

test

ŠKODA 1000 MB

Pavle Klinar

Pred desetimi leti bi bila Škoda 1000 senčnica. Rekl bi ji izboljšani dauphine ali sestreljši VWs ali kaj podobnega.

Prav v zadnjem desetletju pa so se v razredu okrog 1000 ccm rodili mnogi novi avtomobili. Nekateri tako kot Škoda z motorom in pogonskim blokom zadaj, nekateri z klasično konstrukcijo, večina z motorjem in pogonom spredaj.

Svede Škodi zaradi tega na zastarela. Dokler bo VW hrošč največ priznavani avto na svetu, ne bo Škodi nikje očital zastrelja koncepta — čeprav ljudje ne kupejo hrošča zaradi konstrukcije, ampak zaradi izdelavne solidnosti. Celo nasplozno lahko trdimo, v drugi podobno zasnovenih avtomobilov se lahko Škoda mimo počake in tudi ostane lahko v njem.

Hkrati pa izboljšani dauphine danes ni več dovolj za tekmovanje z najboljšimi. Potem ko je v tem razredu pokazala BMC, kako je treba smotreno izkoristiti prostor ter dosegli okretnost in zavidljivo lego na cesti, ko je Renault dodal k vsemu temu še francosko udobno podvozje, da ne nastavljamo nadaljnji primerov, so se zahtevale razgledane občinstva zvisele. Danes se v tem razredu lahko vozimo zelo hitro ali pa le malo počasneje in zato izredno ugodno ali celo oboje hkrati. In še varno povrhu.

Kaj pada, avtomobil z vzhoda so pri nas v posebnem položaju. Medtem ko v njihovih domačih deželah čakajo kupci na-

nje še zmerom po več let, ko jih torej ne izbirajo po svojih zahtevah in okusu, ampak so ne glede na njihove vozne sposobnosti in lastnosti zadovoljni, da jih sploh dobijo, pa so pri nas vzhodnjaški avtomobili zadnjia leta, ko se je trg motornih vozil vsaj deloma normaliziral, izpostavljen konkurenči z zahoda.

Proizvodi zahodne avtomobilske industrije so v neprestanem in najostrejšem medsebojnem konkurenčnem boju. To pomeni nenehne izboljšave iz sezone v sezono. Iz leta v leto udobnejši, hitrejši, polomejši, boljši avtomobili za približno isti denar.

Na vzhodu te konkurenčni, zato se posamezne tovarne ne borijo s tako intoto na kakovostenju trišča. In zato morajo vzhodnjaški avtomobili že pri nas iskati svojo konkurenčno sposobnost drugje: v nižji ceni. V zahodnih državah, kjer se tudi prebijajo na trg, npr. v Avstriji in Belgiji pa tudi Franciji, ZR Nemčiji in Svidi, so cene teh vozil sorazmerno še nižje kot pri nas.

Dvakrat odrasel, enkrat ne

Ce smemo vsako vozilo razdeliti v osnovi na tri dele — v tisto, v čemer se vozimo, to je karoserijo, tisto s čimer se vozimo, to je motor, in tisto, po čemer se vozimo, to je vzmetenje in blaženje — potem velja ugotoviti za Škodo 1000 MB, da je v dveh delih popolnoma odrasel avtomobil. Namreč v karoseriji in motorju.

Cena: 20.070 Ndin

Zavarovalnina:
jamstvo 176 Ndin
kasko 549 Ndin
(Zavarovalnica Ljubljana)

