

# ŠKODA 1000 MB – 40.000 kilometrov

Za škodo ni škoda denarja:  
kilometer po 27 par

Andrej Sedej

Pet let nazaj so bile škode na naših cestah redkost. Zdaj je drugače; takoj za zastavnimi avtomobili je v Jugoslaviji najpogostejši avto; saj se je šte vilo škod v letošnjem letu povzpelo krepko čez 40.000. Računajo, da se bo na koncu letošnjega leta vozilo po naših deželah 50.000 škod. Veliko je vzrokov, da so avtomobili te češke tovarne, posebno »1000 MB«, pri nas tako priljubljeni.

Ugodni kreditni pogoji za nakup, kratki dobavni roki in zadovoljiva servisna mreža spodbujajo marsikoga, da kupi škodo. In je vredna svojega denarja!

Sodobna zasnova, prostorna in dokaj bogato opremljena notranjost, štiri vrata in živahen, vzdržljiv motor so med dobrimi

lastnostmi avtomobila, ki bodočemu lastniku pomagajo pri odločitvi za nakup. Vse to in še precej izboljšav imajo novi modeli škod, ki so jih predstavili letos, stanejo pa le malenkost več.

Prav te spremembe so bile vzrok, da smo trajnostni test škode zaključili že pri 40.000 kilometrih.

Pri izbiranju avtomobilov za supertest odločuje razširjenost avtomobila pri nas. Zato je razumljivo, da je za fičkom in zastavo 1300 prišla na vrsto škoda.

Startali smo ob novem letu. Kilometre, potrebne za končno oceno avtomobila, smo nabirali doma in po vsej Evropi.

Popisano rdečo škodo 1000 MB ste lah-

ko srečali na cestah Avstrije, Italije, Nemčije, Švice, Španije in Nizozemske. Vse nas je presenetila.

Nikoli in nikjer nas ni pustila na cedilo. Meritve, običajne za vsak test, smo opravili trikrat: pri 10.000, 30.000 in 40.000 kilometrih. Primerjali smo jo z močnejšo sestro, škodo 1100 MB, pri vožnji med stočci pa smo primerjali lego na cesti s serijskimi in pasastimi gumami.

## Ogled notranjosti

Škoda 1000 MB tesko natančno uvrstila v enega izmed razredov. Oprema notranjosti, kot so ležalniki, ogrevanje in zračenje, na vseh štirih vratih pogrezljive šipe, premična trkotna okenca, obešalniki in pepelniki – vse to je karakteristično za avtomobile srednjega razreda. V razred malih avtomobilov pa škoda potegne udobnost vožnje. S tršim vzmetenjem niso zadeli žebija na givao!

Pustimo uvrščanje v razrede pri strani in ogledimo si, kaj so pri konstruiranju škode inženirji rešili dobro in kje so pokazali.

Samonosa karoserija je domiselno oblikovana in čeprav sorazmerno lahka, je kompaktna, močna. Štiri vrata omogočajo udobno vstopanje in izstopanje iz prostorne notranjosti. Dobro preglednost omogočajo velika okna. Vsa štiri okna se lahko odprejo, ročica za spuščanje in dvigovanje pa ni na primernem kraju. Nasploh ni razdelitev ključ na vratih najboljša.



Sedeži iz umetnega usnja so vsi štirje ločeni, prednja sta ležalnika. S prevračanjem zadnjih dobite velik prtljažni prostor. Malokateri avto ima serijsko vgrajeno zaveso pred hladilnikom. Volan, pedala in prestavna ročica so na pravem mestu.

Priločna in pregledna so tudi stikala na armaturni plošči. Posrečeno je stikalo za osvetlitev notranjosti avtomobila, ki je na armaturni plošči. Merilnik hitrosti je podolgovan, je pa kot tudi vse kontrolne lučke, pregleden. Gretje, ki pri počasni vožnji deluje le, če je vklopljen ventilator, je izdatno. Regulacija z ročicama med prednjima sedežema je zadovoljiva. Ventilatorja, ki je zadaj pri motorju se ne sliši dosti. Prostor za odlaganje rokavic je velik, ni pa proti vozniku zaprt in pri ostru vožnji skozi ovinke drobni predmeti letijo vozniku po nogah. Prtljažnik spredaj je nizek, ker je pod njim prostor za rezervno kolo. Če hočete zamenjati predrto gumo, vam prtljage ni treba ratororiti. Prednja stena je pokrov tega prostora. Precej prtljage spravite tudi za zadnje sedeše. Oba, pokrov prtljažnika in pokrov motorja, odprete iz avtomobila. Posoda za gorivo odprete tudi iz notranjosti. Ročica je na desni strani, pod armaturo.

