



## Izposojeni testi

# TOYOTA CORONA

Največji švicarski avtomobilistični časnik »Automobil Revue« je preskusil osem japonskih avtomobilov, ki so po njihovi sodbi, za evropskega kupca najzanimivejši. Ker v Jugoslavijo uvaža le tovarna Toyota, smo si sposodili testa najmanjših toyot — corolle 1100 in corone 1300 — za primerjavo pa še test prikupnega avta datsun 1300.

Od leta 1965, ko so corono začeli izdelovati, se ta bistveno ni spremenila. Od vseh drugih avtomobilov Toyota se razločuje predvsem po maski na hladilniku, ki je nagnjena močno nazaj. Preskušali smo le limuzino, čeprav prodajajo tudi kombi s petimi vrati in kupe 1600 S z močnejšim motorjem.

1,5-litrski motor s 70 KM (DIN) pri 5.000 vrtljajih v minuti je za japonski motor zelo »civilen«, saj je kompresija 8:1, rabi pa normalen bencin. Največji navor 11,5 kpm doseže motor že pri 2.600 vrtljajih v minuti, zanesljivo, znamenje tedaj, da že pri nizkem številu vrtljajev zelo dobro potegne. Vrta pa se coronin motor manj rad kot drugi japonsci, zato mu upravičeno obetajo dolgo življenje in varčnost.

Spet moramo pohvaliti štiristopenjski povsem sinhronizirani menjalnik, ki pri pomore, da je corona dovolj živahen avto, če le v tretji prestavi iztisnemo iz motorja vse, kar zmore. Ker je razpor med števila vrtljajev, pri katerih ima motor največji navor in največjo moč, v primeri z novejšimi japonskimi motorji precej velik, avto slabo pospešuje tedaj, ko se motor vrta hitreje kot 5.000-krat v minuti. Dobro pa potegne pri nižjih hitrostih. Tako bo motor corone zelo všeč voznikom, ki se jim ne ljubi veliko prestavljati — vztrajen planinec je in udoben avto za mestno vožnjo. Kdor pa bi ga rad vozil ostro, bo moral zelo pogosto prestavljati.

Velikokrat ga bo tako silil v vrtljaje čez 5.000, česar pa motor, po naših izkušnjah, preveč ne zameri, čeprav je ročica gred le v treh ležajih.

Najvišjo hitrost, ki smo jo izmerili, 146 km na uro, doseže že pri 5.600 vrtljajih v minuti.

Sklopka in menjalnik sta dobro uskladeni. Kratka prestavna ročica na tleh se natančno pretika, sopoltniki pa so se na avtomobilski cesti pritoževali, da jih brundanje motorja zelo uspava. Sklopka in menjalnik sta dobro ugašena, pretikanje s kolenasto nazaj upognjeno ročico je hitro, čeprav v ne gladko. Zadnje trditve lahko upoštevamo s pridržkom, ker smo avtomobil vozili le kratek čas.

Podvozje je grajeno konvencionalno. Prednja kolesa so obesena posamično s spiralno vzmetjo in prečniimi stabilizatorji. Zadnja os je toga in brez dodatnih elementov. To zadostuje za normalno vožnjo, pri hitri vožnji po valoviti cesti pa vozilo rahlo splava.

### Huda konkurenca evropskim avtomobilom

Pri hitri vožnji v ovinkih zanaša zadek, čeprav bi pri spredaj težjem vozilu pričakovali ravno nasprotno. V primerjavi z evropskimi vozili enake teže in enakih zmogljivosti sta varnost in vzmetenje ne-

krako enaka. Krmilo je precej neposredno, vendar ne zelo trdo in omogoča dober stik s cesto.

Serijska corona je opremljena z bobnastimi zavorami na vseh štirih kolesih. Dobre zavorne učinke smo dosegli le, če smo močno pritisnili na zavorni pedal.

Oprema corone je bogata in do podrobnosti izpopolnjena. Prostor za motor in prtljažnik sta dobro osvetljena. Tla v prostoru za potnike so pokrita z mehko preprogo. Zeleli bi si nastavljiva nastanjala pri sedežih, ker so coronina za evropske navade preveč pokončna. Obseg premikanja sedežev je prekratek in tudi preblizu krmilnega kolesa so.

Posebnost corone; pod krmilom ni nobene ročice. Gumba za utripalke sta na roba obroča za trobljo, stikalo za kraljice luči pa na tleh. Instrumenti so pregledni in označeni s lahko razumljivimi simboli. Na armaturi je preveč pokromanih delov. Ročice za odpiranje oken in vzvratno ogledalo so še vedno nameščeni tako, da se potniki lahko ob njih poškodujejo.

Zunanja linija je dobro pretehtana in v skladu z evropskimi pojmi o eleganci.

Pri splošni oceni ne smemo pozabiti omeniti, da je corona začetni model, s katerim želi Japonska prodreti na evropski trg, zato notranjost ni popolnoma opremljena. V primerjavi z evropskimi vozili, ki toliko stanejo kot corona, pa je le-ta s svojim elastičnim motorjem z nizko stopnjo kompresije, ki pri rahlem preokroženju dovoljenega števila vrtljajev doseže 145 km/h, napredek. Varnost vožnje in udobnost pa sta vsekakor evropski.