

Pred tednom je ladja pripeljala na Reko prve japonske avtomobile za jugoslovske kupe: male, srednje in velike avtomobile največje japonske tovarne Toyota — corolle, corone in crowne.

Takole nam piše zastopnik Toyota beograjski »Jugosinto«: »Avtomobili toyota so znani po vsem svetu. Zaradi sodobne oblike in tehničnih odlik so to najboljša vozila, na svetu, zato jih tudi na vseh kontinentih največ kupujejo.«

Bojimo se, da bi zastopnik mislil, da so japonski avtomobili tako zelo dobri, da jim bo pozabili organizirati dobre servise! Če jih bo, kot obeta, ko nam piše, da so »za ta vozila že pripravili nekoliko servisov v vseh delih Jugoslavije: v Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Skopju, Novem Sadu, na Reki in Bledu«, potem lahko toyotam obetamo lepo prihodnost tudi na jugoslovskem tržišču. Za servisa Toyota vsaj v Ljubljani se nismo videli ...

Pri vsem tem »jugoslovske« pa ne gre pozabiti, da je japonska avtomobilska industrija druga največja na svetu. Da na mednarodnih avtomobilskih razstavanj radovedneži oblegajo razstavljene japonske.

Včasih so ljudje rekli »japonsko blago«, če so hoteli povedati, da gre za bleščeč izdelek, ki pa se kmalu pokvari in slabo deluje. To danes ni več res. Japonska industrija je prestala trdo šolo, kako težko si je pridobiti dober glas, če si ga enkrat zapravl. Nobenega dvoma ni, da so se lotili izvoza avtomobilov resno, z vozili, ki po kakovosti, ne z dumpiškno ceno, lahko konkurirajo na zahodnoevropskem in ameriškem tržišču.

## vozili smo japonsce

Telest:

Ante Mahkota  
Tom Pleterski

Slike:

Marjan Zaplatil

V pričujočih kratkih testih, kako smo preskušali toyote, ki nam jih je prijazno dal na voljo švicarski predstavnik japonske tovarne, boste lahko prebrali, da so toyote dobri avtomobili.

Alli so vredni denarja, ki ga stanejo, vam ne moremo odgovoriti.

Prič za to, ker ne vemo, koliko stanejo. Jugovito nam je uradno sporočil le devizno ceno, ki je zelo privlačna: corolla stane 867 dolarjev, corona 1027 dolarjev in crown 2300 1490 dolarjev. Poluradno pa sonam povedati tudi dinarske stroške ob uvozu, ki so v primeri z devizno ceno zelo visoki. Za corolla na primer, ki stane v dinarjih manj kot škoda, so še enkrat višji (za škočo 1000 MB je ob uvozu treba plačati 6750 din, za corolo pa 12.629).

Drugič zato, ker ne vemo, kakšen bo servis. In sodoben avto je dober, kot je dober njegov servis.



# CROWN 2300

## POTREBUJETE JAPONSKEGA ŠOFERJA

Na lanskem beograjskem sejmi smo obiljubili prijatelju, ki se je navdušil za največjega toyoto crown, da mu bomo, če ga kupi, dva meseca brezplačno za šoferja. Livrejo si bomo kupili, smo dejali, na lastne stroške.

Prijatelj, direktor, se je odločil za nemški avto zgorajnega srednjega razreda, ko se je končno prepričal, da je najbližji servis v Zürichu.

Letos smo lahko brez livreje vozili novi, lepši, še bolj zlikani crown. Za kratak test. Ali so v Jugoslaviji že servisi Toyote, se še nismo prepričali.

Crown je prestižni avto. Nismo se zmotili, ko smo se ponujali za šoferja, zakaj pokazalo se je, da je sedež ob volanu dovolj prostoren le za majhnega japonskega voznika s kapo in livrejo. Pač zato, da so v veliki, ameriško bogato opremljeni limuzini naredili dovolj prostora za debele gospode na zadnjih klopek. Kar smo se zapisali za corollo, namreč še toliko bolj velja za crown. Udobneje smo se vozili zadaj, kot smo ga vodili. Kako tudi ne, saj imajo v crownu potniki zadaj poseben električni vžigalnik za cigarete in tudi radio, ki sodi v standardno opremo luksuznega crowna, je mogoče ravnati s posebnim gumbom z zadnje klopi.

Med vsemi japonskimi avtomobili drugega srednjega razreda je crown 2300 najlažji, tehta komaj 1255 kilogramov, in ima najmočnejši motor: največja moč 115 KM (SAE) pri 5.200 vrtiljih v minuti.

Pri tem je kompresija razmeroma nizka, in šestvaljni motor z ročnico gradjo v sedmih letajih, odmično gradjo zgoraj in aluminijasto glavo valjev se rad vrti — toda neutonen, kot so nam ga dali za preskušajo — nas je veliko manj navdušil kot corollin zrebec.