Skoda ima serijsko pripravljena mesta za varnostne pasove. Z varnostno ključavnico na volanu zadovolji sedaj tudi naše nove predpise.

Motor v zadku je postavljen vodoravno, v smeri vožnje. Zaradi nizje višine celega motorja je nekoliko nagnjen. Vse je raz-

## Motnje in okvare

1669 km	Zamrzjena ključavnica in žica za odpiranje pokrova bencina
2489 km	Desni, prodajni blažilnik se je zlomil
2500 km	Odpadla matica, s katero je na vrhu pritrjen zadnji, levi blažilnik
2678 km	Pregorela žarnica zadnje, leve pozicijske luči
2983 km	Zmrzovanje vode, ki je bila med bencinom, povzroča motnje pri dovedu bencina. Okvara se ponavlja
4129 km	Zaradi temperature, ki se razvija ob delovanju motorja, so se stopili trije plastični nastavki na svečkah
5470 km	Pregoreli žarnici zadnje leve pozicijske luči in žarnica za osvetlitev registrske tablice
5480 km	Leva, prednja vrata se ne zaklepajo
7590 km	Zadnja, leva vijačna vzmet se je stisnila, ker je popustila elastičnost
11720 km	Scofran klinasti jermen
14683 km	Stopil se je tudi četrti nastavek na svečki
17105 km	Zaradi izrabiljenih ekscentrov na prednji premii močno točče zavore se ne dajo več nastaviti, ker so do konca izrabljene
17213 km	Ob pritisku pedala sklopke v menjalniku močno tuli; izrabiljen je kroglični ležaj na stiku predležne in ročične gredi
20129 km	Novi sklopka pri speljevanju trese, pri hitrosti 80 km na uro trese volan
20370 km	Odpovedala ena svečka; odpadla vijaka izpušne cevi in dinama
24808 km	Močno izrabljeni zadnji dve gumi
26390 km	Pokvarila se je ključka za odpiranje trikotnega okenca na levih prednjih vratih. Okno se s težavo odpira in zapira.
28797 km	Med meritvami na Brniku počila sklopka.
29978 km	Pokvaril se je mehanizem za vzdigovanje in spuščanje okna na levih, prednjih vratih.
31254 km	Troblija ne trobi; napaka v stikalu.
33956 km	V menjalniku spet tuli ob pritisku na pedal sklopke zaradi izrabljenega krogličnega ležaja na stiku predležne in ročične gredi.
34212 km	V vodilu je zastala pletena jeklena vrv ročne zavore. Zategnena ročna zavora zato ni popustila.
34689 km	Posledica: izrabljene obloge na zadnjih kolesih.
35095 km	Preveč otesnoe nastavljene nove obloge na zadnjih kolesih, stalno zavirajo. Posledica: pregrete in obrabljene obloge na zadnjih kolesih. Stalno zavirajo. Posledica: pregrete in obrabljene zavorne obloge.
36872 km	Ne dela zadnja leva zavorna luč.
38400 km	Iz pregoretega izpuha izpadla cev.
38567 km	Odpovedala svečka.
38632 km	Izrabljeni brisalniki pri brisanju cvilijo.
39125 km	Med vožnjo se je odprl pokrov prtljažnika.
49621 km	Iz prežganega nastavka na svečki izpada električni vžigalni kabel.
39942 km	Pri nizkih vrtiljajih motor med vožnjo skucaš.

vršeno okoli motorja zelo smotno, tako da so vsi dodatni deli motorja lahko dosegljivi. Hladilnik je za razliko od večine drugih avtomobilov z motorjem zadaj, postavljen prečno na smer vožnje. Tako gre skozi rebra hladilnika zraven zraka, ki ga vleče v ventilator, še zrak, ki prihaja med vožnjo skozi reše ob strani.

