



VOZILI SMO

magazin

Jugoslovanski žepi so še vedno preplitki, da bi pravi športni avtomobil lahko kupil vsak, ki si ga želi. Razen tega domače tovarne osebnih avtomobilov, vsaj dolejš, še niso pokazale pripravljenosti, da bi se lotile izdelave in prodajo takšnega avtomobila. Zato je škoda 110 R coupe avtomobil, ki vsaj po izgledu in po željah, kih izkazuje z opremo, zadovoljuje okusne tistih, ki bi radi športni avtomobili. Torej ni čudno, če je teh čehoslovaških kupev pri nas razmeroma veliko, a so vseeno še ljudje, ki ne vedo, da gre za avto znamke škoda.

Imeli smo priložnost, da smo za volanom športne škode presedeli 75.000 km, oziroma štiri leta vožnje, in se tako prepričali, v kolikšni meri je to zares športen avto, primeren za naše razmere, v kolikšni meri se nakup obrestuje, koliko avto zdrži, kako varen je na cesti in kaj vse lahko povprečen voznik od njega zahteva.

Takoj povorno: končni obračun po vseh teh kilometrih je zelo dober. Seveda, od avtomobila, ki je pred štirimi leti veljal 40.000 dinarjev, in se mu danes cena še ni dvignila čez 70.000 dinarjev, ne moremo zahtevati nemogočnih storitev. Toda za ta denar, pa čeprav brez potrošniškega kredita, škoda coupe ubogljivo sledi zahtevam običajno malomarnega voznika, ki se ne ozira na kakoviteto cestička, po katerem vozi, in ki kdaj pa kdaj pozabi, da je treba jeklenim konjem v rednih kilometrskih presledkih pokorno postreči.

DVA IN DVA NI ŠTIRI

Začnimo pri udobju. Prvi vtič, ki ga ta avto ponudi, ko

ŠKODA 110 R COUPE – PO 75.000 KM

KUPE ZA DINARJE

To je športen, vzdržljiv in gospodaren avto, ki povrh vsega niti ni pretirano drag



prvič sedete vanj, je pohvalen. Prednja sedeža sta oblikovana po človeškem telesu, imata vglavniku in učinkujeta športno.

Tudi zadaj se dva sedeža, toda, če hočete v ta avto stlačiti vso družino, bodo oni zadaj malce potrpeli ali pa bosta moralna voznik in njegov desni sotropnik, močno skrčiti koleča. Vseeno naj obvezja, da se v tej škodi dovolj dobro sedi in da bi štirje vzdržali tudi na daljši poti. Čeprav se je kasneje izkazalo, da ni povsem tako. Namreč: medtem ko se dva otroka zadaj igračkata z običajo prostora, sta dva odrasla močno na tesnem in marsiško na njunem mestu, bi za potovanje raje izbral vlak. Na vsak način pa potnik na zadnjih sedežih ne bodo izstopili prepicani, da sta avto in njegov lastnik zelo gostoljubna.

Torej dva in dva v tej škodi ni štiri, ampak do podobnega računa prideš še pri marsikaterem avtomobilu, ki ni daljši od 4,15 metra. Škoda kupe je udobno vozilo za dva, pri čemer ostane veliko prostora za prtljago. Pod prednji pokrov

boste brez težav stlačili potolvalke različnih velikosti, pa tudi da čolnarški motor tomos 4 ne zmanjka prostora. Če zadnjio klop prevrnete, nastane prostor za kovčke in celo vrsto drugih drobnjarj. In še nekaj: tako obteženo vozilo se pohvali z boljšo lego na cesti in odločnejše kljubuje bočnemu vetru. Nači vetr ne smete nikoli povsem pozabiti. Ob njegovih sunkih ta škoda zelo slabo drži smer in zahteva pazljivega voznika.

JUNAŠKO SRCE

Štiri leta in 75.000 km pomeni čeden kos avtomobilskega življenja. Da bi zvedeli prav vse o njem, se seveda ni močogniti pogledu v kupev zadek, kjer je nameščen motor. Ob koncu preskušnje smo izmerili tudi kompresijo valjev. Številke za posamezne valje so bile naslednje: 11, 9, 4 in 10.

Torej tudi škodinemu srcu so ostale posledice štirljetnih naporov in v tretjem valju je

pregorel ventil. Ko smo po popravilu ukazali ponovno merjenje kompresije, je številka poskocila na 9,5. Ves čas smo uporabljali olje delta TLX-SAE 20/40 in nikoli ni bilo potrebno doliti več kot pol litra na 1000 prevoženih kilometrov. Motor našega kupeja se je torej kar dobro izkazal – tudi, ko smo pri beograjskih vratih prisilnili do konca na plin (miličnika ni bilo nikjer!) in drveli s hitrostjo več kot 120 kilometrov na uro.