### Še radio za gospode

Še preden bomo pripovedovali, kako smo s kratko prestavno ročico, ki bi bila rada po modri športna, in nerodnim pedalom za plin gnali crown, naj opišemo skrbno opremljeno notranjost, ki je vsa v skladu z novimi ameriški varnostnimi predpisi. Armatura plošča je motno črna, gumbi so poglobljeni in označeni s simboli. Tu di kljuke na notranji strani vrat so brez ostrih robov in vtisnjene. Vzvratno ogledalo pri trčenju odleti. Po normah so tudi dvokrožne servo zavore, na prednjih kolesih sta kolitni. Zelo všeč so nam bili pregledni gumbi za gretje in prežračeva.

nje avtomobila, še bolj napravi, ki ju ravna, saj sta zelo učinkoviti.

K ameriškemu standardu luksuznega crowna sodi seveda odličen radio, ki s modelno išče postaje, dva zvočnika in posebne premične lučke, da lahko gospodje, ki potujejo zadaj, nemoteno delajo.

Pri vsem tem razkošju nas je namsto presenetilo, da v notranjosti crowna pri hitrosti nad 140 km na uro zelo budi. Očitno karoserije niso najbolje aerodinamično oblikovali ali pa so bila na našem avtu zvrta vrata — tako se je zdelo — da je veter bolj tulli, kot bi smel.

To pa je tudi edino, kar je motilo prijetno vožnjo v japonskem amerškancu, saj so sedeži oblikovani po telesu, izdelani natančno kot v malokaterem avtomobilu in sveda letalniki.

Morda so inženirji, ki so zasnovali crown, računali tudi z ameriškim omejitvami hitrosti, saj pri največji zelo tudi tudi motor.

### Američan iz Tokia

In če se spet presedemo z gosposke zadnje klopi na šoferjev sedež, naj pripomnimo, da se nam je zdel kratka prestavna ročica predalček od roke, in pri prestavljanju se je bilo treba skloniti precej naprej.

V ovinkih in pri prehitovanju na deželnih cestah se nam je zdelo, da je treba večkrat prestavljanje kot v drugih avtih z dvolitrijskim motorjem. Še posebej nas je pri hitri vožnji v serpentinah motila prekratka prva prestava.

Zelo lahкотen voian je prevedč posreden. Dovolj natančen je, za hitro vožnjo pa ga je treba preveč vrteti, in če je tovarna za osnovno celo dala vse drobnjarije, ki jih je ponavadi treba dokupiti, se čudimo, da crowna serijsko ne opremlja tudi s servo volanom.

Tako se nam le volan brez servo naprave v tem avtu ni zdel ameriški.

Je pa ameriškansko oboženje koles in vzmetenje, ki je zelo mehko.

Za tako velik avto s togo zadnjo premo na vzdolžnih nihalkah se crown zelo dobro drži ceste. Vožnja je dovolj udobna. Le na cesti z dolgimi valovi karoserija rada pokimava, in zdelo se nam je, še posebej pri močnem bočnem vetru, da prednji kolesi pri ostrih vožnji prevečkrat zaplavata.

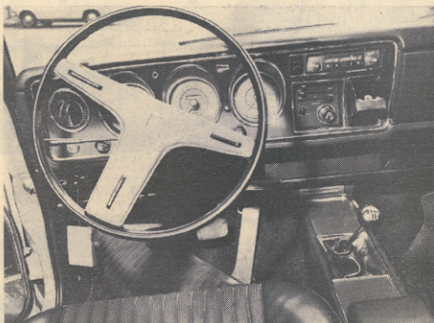
Zdi pa se nam, da so pospeški in hitrost pa tudi lega na cesti povsem po željah kupcev, ki so jim ga namenili. Avto je dobrodušen, voznika dovolj zgodaj opozori, da mu ni prav, kako ravna z njim, za športno vožnjo pa tako ni namenjen.

V blagih ovinkih je crown nevtralen, v ostrih pa je treba nekoliko odzvenati volan.

Nismo si znali razložiti, zakaj zadnja premo tako zelo postakuje, kadar smo pri vzvratni vožnji nekoliko bolj pritisnili pedal za plin.

Crown se nam zdi avto za poslovne moše, čeprav tovarna pravi, da ga je namenila družinam. Najbrž takim, ki imajo šoferja.

Mi smo še poskusili. Ne mislite, da smo si še za koga pripravljene kupovati litvejo.



V luksuznem crownu je oprema tako popolna, da ni treba ničesar dokupovati. Celo radio je v serijski opremi.



V ostrih ovinkih se crown zelo nagne, saj je vzmetenje ameriško mehko. Ni pa bojazni, da bi avto zavrtelo — vsaj na suhi cesti ne.

	crown	mercedes 230	citroen DS 21	ford 20 MTS
prostornina (kubikov)	2253	2281	2175	2993
moč (KM)				
(število vrtljajev)	115(SAE)/5200	120(DIN)/5400	100(DIN)/5500	90(DIN)/5100
najvišja hitrost (km na uro)	160	176	171	161
0-80 (sek)	10,6	8,4	8,7	8,5
0-100 (sek)	15,1	13,3	13,5	13,3