



Škoda 120 L

Čehoslovaški avtomobili škoda so vozili po evropskih cestah že v predvojnih letih. Bili so ugledne, čvrste in temeljite limuzine tistega časa. Tudi zdaj je Škoda med znanejšimi vzhodnoevropskimi proizvajalci. Toda ta tovarna že skoraj dve desetletji vztraja pri konstrukcijski formuli »vse v zadku«. In, ker škode niso niti VW hrošči niti porscheji 911, jim je zdaj takšna zasnova bolj v škodo kot v korist.

Zoprna reč, ampak ljudje smo razvajena bitja: raje gledamo barvno televizijo kot črnobelo, raje kuhamo z elektriko kot z drvini in raje peremo s stroji kot z rokami. Tudi, ko gre za avtomobile, imamo radi udobje, varčnost, zmogljivost, varnost in vsaj kanček prestiža. Čas in napredek sta nas naučila tako. Škoda – kot avto – pa v teh rečeh caplja za časom; in napredek je nekako izostal. Kupce, tudi in predvsem jugoslovanske, pa vseeno šarmira: s ceno, ki je razmeroma nizka in za naše žepe še vedno ugodna – če jo primerjamo z ostalimi, kar se za ta denar (ne) dobi.

Staro za novo

Priletna zasnova in ugodno nizka cena

Škode so na našem testnem parkirišču izredno redke gostje. Vzrok za to je preprost: zelo poredko so nam jih ponujali za testne vožnje. Tokrat so naredili izjemo pri ljubljanskem Avtoimpexu, ki je na novo oklicani jugoslovanski predstavnik te čehoslovaške tovarne. In testirali smo škodo 120 L, ki sodi približno v sredino celotne Škodine ponudbe.

Avto sam po sebi in z izjemo nekaterih lepotnih popravkov je že vrsto let enak: s klasično oblikovano, sicer zaobljeno, a za oči precej okorno karoserijo, ki zmore koeficient zračnega upora $C_w=0,39$. To zdaj ne more več biti briljanten podatek, tako slab, da bi nanj kazali s prstom, pa tudi ni. Seveda je škodina karoserija podrejena zasnovi, ki jo prekriva: prazen nos in poln zadek. Takšna zasnova je bila svoje čase moderna, ugodna in tehnološko, na

račun manjših stroškov izdelave, zelo razveseljiva. Volkswagen jo je prodajal v milijonih primerkov. In pri porscheju jo kot klasično ponudbo negujejo še danes. Negovati jo je potrebno, da se ne izrodi. Kajti motor za zadnjo premo je nevarna teža, ki jo je v ostrih ovinkih, pa tudi na povsem ravni cesti težko krotiti. Omogoča pa nekaj drugačnih dobrih lastnosti.

Na primer ugodno prostornost, namenjeno potnikom. Pri škodi so jo izkoristili s štiri limuzinskimi vrati, ki se odpirajo dovolj na široko, da sta vstopanje in izstopanje v cellem kos zahtevam tega in celo rahlo višjega avtomobilskega razreda. So pa v isti sapi zapravili možnost, da bi bilo tjakaj, kjer je pri mnogih avtomobilih motor, mogoče udobno stegniti noge s prednjih sedežev. Nožno udobje kvarita

predvsem prednja blatnika, ki segata predaleč v notranjosti, pri čemer so morali – zaradi levega – celo pedala namestiti pretirano v desno, pa mora tisti, ki sedi za volanom, sedeti neudobno postrani. Preostalo praznino v nosu so namenili prtljažniku, pri čemer bi bilo prav zanimivo slišati pametno razlago o tem, zakaj se pokrov nad njimi odpira vstran in ne tako kot je sicer v navadi.

Prtljažnik v nosu je sicer protoren, približno 280-litrski in dovolj štirikotnih mer, da ga je mogoče uporabiti tudi za kak večji kovček. Ampak vse, kar hočete zložiti vanj, morate seveda najprej visoko dvigniti in spet spustiti. Če je prtljage preveč, je dodatna možnost zanjo še za zadnjim, po polovici deljivim naslonjalom. Tamkaj se bo morala zadovoljiti z zelo malomarno obdelanim okoljem, pa tudi z vročino, ki kljub preprosti izolaciji puhti iz motorja. Tistih 120 litrov praznine je mogoče povečati nad celo zadnjo klob, če naslonjali zganete, ampak potem je škoda le še dvosedežnik, prevrnjena zadnja sedeža pa vas tiščita v hrbet.

Nasploh je s sedeži v škodi takole: sintetično blago na

njih vzpodbuja znojenje, sedežno udobje pa spominja na dobre stole v jedilnici. Hočem reči, da se morate na ovinkih dobro držati, da ne zdrsnete vstran.