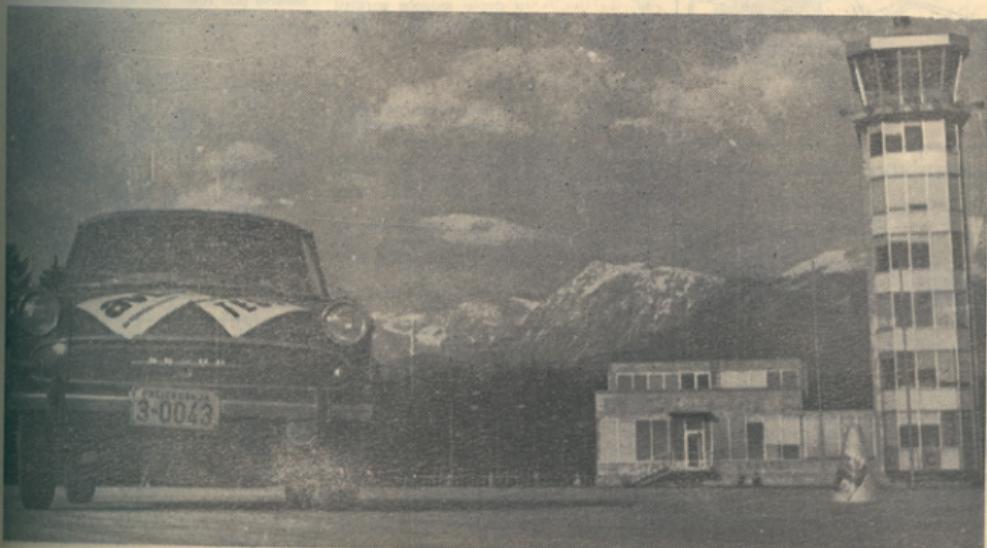
Barve: krem, svetlo siva,
temno siva, vinsko rdeča,
grafit, zelena.

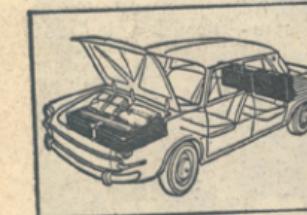
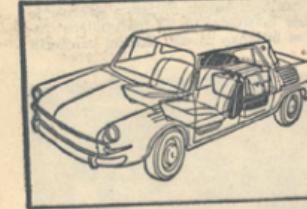
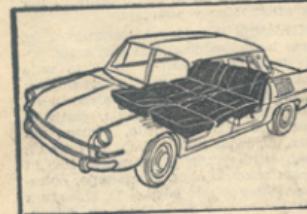
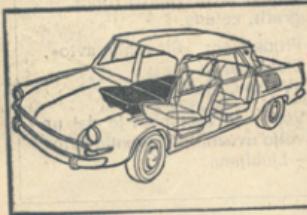
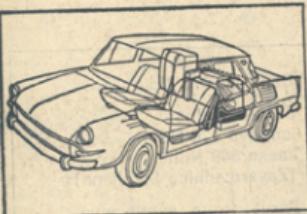
Prodajalec: »Slovenija avto«,
Ljubljana in
»Volan«, Ljubljana

Vozilo za test nam je dal na voljo uvoznik »Slovenija avto«
— Ljubljana

V tretjem delu pa se čutijo lastnosti malega avtomobila: v podvozu.

Karoserija je moderno konstruirana in, čeprav lahka, stabilna. Ima štiri vrata, dovolj steklenih površin in jo — to velja posebej poudariti — bogato opremljena: ležalni sedežev nimata v tej kategoriji serijsko nobeno evropsko vozilo, gretje in zračenje je zelo učinkovito, pomaga mu močan in vendar tih ventilator (defroster), v vseh štirih vratih so spustljive šipe in še mala trikotna okna za zračenje, notranja osvetlitev je zelo učinkovita, klavijatura stikal je smotreno nameščena ob volantu, odlagalni predal pred voznikom je že pravcati mal prijažnik, notranja izdelava je trepetna in solidna in še marsikatero manjšost bi lahko navedli škodini karoseriji.





v prid. Kot vsa vozila z motorjem zadaj ima seveda tudi škoda majhen pribitnik, vendar je to manjše zaradi domiselnih rešitev, ki omogočajo, kadar avto ni popolnoma zaseden, uporabo zadnjih sedežev v najrazličnejši namene.

Motor je dovolj močan za to, kar ima na grbi, je živahel v pospeških in hkrati elastičen, po konstrukciji in tradiciji hite je privlačeval od njega vzdržljivost, robustnost in dolgo življenjsko dobo, žejan tudi ni preveč.

To dvoje uvršča škodo 1000, kot rečeno, med popolnoma odrasle automobile, tako rekoč v najnižji srednji razred.

Zato pa človeka toliko bolj spomni na fléke, lloydje, topolinčike in druga najmanjša osebna vozila škodino vzmetne in blažejo. Kajpada: zaradi večje medosne razdalje, večjega razmika in sploh večjih mer je udobnost med vožnjo le boljša kot v najnižjem razredu. Občutno boljša in na danes vejljaven zahodnoevropskem povprečju pa zato ni.

