

Když dva dělají totéž

SROVNÁVÁME: TOYOTA COROLLA VERSUS OPEL ASTRA

Může z kompaktního hatchbacku vzniknout skutečná limuzína?

Automobilky Toyota a Opel dokazují, že ano – když se jejich majitel trochu uskromní.

Sdélkou lehce nad čtyři a půl metru už auta typu sedan přestávají vypadat jako rozpočtové modely do rozvojových zemí, zároveň však ještě necílí na zákazníky toužící po okázalé prezentaci. A právě do této kategorie patří nové čtyřdveřové modely Toyota Corolla a Opel Astra.

Sedan od Opelu se hlásí k rodině Astra nejen jménem. Typický je přední pohled na vůz, kde se jednotliví příbuzní podobají jako vejce vejci. Dobrácká tvář astry své okolí nezastrašuje přísným výrazem. Kdo chce na silnici vzbuzovat respekt, musí se poohlédnout jinde.

Corolla je v tomto směru rafinovanější. S baculatým hatchbackem Auris ji na pohled vůbec nic nespojuje – užší přední světa a dynamické linky karoserie jako by se inspirovaly u sportovního lexuse řady IS. Aby v tom ale neměli zákazníci příliš velký chaos, dostala corolla alespoň masku typickou pro menší toyoty.

Malé, ale dobré čtyřválece

Že oba sedany nemají za úkol získat na svou stranu zvlášť náročné řidiče, může být jasné už z nabízených motorů. Do testu si přivezly to nejsilnější, co v kategorii benzinových agregátů nabízejí: v případě opelu je to jen osmnáctistovka s výkonem 140 koní, u toyoty pak dokonce šestnáctistovka se 124 koňmi. Oba čtyřválece však rozhodně patří k tomu nejzajímavějšímu, co lze v těchto kubaturách pořídit.

Motor corolly je typicky japonský – ochotně vplouvá do vysokých otáček, a kdo chce zažít jeho kvality, musí včas podřazovat. Maximum točivého momentu má posazeno nezvykle blízko nejvyšších dovolených otáček, neznamená to ale, že by v nižších hladinách usínal. Šestnáctistovky bývají v dnešním světě přísných emisních norem často velmi ospalé až nudné, o corolle to ovšem neplatí. Klidnější styl jízdy odmění toyota spotřebou do sedmi litrů, ve městě si řekne o dva litry více.

Čtyřválec astry vytáčet nutně nepotřebuje. Jeho maxima leží 1400 otáček pod hladinou corolly a tichý, velmi kultivovaný chod lépe odpovídá představě o pohonné jednotce limuzíny. V dynamice jízdy však slabší toyota statečně drží krok – podle údajů výrobců zůstává ve zrychlení na stovku jen o dvě desetiny vteřiny. Spotřebou se naopak objemnější motor opelu vyrovná menší corolle. Na

Užší přední světla propůjčují corolle dospělejší podobu.

Astra si ponechala svůj nekonfliktní výraz i pro karoserii sedan.

volné silnici je údaj zcela srovnatelný, v ulicích nepatrně vyšší. Automobilkou udávaných městských deset litrů si astra vezme jen v dopravních špičkách.

Lyže ano, kolo ne

Při porovnání zavazadlového prostoru je na tom se 490 litry lépe astra, 450 litrů toyoty patří k průměru. Víko kufru u toyoty navíc ukazuje, jak se automobilka snažila šetřit. Chybí tu jakékoliv madlo, za které by se dalo víko uchopit, a na rozdíl od plynokapalinových vzpěr u astry má corolla postaru mechanismus ocelových vzpěr s pružinami, který zabí-

rá zbytečně mnoho prostoru. Pro převážení dlouhých předmětů mají oba vozy otvor z kufru do kabiny, který lze využít po sklopení zadních dělených sedadel. Žádné zázraky ale nečekejte. Průlezem projde tak nanejvýš prkno nebo lyže, rozhodně ne jízdní kolo.

V představách motoristů je sedan také auto, které nabízí pohodlné svezení v interiéru s dostatkem prostoru na zadních sedadlech. To oba modely splňují, astra se svým výrazně delším rozvorem o něco více. Milovníci detailů však budou zklamáni tvrdými plasty v corolle, stejně jako poněkud plechovým zvukem při zavírání dveří a kufru.



FOTO: AUTOR