So reči, nad katerimi se voznik ne more pritoževati: vidljivost na vse strani, vidni nadzor nad vsemi štirimi vogali vozila (na primer med tesnim parkiranjem), dovolj zmogljiva žarometa, povprečno dobra brisalnika in dobremu oprijemu namenjena sploščena stikala, namenjena desni roki. Manj navdušen pa postane nad motno zastekljenimi in slabo zasenčenimi merilniki (za hitrost vozila, temperaturo hladilne tekočine, gorivo in v krog zbrane kontrolne luči), nad dolgo prestavno ročico s predolgimi gibi za hitro in natančno pretikanje, nad predaleč vstran zamaknjenima pedaloma zavor in plina ter nad volanom, ki je sicer izjemno lahkoten za počasne manevre, a premalo natančen za zelo hitro vijuganje in preveč ekscentrično naravn.

Uporabi škode so namenje-



Za voznika: že malce muzejsko okolje



Zadnji prtljažnik: težko dostopen, malomarno obdelan

ni trije ključi – za vžig, za vrata in za poklopec posode za gorivo. Pa tudi sicer si je potrebno zapomniti nekaj osnovnih reči, če hočete, da se ne boste znašli v zadregi. Ročica za sproščanje prednjega pokrova je pred sovoznikovim sedežem desno; ročica za zadnji pokrov je v zadnjih levih vratih; ročica za spuščanje rezervnega kolesa, nameščena pod nosom vozila je pod prednjim pokrovom; in ročica

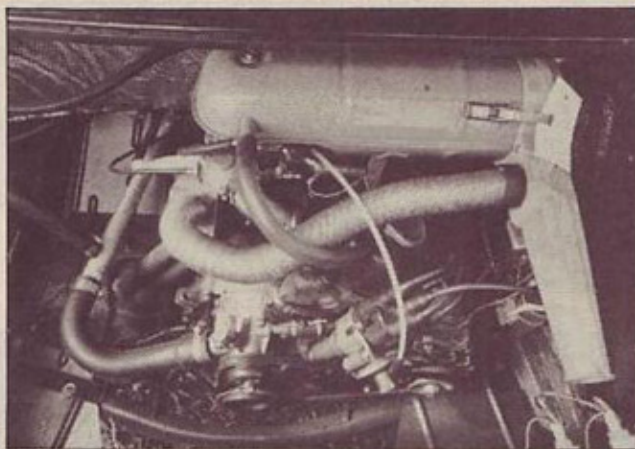




čoka je na tleh, med sedežema.

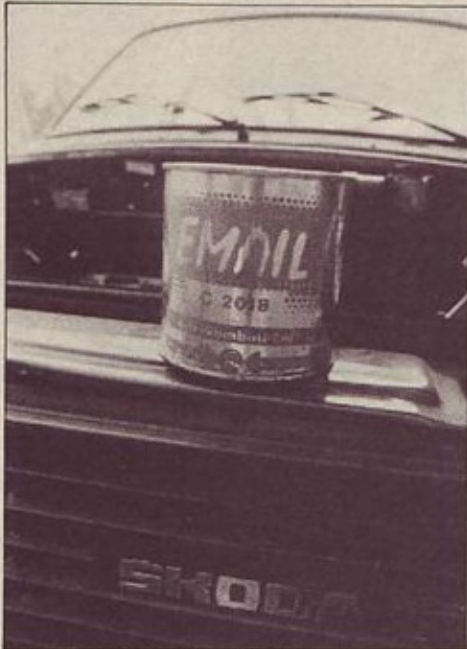
Škoda hoče biti temeljito narejen avtomobil, pa ni: med manjkajočo opremo, ki smo jo v tem avtomobilskem razredu vajeni, zapišem ogledalo v desnem sedežu, vžigalnik in avtomatiko za varnostne pasove; med napake, ki so se pojavile med našo preskušnjo naštejemo celo vrsto čričkov v notranjosti, hreščeč mehanizem brisalnikov in nemiren prosti tek motorja; testni avtomobil pa smo dobili z že pokvarjenimi varnostnimi utripalkami, kontrolno lučjo kratkih žarometov in prekinjevalnikom brisalnikov, z neenakomerno delujočimi zavorami in z nesnago v posodi za gorivo, zaradi katere je motor že prvi dan preskušnje obstal. Ampak do takrat je avtomobil v celem prevozu komaj 3300 kilometrov!