Stvar se seveda ne da rešiti preprosto z mehkiščami vzmetnimi in boljšimi amortizerji. Motor za zadnjo osjo povzroča, da prav lahok, zanaranje zadnika in to naj bi preprečilo trdo vzmetenje. Pa tudi temu ni uspelodopraviti ene največjih škodnih nepriznosti, ki jo je močneje cutiti na zadnjih krovih na prednjih sedežih, namreč tako imenovanega pomikanja zadnjega dela vozila, ki nastopi po dolgih in srednjedolgih neravninah na cesti. Kratke jame čutimo kot trde udarce, dolge povzročajo potiskovanje – resa na slabejo cestnišči, po katerem bi se mogli peljati s škodo pri blizino v skladu z današnjim zahodnoevropskim udobjem.

Kdor bi rad to videl, ne da bi občutil, naj postoji na primerno neravnini cesti in gleda, kako po kakli srednji dolgi jami potiskavamo škodo (in, seveda, še katero slavnejši imen).

Kakor bi si torej zeli mehkišči vzmetnici, bi si hkrati zeli udinkovitejše blažejo. Če imamo to dvoje mogoče spraviti v krov, to verjetno ugibajo tudi v Mladi Boleslavu.

Na gladkem – pozor

Ker je večji del teže vozila na zadnji osi, trde vzmetje preprečuje zanaranje zadnika. Popolnoma pa ne preprečijo. Celo na hrapevem in prijemičivem betonu baničke stene smo se v popolnoma suhem vremenu zavrteli s škodnim zadkom krog in krog.

Tisti beton tako dobro sprijemlja, da se z marsikaterim drugim vozom kljub številnim poizkusom nismo mogli zavrteti.

To pomeni, da je treba biti s škodo na gladkem in mokrem previden.

Vendar bi se nekaj malega dalo dosegiti – in to v dveh smereh: za mehkišči vzmetje in boljšo lego na cesti. Mislimo nmarče na serijo uporabe radialnih gum, zaradi katerih napravi npr. veliko boljši vtič podobno (v principu) konstruirani rezultat 8. Glede na izkušnje zahodnoevropskih tesarjev (ne s škodo, ampak s podobnimi vozili) bi sodil, da bi bile michelin X manj primerno in da bi prisile v pošter predvsem Kleber Colombes V 10, pa tudi Dunlop SP in nove Conti radial. Seveda: to je, kot rečeno, nepreverjena sodba, uglehanje. Zaka?

Ce bi v Mladi Boleslavu škodo 1000 sejniško opremili z radialnimi gumami, bi lahko postala ob sedanji legi na cesti do sti mehkišča v vzmetenju – ali pa bi ob sedanjanju vzmetnici dosegeli, da bi se brez držala ceste. Nekjaj v sredini bi bila verjetno najboljša rešitev. Zaradi tega bi ne bila došla dražja, v našem denarju kaže 500 novih dinarjev. Seveda bi to ter jalo tudi novo uglašitev blaženja, ki zdaj prav tako ne navduši.

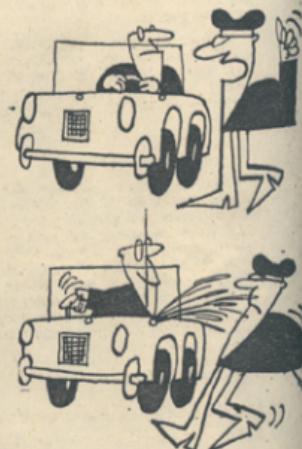
Po tej skromni pripombi na račun tovarne naj si dovolimo še eno, ki jo je tudi mogoče uresničiti brez večjih sprememb in z majhen denar: boljša zvočna izolacija med motornim in potniškim prostorom in v karoseriji povečala udobnost med vožnjo.

Tega, kako se z vozom zavrti, ne ogrijujemo nedeljskim voznikom za strah. Smisel testiranja je v tem, da poštemo skrajne meje, v katerih je vozilo še mogoče obvladati. Pri škodi 1000 so te meje dosegene pri prej kot pri današnjem zahodnoevropskem povprečju, prej so smo povedali, pri čemer gre dodati dvoje: 1. so slavna in znamena vozila, ki se ne obnašajo bolje, in kadar bodo na vrsti, jim tega ne bomo zamotčali – 2. običajni voznik nikoli ne pride v polčaj – da bi preizkušal mejne sposobnosti svojega vozila, prej bi ga nagnala s ceste prometne milice. To torej pomeni samo to: tisti, ki bi rad sportno noglo drvel po zaledenih ovinkih, si v ta namen naj ne kupi škodo 1000.