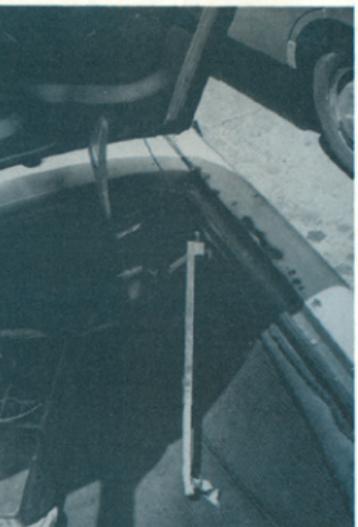
ZMERNA PORABA

Tudi poraba goriva sodi med dobre plati tega avtomobila. Kupe je nastal iz škodnih modelov 100 in 110, s tem, da so mu namenili najmočnejši motor s kompresijo 9,5 : 1 z dvojnim uplinjanjem in z največjo močjo 52 KM – DIN.

Poraba goriva je odvisna od načina vožnje. Kdor pogostopritisne do konca na pedal za plin, ali športno drvi od semaforja do semaforja, bo na črpalki izmeril celih 14 litrov go-



Levi prednji del je povsem zgnil že po dveh letih in pol, ker so ga po trčenju serviserji zamenjali. Očitno pa ga niso dovolj dobro zaščitili in rje je zmagala



Opora prednjega pokrova ni vzdržala in se je zlomila že po 68.000 prevoženih kilometrih. Dobro vidne so tudi rjesta luknja na levem delu

riva za 100 prevoženih kilometrov, pa tudi sicer je v mestu težko doseči povprečje pod 12 litri.

Na cesti je pesem drugačna in lepša. V štirih letih smo dosegli dva rekorda: najmanjšo in največjo porabo na navadnih cestah. Najmanj je škodil motor popil, ko je bil še skoraj povsem nov. Tedaj smo prevozili brez postankov pot med Beogradom in Zagrebom (396 km) in čez nekaj ur spet isto pot v nasprotni smeri, toda s povprečjem 80 km na uro. Pri tem je motor porabil 6,3 litra super bencina na 100 km. Komaj teden dni kasneje, spet na isti poti, toda s povprečjem 100 km na uro, je bila povprečna poraba 6,8 litra goriva na 100 km. Ta dva rezultata smo zabeležili kot najskromnejšo porabo.

Po 34.000 prevoženih kilometrih smo merili porabo na cesti med Kotorjem in Beogradom, preko Titograda in Zlatibora, kar pomeni 604 km. Avtomobil je bil polno obložen, tudi na strehi je bilo prizvanih 65 kg tovora. Vozili smo tako hitro, kolikor se je glede na zmogljivosti avtomobila in prometne razmere dalo. Vožnja je trajala 7 ur in 24 minut, povprečna poraba, ki smo jo izmerili, pa je bila 9,8 litra na 100 km.

Seveda je škoda kupe dosegla tudi hitrost 140 km na uro – takšno smo izmerili v Italiji,

ko omejitve tam še niso bile tako stroge. Toda potovanje s takšno hitrostjo ni nikakršen užitek, saj je ropot nevzdržan že po nekaj minutah vožnje. Toda pri 120 km na uro se glasba iz radija čudovito sliši, pa tudi za razgovor trušča ni preveč. Tako hitro smo se vozili od Neaplja do Rima (202

km avtoceste), pri čemer je škoda imela za seboj že več kot 40.000 prevoženih kilometrov in je »postregla« s povprečno porabo 8,2 litra bencina na 100 km. Sveda na naših tleh ni primerne ceste, da bi lahko tako drveli.

Najlepše spomnime imamo na tretjo prestavo, ker je v tem



Po 75.000 km je rja napadla prednji del karoserije. Z levega žarometa je odpadel okvir, ker so držalniki pod njim sprhneli. Kromu se je godilo dosti bolje

avtomobilu prav ta prestava gospodar razmer. Tudi drugi prestavi ne gre odvzemati potena, saj je z njo moč tudi na klancu premakniti vozilo in ga potem pognati do hitrosti 70 km na uro. Potem pride na vrsto tretja prestava, ki je kos zahtevam voznika med hitrostima 25 km na uro in 110 km na uro, seveda če na zgornji meji voznik vtraja pri 5200 vrtljajih v minutki. Četrta prestava je, jasno, manj živahnih in potrebi je treba kar precej časa, da doseže škoda hitrost 125 km na uro.

