Ko smo pred skoraj letom dni dobili za test škodo 120 L, je bila »nova škoda« na cestah pri nas že več kot leto. Kljub temu je to pri nas še vedno novo vozilo, ker je uvoz omejen na kakih 10.000 avtomobilov letno.

Škoda 120 L

Udobna in varčna

Nova škoda predstavlja velik napredek glede na prejšnji model – To je avtomobil s sodobno zasnovo in opremo – Na nekaterih področjih še vedno zaostaja – Cenena limuzina

Od januarja sem se je začelo šušljati, da bomo morda začeli škode pri nas celo montirati. Omenjali so dva resna kandidata za to delo: Soko iz Mostarja in Crveno zastavo iz Kragujevca. Prizadevanje Crvene zastave v tej smeri je bilo za mnoge dokajšnje presenečenje, toda če upoštevamo organizacijsko tehnične možnosti kragujevške tovarne in njene izkušnje v mednarodni industrijski kooperaciji, bi bilo to celo bolj logično, kot da bi se tega dela lotil nekdo, ki se sploh ne ukvarja z avtomobilsko proizvodnjo.

Toda pustimo prihodnost škod v Jugoslaviji vnemar in raje poglejmo, kakšen je avtomobil škoda 120 L, zdaj ko smo z njim prevozili po jugoslovanskih cestah že 20.000 kilometrov.

SODOBNA ZASNOVA

Po seriji 1000 MB je naredila Škoda s serijo 100 S velik korak naprej pri sprejemanju tedanjih sodobnih rešitev za majhne, praktične in varčne limuzine. Sicer pa so to odlike češkoslovaške proizvodnje že tako rekoč od njenega nastanka leta 1924, čeprav je tovarna avtomobilov v Mladi Boleslavi še mnogo starejša, saj se je razvila iz tovarne koles, kjer sta mehanika Laurin in Klement že leta 1897 izdelala prvo motorno kolo, tedaj najboljše na svetu. Njuna motorna kolesa so osvojila na dirkah 56 prvih nagrad in leta 1905 tudi svetovno prvenstvo.

Toda kljub novi, sodobni tovarni, ki so jo zgradili po drugi svetovni vojni in ki je začela izdelovati serijo 1000 MB, je škoda težko hodila v korak z evropsko konkurenco, ker so se lahko druge tovarne, ki imajo glavno besedo na tržišču (z njimi je bila pred letom 1939 tudi Škoda) po zaslugi medsebojnega sodelovanja hitreje razvijale. Škoda se je vse do danes razvijala sama zase, to pa ne daje prav dosti

upanja, da bi se lahko modeli dovolj hitro menjavali in izpopolnjevali, kar uspeva drugim velikim proizvajalcem avtomobilov z motorji od 1.000 do 1.200 kubikov.

Tako se tovarna iz Mlade Boleslave pogosto vključuje s svojimi novimi modeli direktno v prvo linijo s konkurenti šele čez nekaj let in tako nujno zaostaja za novimi tipi. Z modeli »100« se je to dogajalo predvsem, kar se tiče zunanjega videza, notranje udobnosti in še nekaterih drugih podrobnosti.

Po naftni krizi leta 1974 so začeli posvečati posebno pozornost zmanjšanju porabe goriva, udobnosti in varnosti. Pokazalo se je, da je razvojna služba Škode ukrepala to pot pravočasno, ker so že ob koncu leta 1976 novo serijo y105 in 120, ki je zelo uspešno prodrla na tržišče, ker je zadovoljila zahteve sodobnih kupcev. Nove škode izdelujejo z enako karoserijo sodobne oblike, v katero vgrajujejo dva po prostornini različna motorja (1046 in 1174 kubikov) s tremi različnimi močmi (46, 52 in 58 KS/DIN) in dvema različnima opremama: »standard« (samo L05), »L« (105 in 120) in »LS« (samo 120). Obstaja tudi izvedba »GLS«, ki se razlikuje samo po opremi in kolesih s 13 namesto 14 colami, vendar prihaja za zdaj s tekočega traku v zelo majhnih količinah.

Tisto, čemur se vsak, kdor vidi prvič novo Škodo iz serije 105 do 120, čudi, je njen zunanji videz. Mnogi mislijo, da gre za kako drugo evropsko vozilo, predvsem R-12, na katerega dokaj spominja, toda ko se prepričajo, da je to zares škoda, je potem njihovo zanimanje za podrobnosti še večje. Kmalu bodo ugotovili, da jih je oko prevarilo, ker so mislili, da je novi tip večji od starega. Dimenzije so ostale skoraj enake. Nova škoda je daljša samo za en centimeter. Prav toliko je tudi višja, v širino pa je celo izgubila tri centimetre. Toda notranjost je znatno večja, vidljivost naprej in nazaj neprimerno boljša, sedeži so tako po obliki kot po konstrukciji popolnoma novi in zelo udobni. To so dosegli po zaslugi sodelovanja z italijanskim dizajnerjem Bertonejem pa tudi s sodobneje izdelano novo karoserijo.