Mnogo dobrega

Sicer pa lahko o škodi 1000 povemo marsikaj dobrega, potem ko smo opisali nekatere slabe lastnosti njenega kolesa.

Razmeroma direktno prestavljeno in vendar mehko krmilo daje vozilu okretnost. Prav tako mehko in gladko teče ročica menjalnika, čeprav pri zelo neglem prestavljanju med prvo in drugo synchronizacijo ne sledi zeljam in človeku rabil zaškrta pod roko. Majhen rajdnji krog gre



sicer deloma v Škodo potniškemu prostoru, kamor segajo izbokline prednjih kol, vendar ostane za noge še zmerom dovolj prostora, obračanje pa je lahko tenejše. Avtomatični choke potrosi pozimi morebiti kar kosarce bencina več, zato pa motor zmerom takoj vžige in, če pravilno ravnamo z njim, človeka tudi v mrazu ne pusti na cedilu. Ko smo že pri vziganju: verjetno je nastavitev chokerja tako, da je treba Škodo ogrevati na mestu malo dlje, kot druga sodobna vozila, pri katerih začašča počakati, da dobi olje normalni pritisk (običajno kakih deset sekund) — pri Škodi pa minute ogrevanja ne Škodi.

Ko smo že pri manjših dobroh stvareh, zapisimo še dve manjši graji: palicica za olje je težko dosegljiva in pri svetlo po-barvanih vozovih se v zadnji šipi zrcali kovinska prična pod zadnjim oknom ter vozniku zmanjša razgled nazaj. Palicica bi lahko bila daljša in prična bi lahko bila matričirana.

Vozne sposobnosti

Škoda, ki smo jo dobili za test od Slovenije avta, je bila na cesti zelo živahnega. Obremenjenega z dvema osebama je pospeševala od 0 na 40 km/h v 4,1 sekunde, od 0 na 100 km/h v 24,8 sekunde — za ta razred zelo lepi rezultati. Na hitrostni stazi je dosegla (povprečje iz štirih meritvev) največ 122,03 km/h.

Ceprav je motor pri visokih hitrostih že zelo glasen (ali: slišati ga je glasno), brez težav zdriž tudi daljšo vožnjo s polnim plinom. Seveda pri tem steče skozi vplinjal kar dosti, il hitrov in tudi več na 100 kilometrov.

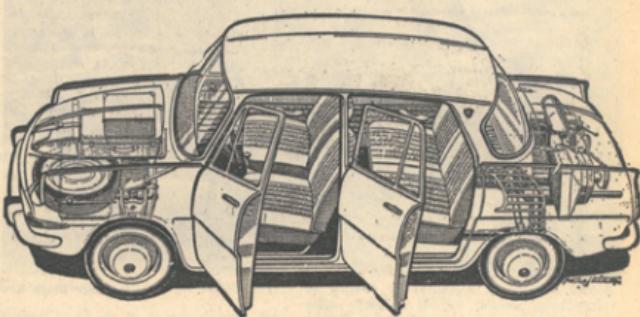
Sicer pa potroši Škoda pri vožnji po avtocesti (pri enakovremeni hitrosti med 80 in 90 km/h) približno 7,5 l/100 km, pri forstrani vožnji po mestu do 11 l/100 km, medtem ko smo pri mešani vožnji porabili povprečno 8,5 l/100 km.

Ker so v Mladi Boleslavu že vnaprej razvili s 84 oktanjskim bencinom, niti potrebne po superju. Pa tudi rezultati pri superju niso občutno boljši in potrošnja ne občutno manjša.

S svojo okretnostjo in živahnim ter elastičnim motorjem (že pri 2000 vrtiljajih oddaja skoraj vso moč in kerivlju ne pada skoraj do 5000) je Škoda 1000 v prometu enakovreden tekmeču zahodnim konkurenptom.