Menjalnik je dober, toda samo to. Ročica je kratka in pri roki, vendar se rada odvija. Tega se hitro navadite in jo nehoti privljete nazaj. Tako se do kraja ni nikoli odvila. Pretikanje v višje prestave ne povzroča nikakršnih težav. Pretikanje iz višjih v nižje, še predvsem iz tretje v drugo, pa potreže s skrtanjem in zatikanjem ročice. To se dogaja tudi med pretikanjem v prvo in vzvratno prestavo.

VSE ZADAJ

Vse škode, torej tudi kupe, imajo motor v zadku in pogon na zadnjih kolesih. Včasih je bilo to na moč moderno, zdaj



Škoda 110 R coupe – pripraven avtomobil, ki omogoča tudi prevoz povsem nešportnih predmetov

je pa na moč zastarelo. Vsee-
no to pri tem kupuje ni tolikš-
na slabost, da bi to zahtevalo
pričo voznika. Seveda se je
pa takšne zasnove potrebno
privaditi, še posebej, če ste
pred tem vozili modernejši av-
to. Tudi pameten razpored
cotežbe, na primer kakšnih 20
kg tovora v prednjem prtljaž-
niku, precej izboljša škodino
lego na cesti. To pa ne pome-
ni, da tudi na vlažnem asfaltu
lahko brezskrbno pritiskevate na
plin, temveč ravno narobe: ka-
dar je cesta mokra, morate po-
zbati na to, kako lahko stete
dvivali po suhih tleh. Drsenje
pride tako iznerada, da je avto
težko spet umiriti in ga spraviti
spet v pravljivo smer. Malce
krivide zato pripisujemo tudi
gumam barum OR 6 in predla-
gamo: s škodo kupe se vam v
dežju ne smu muditi.

Zavore so učinkovite. Niti
enkrat ni prišlo do okvare za-
vor in vsem tem času smo
dolili samo 200 gramov zavor-
nega olja. Ročna zavora rada
popušča, kar pomeni, da se
gib njene ročice daljša, a niko-
li do takšne mere, da bi po-
vsem odpovedala.

Več težav smo imeli z upli-
njenjem, ki smo ga morali ve-
dro znotra skrbno nastavljati,
pa je še grozil s težkim vzga-
njem motorja. Tudi pletenica
čoka ne teče tako, kot bi mora-
pa, pa je čok včasih težko do
konca izključiti. In še ena na-
paka: drobcena vzmet na upli-
njanju zarjavlji in ne dovoli, da
bi prosti telo motorja zdrsnil z
2000 na običajnih 750 vrtljajev
v minutu.

MALO TEŽAV

V štirih letih, ko smo škodo
kupe vozili vsak dan in v vsa-
kršnem vremenu, nismo niti

HVALIMO

- dober in zanesljiv
motor
- športna oprema (s
pomanjkljivostmi)
- varčna poraba go-
riva ob zmerinem plinu
- dobro oblikovani, a
trdi sedeži
- lahko vodenje, zanesljive zavore
- dostopna cena

GRAJAMO

- slab in nevarni bri-
salniki
- slabotne luči
- prednja prema uni-
čuje gume
- močan veter ob
odprtih stranskih šipi
- slabotno gretje in
zračenje
- glasen motor nad
3500 rev/min.
- neodpornost proti
rji
- nima ure in vžigal-
nika
- nenatančen števec
kilometrov

enkrat ostali na cesti. Celo ob
dveh težjih trčenjih je vozilo
ostalo v voznem stanju. Ob
čelinem udarcu je rezervna gu-
ma v nosu avtomobila izredno
dobro odigrala vlogo blažilnika
škodljivih sil, tako da so vsi
»življensko« pomembni deli
avtomobila ostali celi. Med
udarcem v obcestni kamen pa
sta klecnila prednji odbijači in
prednja prema (vzdolžno je bi-

la zamknjena celo spodnja
struktura vozila), toda nič ni
bilo zlomljenega in nič ni bilo
tako močno zvito, da ne bi
mogli z avtomobilom do kle-
parja. Seveda ta udarca nista
bila tolikšna, da bi bili kdo od
potnikov poškodovan, saj tudi
hitrosti, pri katerih je prišlo do
trčenj, nista bili veliki.

Tudi to se je zgodilo, da je
odeltet držalnik zračne lopute
in pri tem zlomil dva kraha hla-
dinlega ventilatorja. S takšnim
ventilatorjem smo prevozili še
350 km dolgo pot, toda motor
se kljub poletni vročini ni pre-
grvel.