### S pohojenim pedalom za plin

Konstrukcija motorja je konvencionalna. V aluminijastem bloku (kar je zelo redko) so puše valjev, ki jih pri popravilu lahko zamenjate. Litoželezna glava ima ovalne izgorevalne prostore. Skoraj nesprejemljiv za sodobne motorje so trije ležaji ročične gredi in odmična gred pri strani. Kljub temu se motor rad vrti, največjo moč doseže že pri razmeroma nizkih vrtljajih. Tudi če predstavljate močno čez točko na merilniški hitrosti, motor ne izgubi moči in tudi ventili čisto nič ne protestirajo.

Motor z 998 kubiki ne prekipeva od moči, toda za avto, ki nima športnih ambicij, povsem zadostuje.

Cehi imajo pri izdelovanju motorjev dolgoletno tradicijo in tako je tudi motor škode 1000 MB vzdržljiv in zanesljiv. Edina napaka so bili ležaji na ročični gredi. Mnogim lastnikom škod je ta okvara globoko segla v žep, ker ponavadi ni ostalo samo pri raztopljenih ležajih. Zamenjati je bilo treba tudi načeto ročično gred.

Pri naši škodi nam je bilo to prizanešeno, čeprav motorja nismo božali. Cehi so pri novejših škodah namreč te ležaje izboljšali. Zaradi boljšega odvajanja toplote je spodnji del izboljšanih ležajev iz aluminija, na njem pa je tenka plast ležajne kovine.

Visoki vrtljaji in vožnja po avtocestah s pohojenim pedalom za plin, niso pustili sledov na valjih in batih. Enak tlak v vseh štirih valjih in to 10 atmosfer in samo 18 odstotna izguba pritiska je po

40.000 km ostre vožnje dejstvo, ki vzbuja začudenje.

Sklopko, ki jo pri škodi vklopljate in izklopljate hidravlično, smo menjali dvakrat. Ostra vožnja in nevsakdanje obremenitve pri meritvah ji niso prizanesle. Toda vsa krivda le ne pade na nas! Mojster v servisu je potožil, da jo morajo pri večini škod zamenjati do 40.000 prevoženih kilometrov.

### Posredniki uživajo pri prodaji rezervnih delov

Pri zamenjavi sklopke smo spoznali eno od rezervnih delov senčnih strani škod. Čeprav zagotavljajo, da za rezervne dele ni problem, originalne češke sklopke ni moč dobiti. Priliko so izkoristili Italijani, ki izdelujejo glavne rezervne dele za škodo in jih izvažajo v Jugoslavijo. Namesto izrabljene sklopke so nam vgradili italijansko, ki pa je pri spejavanju cukala in nato pri meritvah na Brnikih tudi počila. V servisu so nam razložili, da se je to zgodilo zato, ker so italijanske obloge pretrale.

Podobno se nam je godilo s klinastim jermenom in z mehanizmom za dviganje in spuščanje oken. Jermen smo morali kupiti v Avstriji, okno smo pa toliko časa, dokler v servisu niso dobili mehanizma, imeli podprto s polenom.

Temna stran škod so pa izredno visoke cene rezervnih delov. V prvi letošnji številki ste lahko prebrali, da škoda velja po delih sedem in pol milijonov starih dinarjev. Je pač tako; posredniki hočejo biti za svoje delo, čeprav slabo opravljeno, dobro plačeni. Končna vsota stroškov in cena prevoženega kilometra pa kljub astronomskim cenam rezervnih delov, ni visoka. Odrešilna bilka je garancija, ki traja pol leta in do 20.000 prevoženih km. Zaključek je jasen: spleča se 20.000 km prevoziti čimprej!

Za motorjem in sklopko si oglejmo še menjalnik in pogoni!



Vse štiri prestave so sinhronizirane. Pri prestavljanju ni preglavic. Le pri hitrem prestavljanju iz druge v prvo menjalnik nekoliko zaječi. Prestavna ročica gre v položaj vzratne prestave nekoliko nerada. Z vajo se tudi to odpravi.

Prestavna razmerja so zadeli odlično. V vsaki prestavi lahko krepko prekorajče vrtilaje, pa se motorju na moči nič ne pozna.

