smo poskusili še enkrat in dobili natančno enak rezultat, 145 kilometrov na uro je bila tudi največja hitrost, ki smo jo s corono dosegli. Pospeški pri motorju z lastnostmi, ki smo jih opisali, seveda niso briljantni, so pa kar zadovoljivi, saj preleti corona kilometer brez zaleta v manj kot 40 sekundah. Od 0 do 80 kilometrov na uro pospeši v 13 sekundah, 100 kilometrov na uro pa doseže v 20 sekundah in pol.

Voznik, ki hoče corono voziti temperamentno in pogosto pretikati prestave,

nima pri tem nikakršnih težav. Menjalnik je zelo dobro ugašen, prestavna ročica na tleh, ukrivljena nazaj in zelo blizu voznikovim rokam, pa je še ravno toliko trda, da jo je mogoče zelo natančno pretikati, pa tudi zelo hitro. Tudi sklopka prijemlje mehko in brez sunkov.

Sploh bi radi pohvalili vse naprave za vodenje avtomobila. Volan, ki potrebuje od skrajne leve do skrajne desne dobre tri obrate, je precej neposreden, pa kljub temu ni trd in omogoča natančno vodenje. Zavore so, čeprav na vseh štirih kolesih bobnaste, zelo dobre. Ko se pri daljšem zaviranju nekoliko pregrejejo, sicer prijemljejo nekoliko sunkovito, toda še vedno zanesljivo, ko pa se ohladijo, so v redu. Zamerili bi jim kvečjemu, da zahtevajo preveč moči pri pritiskanju na zavorni pedal.

Če pozabimo na nekoliko trde zavore, lahko rečemo, da je corona mehak avto. K temu pripomore tudi mehko vzmetenje, ki je brezhibno požiralo redke luknje na švicarskih cestah. Mehko vzmetenje pa je seveda vzrok, da se potniki na dolgih vavlovitih rahlo posibavajo.

Podvozje je grajeno klasično. Prednji kolesi sta obsežni posamično na prečnih nihalkah in spiralnih vzmeteh. Sprejaj je tudi prečni stabilizator. Zadnja prema pa je toga, na listnatih vzmeteh brez dodatnih elementov.

Tako podvožje seveda zadoštuje le za umirjeno vožnjo v ovinkih. Proči pričakovanju zanaša zadek, čeprav je vozilo sprejaj teže. Nadvse odlično pa se corona upi-

ra zelo močnemu bočnemu vetru in tudi pri velikih hitrostih na avto-cesti smo jo lahko zelo natančno vodili.

Preveč japonska notranjost

V tovarni so se potrudili pri opremljanju notranjosti. Corona je obložena z umetnim usnjem, tla so pokrita z mehko preprogo. Sedeli se dobro prilagajo telesu in dajejo dovolj stranske opore, zamerimo pa jim preveč pokončna naslonjaka, ki jim ne moremo spreminjati glj. Območje poklanjanja nazaj in naprej je premajhno. V coroni smo imeli vtis, da so Toyotini oblikovalci pozabili, da je evropski voznik večji od japonskega, toliko bolj, ker je sedež preblizu volana. Prostornejši so zadnji sedeli.

Vstopati ali izstopati iz vozila je lahko, k temu precej pripomorejo nazaj nagrnjene vrata. Ko smo vrata zaprli, so nas motile kljčke za dviganje oken, ki so nameščene v višini kolen.

Na armaturni plošči so pregledni instrumenti, gumbi pa na prirodnih mestih, dovolj oddaljeni drug od drugega in označeni s simboli.

Nekoliko težko smo se privadili na stikalo za utripalke. Pod volanom namreč v naspotju od večine avtomobilov ni nobene ročice. Obroč ročice na volanu je namenjen tudi za prilažanje utripalk, stikalo za žolce in kratke luči pa je na tleh.

Na moč ugodna sta zračanje in ogrevanje, ki ga je mogoče uravnavati na zelo

širokem območju in brez stopenj; za armaturni plošči sta sobi, ki učinkne še povečata. Seveda nismo mogli preskusiti, kako učinkuje ogrevanje, kadar je zunaj 20 stopinj pod ničlo, ker je marca vigrad tudi v Švici krepko trkala na vrata.

Corona je od leta 1965, ko jo so začeli prodajati, ostala skorajda nespremenjena; to potrjuje notranjost, ki se sicer še nagiba k varnostnim normam, pa zaradi preveč svetlečih se delov na armaturni plošči in nerodno nameščenih okenskih kljuk ni dovolj sodobna.

Ko smo odprli pokrove, smo opazili, da Japonci niso pozabili na razsvetljevo motorja in priljažnika. Nerodno mesto so namenili rezervnemu kolesu, ki je spraven na dnu sicer prostornega priljažnika.

Prav za konec bi radi omenili zunanji videz corone. Kljub temu da je dokaj visoko nad tlemi, je elegantna. Še posebno nam je ugajal nos vozila, ki s svojjo masko daje vtis, da so hoteli Toyotini oblikovalci nekoliko spomniti na vzhodnjakega zmajca.

Za japonske izdelke je bilo včasih značilno, da so bili na videz lepi, po trajnosti in uporabnosti pa nekoliko pomanjkljivi. Povojnja japonska industrija pa je sprejela kakovost kot obveznost. Coronci se pozna edinole, da je izdelana prva na začetku japonskega osvajanja evropskega avtomobilskega tržišča; predvsem notranjost, sicer zelo negovana, še ne ustreza povsem evropskim meram. Motor, zmogljivosti in stabilnosti vožnje pa za kategorijo, v katero corona sodi, povsem v skladu z evropskimi normami.