In če smo že pri potrošnih
delih, še tole: zamenjali smo
tri lamele sklopke, trikrat smo
zamenjali sve gume (geome-
trije prednje preme niso nikoli
znali naravnati tako, da ne bi
uničevala gum). Zamenjali smo
tudi lonec izpušne cevi in
akumulator. Motor ni zahteval
nikakršnih zamenjav, če od-
štejemo pregorel ventil po
75.000 km. Celo gumasti jer-
men smo prvič zamenjali pri
72.000 kilometrih, takoj po ti-
stem, ko se je strgal. Največ
težav smo imeli z metlicami
brisalnikov, saj so prav brisal-
niki tudi najslabši del škode:
neučinkoviti zaradi majhne
brisne površine, pa se hitro se
obrabijo.

Končajmo: Škoda 110 R
coupe je dober avto, ki ne po-
rabi veliko goriva, ki ni pretira-
no drag za vzdrževanje, za kat-
terege je dovolj rezervnih de-
lov v trgovinah in servisih, ki je
dovolj vzdrljiv in marsikog
prenese, zahteva pa tudi nego
in skrb. Bolj ko se mu posveti-
te, več vam da. Mi se s tem
kupejem sicer nismo pretira-
no trudili, dobili smo pa vsee-
no veliko.

PETAR STEVIČ

Motor: vrstni – štirivaljni –
štirintaktni – nameščen za zad-
njeno premo – nagyjen za 30° v
desno – vrtina in gib 72×68
mm gibna prostornina 1107 ku-
bikov – kompresija 9.5 : 1 –
največja moč 52 kW (38 kW) –
DIN pri 5200/min – največji na-
vor 8,0 kpm (86,3 Nm) pri
3500/min – glavna gred v 3 le-
žajih – stranska odmica gred
(veriga) – mazanje pod priti-
skom, oljna črpalka v glavnem toku, 4,8 litra olja (skupaj z olj-
nim hladilnikom) – dvojni pa-
dotični uplinjač Jihov 32 DODSR –
vodno hlađenje, 6,7 litra vode
– svečice PAL 14-7, akumula-
tor 12 V, 35 Ah, alternator 490
W.

Prenos moći: motor zadrži
paganja zadnjih koles – enoko-
luma sunč sklopke – štiristopni
synchronizirani menjalnik, pre-
stavna razmerje: 3,8; 2,12;
1,41; 0,95, vzvratna 3,27 – dife-
rencial 4,66.

Kolesa: platniča 4 1/2 J×14 –
gume 155 SR 14, barum OR 6 –
pritisak sprejed 1,6, zadaj 1,8
bara.

Karoserija in obese: kupe,
2+2 sedeža – dvoja vrata –
samonošna karoserija – pred-
njih koles na posamičnih obe-
seah, predna vodila, vijačne
vzmeti – zadaj posamične obe-
se, poševna vodila vijačne
vzmeti, prečni stabilizator –
sprejad in zadaj ter teleskopski
blažilniki.

Zavore: dvokrožni sistem –
sprejad kolutne, zadaj bobna-
te – mehanska ročna zavora
na zadnjih kolesih – ročica med
sezdenima.

Volan: prenos s polzem.

Oprema: merilnik vrtljev
motorja, merilnik goriva, priti-
ska olja in temperatura hladilne
tekočine – štiristopni bri-
salniki z električno brizgalko
vode – luči za vzvratno vožnjo –
varnostne utripalke – zuna-
rje vzvratno ogledalo – dodat-
ni halogenki žarometi –
vzglavljačna na prednjih sedežih
– varnostna pasova.

Meri in težje: dolžina 4,15 m
– širina 1,62 m – višina 1,36 m
– medosna razdalja 2,40 m –
kolotek sprejed 1,28 m, zadaj
1,25 m – višina do 17,5 cm –
rajdn krog 10,2 m – prostor-
nina prtljažnika 370 m³ – teža
praznega vozila 850 kg, polno
obremenjenega 1200 kg.

Vzdrževanje: posoda za go-
rivo 32 litrov – karter 4,4 litra
olja (menjava na 5000 km) –
menjalnik 2 litra – diferencial
1,2 litra.

Zmogljivosti: teža na moč
16,2 kg/KM (22,1 kg/kW) – naj-
večja hitrost 140 km na uro –
pospešek od 0 do 100 km na-
uro 18,5 s – povprečna poraba
goriva (super) 8,5 litra na 100