### Škoda rada pleše

Avtomobil z motorjem v zadku se ne morejo pohvaliti z odlično lego na cesti. Na ovinkih jim, posebno na spolzki cesti, zadnji del sili iz smeri. Manj, kot drugi podobni avtomobili, so škode občutljive na veter. Razdelitev teže in občutljivost na očnu veter, popravite z občutljivo prijaznika. Pri škodah so to poskusili popraviti s tršim vzmetenjem, pa se jim ni posrečilo. Pri hitri vožnji skozi ovinke zadek močno zanaša. Ker pa ga zanese vedno enako, ga z odvzemanjem volana ni težko loviti. Precej pripomorejo k legi na cesti pasaste gume. Avto je bolj stabilen in tudi nekoliko mehkejši. Volan je lahek in precej neposreden. Ko smo škodo podili med stožci in po serpentinastih, alpskih cestah, nas je prepričala, da je zelo okretna in gre zelo rada v ovinek.

Pri konstrukciji prednje preme so v Mladí Boleslavi udarili mimo. Že pri 17.470 kilometrih je pri vožnji po slabši cesti spredaj močno ropotalo. Kot večini drugih škod, so tudi nam zamenjali ekscentre na osnem kraku. Tudi cel krmilni mehanizem je kmalu postal zračen. S podganjen in struženjem podložk so to skušali odpraviti. Ni jim povsem uspelo.

Cetj so pred volno sloveli po odličnih jeilih. Kako to, da jim dela zdaj preglavice kvaliteta materiala?

Pri prvih tisočih nam je očitno zaradi napake v materialu počil blažilnik. Še močnejši dokaz je vijajna vzmet, ki ji



## Vzdrževanje in popravila

25 km	Pritrditev glave motorja
1000 km	Servis, menjava olja in pranje avtomobila (brezplačen servis)
2500 km	Menjava olja, mazanje, zamenjava zlomljenega blažilnika (garancija) in pritrditev zadnjega blažilnika (brezplačen s.)
2678 km	Zamenjava pregorele žarnice
2983 km	Čiščenje celotne poti bencina (posoda za gorivo, cevka, bencinska črpalka, uplinjač)
4129 km	Zamenjava nastavkov na svečkah
5047 km	Servis, menjava olja in filtra
5470 km	Zamenjava pregorelih žarnic zadnje leve pozicijske luči in luči za osvetlitev registrske tablice
7500 km	Menjava olja, mazanje, zamenjava zadnje leve vijajne vzmeti (garancija), popravilo ključavnice na vratih.
10000 km	Servis, menjava olja, menjava filtra
11820 km	Zamenjava klinastega jermena
12500 km	Menjava olja, mazanje
14693 km	Zamenjava nastavka na svečki
15124 km	Servis, menjava olja in filtra
17470 km	Menjava olja, mazanje; menjava izbrbljenih ekscentrov na prednji premi, zamenjava zavornih oblog (garancija)
18886 km	Zamenjava pregorele žarnice
20145 km	Servis, menjava olja in filtra, zamenjava krogličnega ležaja na stiku predležne in ročične gredi, zamenjava obrabljene sklopke (garancija)
22500 km	Menjava olja, mazanje
24967 km	Servis, menjava olja in filtra, menjava svečk, novi matic izpušne cevi in dinam
27454 km	Menjava olja, mazanje; menjava vseh štirih gum
30012 km	Servis, menjava olja in filtra, zamenjava sklopke
35084 km	Menjava olja, mazanje; zamenjava mehanizma za dviganje in spuščanje okna, popravilo kljuka za odpiranje trikotnega okna
32567 km	Servis, zamenjava krogličnega ležaja na stiku predležne in ročične gredi; zamenjali zadnje zavorne čeljusti in pleteno jekleno vrv z vodilom za ročno zavoro
35 095 km	Naravnava zavor na zadnjih kolesih
37532 km	Menjava olja, mazanje, popravilo zavorne luči
38954 km	Servis, menjava olja in filtra, zamenjava izpušnega lonca, zamenjava svečke, električnega vžigalnega kabla in nastavka na svečki; zamenjava metlic brisalnikov; pritrditev omajane naprave za hladen vžig.