Motor škode 120 L je nameščen po dolgem, za zadnjo premo. Zaradi manjše celotne višine so ga nagnili za 30 stopinj v desno. Vodno hlajeni vrstni štirivaljni s superkvadratnim razmerjem v valjih (72,0×72,0) in z 1174 kubiki gibne prostornine je že prileten konstrukcijski izdelek. Njegova posebnost sta blok iz lahke kovine in glava iz sive litine. Ostale lastnosti: ročična gred v samo treh ležajih, stranska odmična gred z verigo in dročniki ter kompresija 8,5:1, na račun katere je ta motor zadovoljen tudi s kako-



Motor: prožen in zelo glasen

vostnim navadnim bencinom. Največja moč, ki jo ta motor zmore, znaša 38 kW, oziroma 52 KM pri 5000 vrtljajih v minuti. Dovolj ugoden in prožnosti po volji je tudi največji navor: 85 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Motor vžiga brez težav, najsi bo hladen ali vroč, streže pa z dvema tegobama: z nemirnim tekom in s preobilnim truščem. Trušč sili k potnikom, saj stena za naslonjalom zadnje klopi izolacijsko ni dovolj kos nalogi, pa tudi v okolico vozila, saj je motorni prostor brez dna. Naše meritve smo opravili na že običajen



Serijska oprema: rezervna barva za karoserijo



Varnostni pas: brez avtomatike



način: z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva. Med meritvami pospeškov smo pretikali pri 5600 vrtljajih ročične gredi v minuti in zabeležili naslednje čase: z mesta do hitrosti 60 km na uro – 9,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro – 14,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro – 20,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro – 28,5 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost tega vozila je znašala 138 kilometrov na uro pri čemer je kazalec na hitrostnem merilniku v avtu običal nad številko 152.

Na račun prožnosti je seveda to škodo mogoče voziti tudi znatno zmerneje, z lagodnejšim pretikanjem in s prizanesejlivejšim naprezanjem motorja. To omogoča tudi dovolj spretno izračunan štiristopenjski menjalnik s skoraj direktno četrto prestavo, ki je v končnem razmerju naravnana tako, da je z največjo hitrostjo mogoče voziti tudi dlje časa. Seveda se morate zaradi trušča, ki ga zganja motor in zrak ob vozilu odredi razgovoru s sopotniki, pa tudi poslušanju morebiti vgrajenega radijskega sprejemnika. Med našim testom smo izmerili povprečno bencinsko žejo 9,8 litra za vsake 100 prevoženih kilometrov, toda z manj odločno nogo na pedal za plin je to številko mogoče zmanjšati za okrogel liter. Za kaj več, gledano v povprečju, pa ne!

Prizanesejlivost do škode obvelja tudi takrat, ko gre za nje-

vo lego na cesti. Vsa štiri kolesa so sicer posamično obešana, oprta na vijacne vzmeti ter spredaj s trikotnimi prečnimi, zadaj pa s poševnimi nihajnimi vodili, toda teža motorja in menjalnika v zadku je težko krotljiva in to je vozniku jasno že sredi prvega, ostro voženege ovinka. Škoda je avtomobil z nemirnim zadkom in če prej ne, se boste v njej zagotovo naučili naglega in odločnega odvzemanja volana; ali pa pri-

MOTORNOLJE NA SIN-TETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno za zadnjo premo – vrtina in gib 72,0 × 72,0 mm – gibna prostornina 1174 kubikov – kompresija 8,5:1 – največja moč 38 kW (52 KM) pri 5000/min – največji navor 85 Nm (8,7 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava iz sive litine, blok iz lahke kovine – padotočni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 37 Ah – alternator 588 W

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,800; II. 2,120; III. 1,410; IV. 0,960; vzratna 3,270; diferencial 4,222 – platišča 4 1/2 J × 13 – gume 165 SR 13 (barum)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj trikotna prečna vodila, vi-

jačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj nihajni obesi, poševna vodila, vzdolžne natezne opore, vijacne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,200 m – širina 1,610 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,350 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 875 kg – dovoljena skupna teža 1275 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 400 kg – prtljažnik 280 + 120 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 37 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 19,0 s – poraba goriva (ECE): 5,8/8,4/8,9 litra bencina super na 100 km

stali na zaobljubo, da boste do konca njenih dni vozili z gledno počasi. To se utegne obrestovati tudi med vožnjo naravnost, še posebej, če je vozišče bolj grobe sorte. Vzmeti in teleskopski blažilniki so namreč udarcem od spodaj zelo slabo kos: na dolgih valovih se škoda zoprnno ziblje, na kratke pa se odzove z diagonalno navzkrižnim guganjem karoserije. Pri tem je lahek nos – ob večjih hitrostih – le zelo težko kos vožnji povsem naravnost.

Zdaleč najboljši del podvozja so zavore: kolutni spredaj in bobnasti zadaj. Med našimi vožnjami so bile brez težav kos tudi namerno ostrim obremenitvam, pri čemer zanašanja vstran nismo šteli med škodino prirojeno napako, ampak smo ga zabeležili kot slabo opravljeno mehanikarsko delo.

Škoda 120 L je torej prostorsko ugoden, voziško zahteven in v podrobnostih malomarno izdelan avtomobil. Kaj več od formule »stara za novo« tudi ni mogoče pričakovati. Konstrukcijske prijetnosti ni mogoče prikriti samo s kozmetičnimi triki. In ker stane ta avtomobil privlačnih 1,76 milijona dinarjev, pravim: škoda, da je škoda takana.

MARTIN ČESENJ
Foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