

mot auto-kritik

motorama

Škoda 100 in 110

Ko se je pred šestimi leti rodila škoda 1000 MB, je postalo vsem jasno, da so pripravne na ta avto trajale predolgo. „MB 1000“ se je že rodila kot zastarel avto. Kljub temu pa so ta avto uspeli prodajati tudi na tako zahtevnem trgu, kot je zahodnonemški. Glavni adut škod je bila nizka cena, še posebej za standarni model moldau (reki Vltavi rečejo Nemci Moldau). Vltave v Jugoslaviji niso prodajali. Te najcenejše škode ne bodo več izdelovali, odkar so škode zadnjih spremenile obleko. Novinca lanske jeseni sta škodi „100“ in „110“, razlikujeta pa se v motorju in seveda v ceni. Tovarna navaja naslednje podatke: „100“ ima 988-kubični motor, ki zmore 39 KM, „110“ pa 1099 kubikov in 45 KM. Pravzaprav prodajajo v Nemčiji tri modele: „100“, „100 L“ in „110 L“, pri čemer je seveda „100“ najenostavnejši in najcenejši.

Dražji in lepši, pa vendar star

Nove škode so dražje, pod novo obleko pa se skriva star avto. Podvozje je prav dobro vzmeteno, vendar se v ovinkih večkrat prav slabo obnaša. Pri ostrih vožnji avto rad silil iz ovinka. Dušenje hrupa in dosti boljše kot v starem renaultu 4 CV, hrup motorja je znosno nekako do 80 km na uro. K temu lahko dodamo še nestabilnost na slabih cestah in občutljivost na bočni veter. V obrambo lahko zapišemo dokaj prožen motor, pa še dejstvo, da pri mirni vožnji, nekako do 90 km na uro škodine slabe lastnosti ne pridejo do veljave. Razmeroma preprost je tudi recept, kako izboljšati obnašanje pri bočnem vetru: pomagajo obtežitev prtljavnika.

Škoda je prišla iz države, kjer ne poznajo hitrih avtosov, promet pa je že zaradi predpisov bolj počasen. Zato imajo ti avti dokaj prožen motor, majhno porabo prav pri hitrostih okrog 90 km na uro in vsemu temu prilagojeno stopnjevanje menjalnika. Kljub temu pa smo testno škodo preskusili tudi glede hitrosti in pospeškov. Največja hitrost škode 100 je 120 km na uro, „110“ pa potegne do 130 km na uro. Z mesta doseže „100“ hitrost 80 km na uro v 14,5 sekunde, „110“ pa je za

enašt desetink sekunde hitrejša. 100 km na uro dosežeta ta dva avta v 25,2 sekunde. Poprečna poraba goriva na testu je bila 10,6 litra na 100 km, brez opaznih razlik med obehma modeloma.

Prostorna, a zelo slabo izdelana

Škoda ima dovolj prostora za štiri odrasle osebe; v tem pogledu je boljša od hrošča, v večini primerov je celo boljša od Oplovega kadeta in Fordovega escorta. Če k temu dodamo še praktična zadnja sedeža, ki ju je moč vsakega posebej prevrniti in s tem dobiti dodatni prostor za prtljago, bi bili s škodo kljub višji ceni kar zadovoljni, če ne bi bila tako slabo izdelana.

Škode niso bile nikoli dobro izdelane, zdi pa se nam, da so novi modeli izdelani še slabše kot prejšnji. Lak se ne sveti, pločevina zelo rada rjavi, okrasni deli so iz motne, lahke kovine, avto je zelo nepazljivo izdelan – vse to so slabosti, ki smo jih lahko odpustili vltavi. Da pa bi za več denarja dobili še slabše izdelan avto – to nam seveda ni niti najmanj všeč. Nova škoda ima sicer nekaj izboljšav, ki so v večini dobro zamišljene, pa slabo narejene.

Našteli bomo nekaj pomanjkljivosti, ki smo jih opazili na našem testnem avtu „110 L“. Lak je bil moten in zelo občutljiv na udarce (pojavi se je rja na prednjem delu), večkrat je karoserija lakirana šele po spajanju različnih delov, zato rada rjavi na robovih in v špranjah. Stekla so povzročala na nekaterih delih čudna optična popačenja, kar je vsaj lepotna napaka, če ne še kaj hujšega.

Zapiranje vrat je nezanesljivo, zgodi se, da se nepazljivo vozniku odpro med vožnjo. Vrata pri vozniku, ki so edina opremljena s ključavnico, se včasih zapro kar sama od sebe, nakar jih tudi s ključem ni bilo moč odpreti z zunanje strani.

Pepelniki so sicer lično izdelani, vendar se zgodi, da se preveč odpro in njihova vsebina se strese v notranjost avta. Električna napeljava je bila slabo montirana, zato se je vedno kaj pokvarilo, pa naj so bile to lučke za osvetljevanje notranjosti, ali pa brisalnik stekel. Brisalnik stekel imajo kar tri hitrosti delovanja v