TEHNIŠKI PODATKI

TOYOTA CROWN 2300

Motor: šestvaljni štiritaktni vrstni — vrtna in gib 75 X 85 mm — gibna prostornina 2.283 kubičkov — kompresija 8,6:1 — največja moč 115 KM (SAE) pri 3.200 vrtljajih v minuti — največji navor 17,6 kpm (SAE) pri 3.600 vrtljajih v minuti — gorivo super — padotčni upljinjač s samodejno napravo za hlajenje vzlg — mehanski spalka za gorivo — ročična razdelja — akumulator 12 voltov 40 amperskih ur — alternator 450 vatov — vodno hlajenje (10,6 litra).

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiritopenjski sinhronizirani menjalnik: I — 3,673:1, II — 2,114:1, III — 1,403:1, IV — 1:1, vzvratna — 4,138:1 — pnevmatike 6,95 X 14.

Voz: limuzina s štirimi vrsti — samonosi karoseriji pomaga okvir — prednji kolesi na trapeznih prečnih vodilih, vijalne vzmeti, prečni stabilizator — zadaj toga prena na vzdolžnih nihalkah, opira se na vijalne vzmeti — spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blaziniki — spredaj kolutna, zadaj bobnaste zavore, servo, dvokrožna.

Meri in teže: dolžina 4,66 metra — širina 1,69 metra — višina 1,44 metra — najmanjša razdalja od cestišča 13,5 cm — teža praznega vozila 1.235 kilogramov — posoda za gorivo 65 litrov.

TOYOTA COROLLA 1100

Motor: štiritvaljni, štiritaktni, vrstni — vrtna in gib 75 X 61 mm — gibna prostornina 1079 kubičkov — kompresija 9:1 — največja moč 60 KM (SAE) pri 6.000 vrtljajih v minuti — največji navor 8,5 kpm (SAE) pri 3.800 vrtljajih v minuti — visoki ventili — ročična gred v petih letajih — padotčni dvojni upljinjač — akumulator 12 voltov — 32 amperskih ur — alternator 300 vatov — vodno hlajenje (4,7 litra vode v hladilniku) — gorivo super.

Preenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiritopenjski sinhronizirani menjalnik: I — 3,684:1, II — 2,09:1, III — 1,403:1, IV — 1:1, vzvratna — 4,136:1 — pnevmatike 6,90—12.

Voz: limuzina s dvoje vrsti — samonosa karoserija — prednji kolesi na prečni listni vzmeti in prečnih nihalkah, vijalne vzmeti, teleskopski hidravlični blaziniki — zadaj toga prena na listnatih vzmeteh — spredaj in zadaj bobnaste zavore.

Meri in teže: dolžina 3,94 — širina 1,48 — višina 1,28 m — najmanjša razdalja od cestišča 17 cm — teža praznega vozila 720 kg — posoda za gorivo 36 litrov.

TOYOTA CORONA 1500

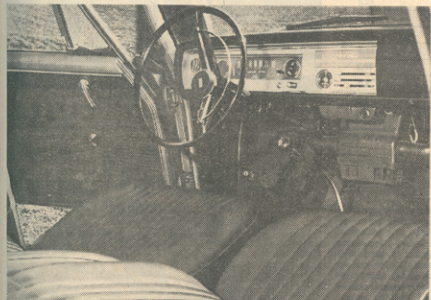
Motor: štiritvaljni, štiritaktni, vrstni — vrtna in gib 78 X 78 mm — gibna prostornina 1490 kubičkov — kompresija 8:1 — največja moč 70 KM (DIN) pri 5.000 vrtljajih v minuti — največji navor 11,8 kpm (SAE) pri 2.600 vrtljajih v minuti — normalni benzini — visoki ventili — ročična gred v šest letajih — padotčni dvojni upljinjač — akumulator 12 voltov, 40 amperskih ur — alternator 30 vatov — vodno hlajenje (7 litrov vode).

Preenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiritopenjski sinhronizirani menjalnik: I — 3,673:1, II — 2,114:1, III — 1,403:1, IV — 1:1, vzvratna — 4,138:1 — pnevmatike 6,90—13.

Voz: limuzina s štirimi vrsti za pet oseb — samonosa karoserija — prednji kolesi na trapeznih prečnih vodilih, vijalne vzmeti, prečni stabilizator — zadaj toga prena na vzdolžnih listnatih vzmeteh — spredaj in zadaj teleskopski hidravlični blaziniki — bobnaste zavore.

Meri in teže: dolžina 4,11 m — širina 1,55 m — višina 1,42 m — najmanjša razdalja od cestišča 18 cm — teža praznega vozila 920 kg — posoda za gorivo 45 litrov.

	corona	ford 15 M	R 16	rekord 1500
prostornina (kubičkov)	1490	1488	1470	1492
moč (KM)				
(številu vrtljajev)	70(DIN)/5000	55(DIN)/5000	55(DIN)/5000	58(DIN)/4800
najvišja hitrost				
(km na uro)	145	135	141	133
0—80 (sek)	13	11,4	11,8	15,1
0—100 (sek)	20,5	18,6	19,5	24,9



Tudi oprema najstarejšega toyote, corone, je klasično standardna. Pa naj gre za kurjavo ali za oglat univerzalni merilnik.