Je popustila elastičnost. Zamenjali so jo z novo. Ko so se nabirali zadnji kilometri pred zaključkom supertesta, smo zopet opazili, da je zadnji konec avtomobila zmeraj nižji. Stisnjeni sta obe zadnji vijačni vzmeti. Zračnost preme, stopljene nastavke na svečkah in netrdiljivost krogličnega ležaja na stiku predležne in ročnice gredi grede tudi na račun slabega materiala. Zamislite se lahko tudi ob na videz nepomembni novici, ki smo jo svedeli v servisu. Ko so nam pritrtili zadnji, levi blažnik z novo matico, so nam tudi pojasnili, da pri skoraj vseh škodah manjka matica na istem, zadnjem levem amortizerju.

Zavore so na vseh štirih kolesih bobnaste in za tak arto dovolj učinkovite. Kljub temu, da so pri naši škodi morali zamenjati zavorne obloge polovico prej kot običajno je trajnost zavornih oblog za 40.000 km pri normalni vožnji le prekratka. Na novo nastaviti so jih morali na vsakem servisnem pregledu.

Pri škodah je problematična ročna zavora. Pletena jeklena vrvi ročne zavore zastane v vodilu, ki je speljano preko kolesa. Vodilo je izpostavljeno vodi, blatu in soli. Bja ne spusti zategnjene ročne zavore nazaj. Posledica: izrabljene zadnje zavorne obloge in brez ročne zavore.

#### Koliko stane vožnja?

Poprečna poraba goriva je nekoliko visoka. Normalna in sprejemljiva poraba pri škodi je pri hitrostih okoli 80 kilometrov na uro. Močno pa naraste pri višjih vrtiljajih in višjih hitrostih. Hitra vožnja po slabih cestah in plin do dna pri vožnji po avtocestah, sta vzrok za tako visoko poprečje.

Ker tovarna zagotavlja, da motorju ško-

de 1000 MB odgovarja navaden bencin, smo se tega na začetku držali. Kaj kmalu smo spoznali, da to motorju ni všeč. Pritoževal se je z glasnim ropotom ventilov, ki je prenehalo, ko smo kurili le super bencin.

Motor bo dal vse od sebe le, če je vse natanko nastavljeno. To prepričanje nam je utrdilo dejstvo, da je bila največja hitrost večkrat precej različna. Vozniki, ki so se vrnili s poti po inozemstvu so se enkrat hvatili, da so vozili s škodo tako hitro, da se je kazalec na merilniku hitrosti skrtil za rob, drugič pa so se spet pritoževali da ni šla hitreje kot 120 km/h po merilniku.

Te precej nezanesljive občutke je potrdila stoparica pri meritvah na Brniku. Meritve pri 40.000 kilometrih so pokazale boljše rezultate kot pri 30.000.

Kot pri prvih dveh avtomobilih, ki sta pri nas prestala trajnostni test, smo tudi za škodo izračunali, koliko stane prevožen kilometer. Vračunali smo vse stroške popravil in znesek vseh rednih servisnih pregledov. Izrabljene originalne gume smo zamenjali z novimi in prišteli tudi ta strošek. Ko dodamo še potrošeno gorivo in dolito olje, lahko zračunamo, da nas je stala škoda brez cestnine, zavornavnine, in amortizacije 10.787,05 dinarja. Za kilometer vožnje smo torej odšteli 27 par. Če pa ne računamo bencina in dolitve olja, stane vzdrževanje na kilometer 9 par.

#### Predvsem velja, ker je zvesta!

Ko boste primerjali v tabeli ceno kilometra z ostalima dvema avtomobila, boste gotovo presenečeni. Škodin kilometer bi bil mogoče za malenkost dražji, če bi prevozili 50.000 km.

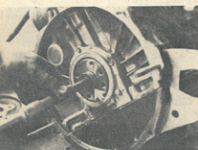
Suboparen seznam okvar naj popostrimo s posnetki — zlomitjenega blažilnika...



— stopljenih nastavkov svečk...



— izrabljenega ležaja na stiku ročnice in predležne gredi (pušica)...



— izrabljenih ekscentrov osnih krakov...



— in prežganega izpuha.