Delovni vsakdanjik

Tako se nam, ko skušamo strniti vtiče, predstavlja Škoda 1000 MB ne kot vozilo za praznik, ampak za delovni vsakdanjik. Kdor se enkrat spriznusi z njenim trdnim vzmetanjem in neuglašenim blaženjem ter hkrati ne uprizirja rallyjev po gladkih ovinkih, mu bo s svojimi vzdržljivim in živim motorjem, s svojimi štirimi vrati, letalnimi sedeži in tudi sicer razmeroma bogato opremljeno karoserijo dobro služila. In zvesto.



Na sliki desno: dva prototipa Škode 1000 MB in »rentgenska« slika dokončne oblike vozila.



vse foto: Drago Kralj

Naše meritve

Najvišja hitrost: 122,03 km na uro.

Kilometer brez zleta: 43,5 sek — hitrost zadnjih petih metrov 112 km na uro.

Poraba goriva:

— po avtomobilski cesti pri enakomernej hitrosti med 80 in 90 km na uro — 7,5 litra na 100 km;

— po mestu do 11 litrov na 100 km;

— pri mešani vožnji povprečno 8,5 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

kazalec na 60, resničnih 57,1 km na uro;

kazalec na 80, resničnih 76,6 km na uro;

kazalec na 100, resničnih 96,7 km na uro;

kazalec na 120, resničnih 115,4 km na uro.

Pospeski (vozilo obremenjeno s 160 kg):

0 — 40 km na uro — 4,1 sek

0 — 60 km na uro — 7,8 sek

0 — 80 km na uro — 14,8 sek

0 — 100 km na uro — 24,8 sek

Tehnični podatki

MOTOR: stirktinski stirivaljni vrstni vodno hla-jeni — stranska odmikna gred — delovna pro-stornina 968 cm³ — tlakno razmerje 8,3 — naj-večja moč 40 DIN/KW pri 4750 vrtljajih v minuti — maksimalni vrtljni moment 7,5 kpm pri 3000 v/min — tladno masanje, drpalka z sobe-timi kolesom — olja v motorju 4 litre — hla-dilne vode 6,2 litre — dinamo 12 V, baterija 35 Ah.

PRENOS MOCI: motor zadaj, poganja zadnjih koles — enotokulna suha sklopka — menjalnik s štirimi prestavami, vse štiri synchronizirane — prestavni ročica pred med prednjima sedežema — 2,5 litre olja v menjalniku — plastična "V" silnika 14 — spredaj 1350 mm — zadaj 1400 mm.

VOZ: limuzina s štirimi vrati, jeklena sa-močna karoserija — prtičljak 0,34 kvadratna metra — prednji kolesi na posamičnih obesah, trapezni prednji vodilni, spiralne vzmeti, teleskopika blazilica, stabilizator — zadnji kolesi na posamičnih obesah, nihalna os, spiralne vzmeti, ostropopljučna blazilica, spredaj zadaj bobnaste zapore, ročna navozna sklopka, zadnji kolesi — tank za gorivo spredaj, 32 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 4170 mm, širina 1620 mm, višina 1390 mm — mediana razdalja 2400 mm — razmak med kolesi spredaj 1280 mm, zadaj 1250 mm — višina od cestnika najmanj 175 mm, največ 200 mm — teles vozila (s polnim tankom) 755 kg, skupna dovoljena teža 1105 kg.

PRIHODNJI TESTI

OPEL KADETT

AUDI, AUDI 80,

AUDI SUPER 90

NSU TIP 110

CITROEN ID 19

VESPA

BMW 1600

TEST ŠKODA 1000 MB

Vitez	8	Konvencionalne oblike
Prostornost	8	Za štiri osebe, pritižnik majhen, štiri vrata
Upravljanje	8	Direkten vojan omogoča okretno vožnjo, ročica menjalniku teče dovolj mehko
Instrumenti	7	Zadostni, brzinomer slabo pregleden
Vidljivost	8	Dobra na vse strani, nazaj za manjše voznike slabša (pri parkiranju ne vidijo blatnikov)
Vzdrževanje	8	Preprosto in skromno
Največja hitrost	8	Zadovoljiva, v skladu s povprečjem tega razreda
Pospeski	9	V tem razredu med najboljšimi
Poraba goriva	8	Povprečna v tem razredu
Lega na cesti	6—7	Zanašč zadek, na gladkem — pozor!
Udobje med vožnjo	7	Dobro gretje in zračenje, glasen motor, vzmetnje zelo trdo, blaženje neuglašeno
Motor	9	Zivahen in vzdržljiv
Zavore	8	Prav dobre