Trda preskušnja avtomobila še ni zagotovilo, da avto do obisti pozamamo. Neko-liko se to popravi s trajnostnim testom. Še zmerom pa ne more biti tak super-test pravilo za vse škodo. Niti dva avtomobila nista med seboj enaka. Testiranje dveh avtomobilov iste znamke in ti- pa istočasno pod enakimi pogoji, bi po- kazalo, da so različne velikosti. Zapis o tem trajnostnem testu bomo postavili na re- sničnejša tla, ko bomo zbrali s anketo mnenja in izkušnje lastnikov škod. Ob zaključku supertesta fička in zastave 1300 smo iz vprašalnih pol zvedeli marsikaj zanimivega in gotovo je, da bo to držalo tudi za škodo.

Naj zaključimo z besedami mojstra Sa- motorčana, ki je med supertestom skrbel za našo škodo.

»No, vidite, sedaj, ko se vam je med vo- žnjo odpril pokrov prtljajnika, se vam je zgodilo pri škodi vse, kar se zgodi skoro vsakomur. Stopljene nastavki na sveč- kah, nekvadratne vzmeti, slabe ključav- nice, težave s prednjo premo, slab le- žaj na stiku predlažne in ročične gredi, ki zdrži le 15 do 20.000 kilometrov, ne najboljše sklopka in tečave z ročno za- voro in slabimi brisalnikmi so običajne okvare vseh škod. Ležaje na ročični gre- di še vedno zamenjujemo z novimi, bolj- šimi, ko imajo 30.000 prevoženih kilome- trov, ki je nekako mera za zdržljivost teh ležajev.

Najtr ni slučaj, da je ročična gred pri tej, novi škodi, zdržala. Škoda ni limuzi- na: je pa dober, predvsem zvest avto.«

Mi smo se o zvestobi škode prepričali, kaj pa vi? Tisti, ki je škodo že imel, pa prodal, je rekel: »Kolca se mi po ogre- vanju, vidljivosti, lahkem volanu, ležalni- kih in zračanju.«

## Naše meritve

Meritve	pri 10.000 km	pri 30.000 km	pri 40.000 km
<b>Največja hitrost (km/h)</b>	123,1	121,7	122,3
<b>Pospeški (sek)</b>			
0—40 km na uro	4,0	5,0	4,9
0—60 km na uro	8,4	9,5	9,0
0—80 km na uro	14,7	18,9	16,8
0—100 km na uro	26,1	32,2	28,4
0—120 km na uro	48,2	55,8	56,2
kilometer brez zaleta <sup>1</sup>	43,3 (117)	44,8 (113)	43,8 (115)
<b>Elastičnost (sek)<sup>2</sup></b>			
40—60 km na uro	12,1	19,9	12,2
40—80 km na uro	23,7	27,8	25,3
40—100 km na uro	41,9	47,8	42,1
<b>Kilometer za začetno hitrostjo 40 km/h v četrti prestavi</b>	45,2 (112)	48,4 (105)	47,7 (106)
<b>Poprečna poraba goriva (l/100 km)</b>	10,2 <sup>3</sup>	9,8 <sup>4</sup>	9,7 <sup>5</sup>

<sup>1</sup> V ciklajih so poprečne, resnične hitrosti zadnjih petih metrov

<sup>2</sup> V četrti prestavi

<sup>3</sup> Poprečna poraba prvih 10.000 km

<sup>4</sup> Poprečna poraba prvih 30.000 km

<sup>5</sup> Poprečna poraba-celega testa

## Stroški

Popravila in vzdrževanje:	2632,80 din
Dodatna oprema: <sup>*</sup>	46,00 din
gume michelin ZX	1000,00 din
Gorivo	6984,00 din
Dolito olje	124,25 din
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.707,05 din</b>

\* komplet za prvo pomoč, varnostni trikotnik.

Prevoženi kilometer (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije) stane 27 par, samo vzdrževanje in potrebna oprema skupno z novimi gumami (brez cestnine, zavarovalnine, amortizacije, goriva in dolitega olja) pa deset par na kilometer.

## Primerjava fičko: zastava 1300: škoda 1000 MB

	zastava 750	zastava 1300	škoda 1000 MB <sup>*</sup>
Prevoženi kilometer (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije)	23,33 pare	43,49 pare	26,95 pare
Prevoženi kilometer (brez cestnine, zavarovalnine, amortizacije, goriva in dolitega olja)	11,08 pare	23,35 pare	9,19 pare

\* s škodo smo svezovali le 40.000 km