V to zelo izboljšano in posodobljeno karoserijo je vgrajena že dobro poznana tehnika od motorja do zavor in menjalnika. Motorja z 988 kubiki in 1107 kubiki so opustili, zato pa je novim teža narasla za 20 kilogramov. Gibna prostornina sedanjih motorjev je nekaj večja, za 58 odnosno 67 kubikov, več moči pa sta dobila tudi z nekaj večjim kompresijskim razmerjem in povečanim številom vrtljajev v minuti. Različica LS dobiva moč od povečane kompresije 9,5:1. Tako izboljšani pravzaprav stari motorji tipa renault 10 so postali mnogo bolj učinkoviti, ker so bolj elastični, poraba goriva pa je tako na cesti kot v mestu zmanjšana.

V začetku, ko se je motor še utekal (prvih 3000 km je treba voziti z dvema tretjinama plina), se je poraba na cesti gibala med 8,2 do 8,5 litra superja, vendar ni bila hitrost nikoli večja od 100 km na uro in tudi število vrtljajev ni prekoračilo 3000. Po mestu je bila v tem času poraba ves čas pod 10 litri. Ko je bil motor že dokončno utečen in je bil opravljen že tudi prvi servis, je poraba goriva še naprej padala. Med 7.500 in 20.000 km (sedanje stanje) je bila povprečna skupna poraba (cesta in mesto, jesen, zima, pomlad) 8,3 l superja na 100 km. Najboljši primer majhne in zelo ekonomične porabe je bil prav gotovo pot iz Kotorja do Nove Varoši, prevožena 30. novembra 1978. leta v zelo hudem vetru in snegu na nekaterih mestih. Tedaj sem prevozil skupaj 306 kilometrov, porabil pa sem 22 litrov bencina, kar pomeni povprečje 7,2 litra superja na 100 kilometrov! Drug značilen primer vožnje v hudih pogojih in z majhno porabo je bilo potovanje po snegu in brozgi iz Zagreba do Beograda: 400 km s 26,5 litra bencina – 6,62 litra na 100 km!

HVALIMO

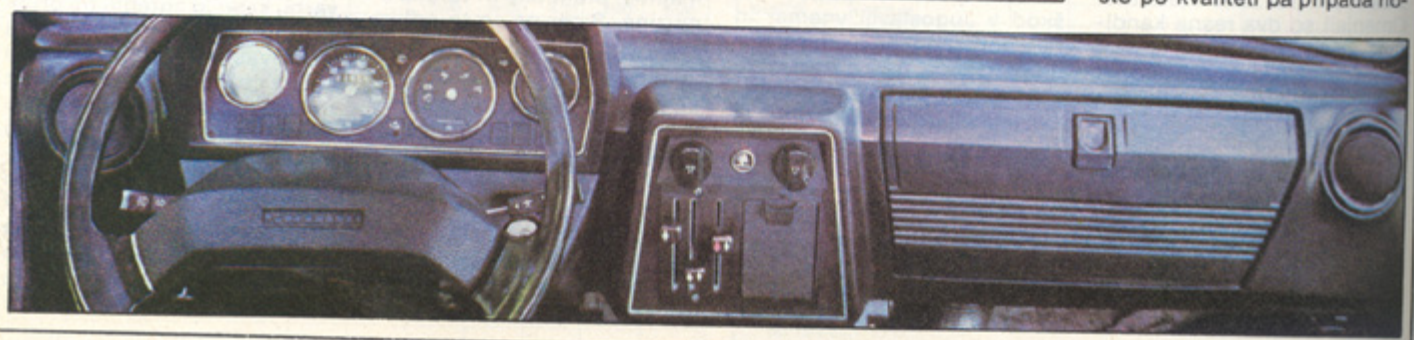
Zelo lepo vozilo v primerjavi s prejšnjim modelom – Izboljšana udobnost – Lahko ga je voziti – Izboljšan menjalnik – Prtljažnik večji in bolj praktičen – Manjši ropot, a še vedno precejšen – Poraba goriva znatno zmanjšana – Vozne lastnosti dobre – Boljše zračenje in ogrevanje – Zelo dobri halogeni žarometi – Ležalni sedeži, zadnji sedeži, se lahko preklopijo za večji prtljažnik, če sta v avtu samo dva.

GRAJAMO

Hladilnik spredaj – Zelo slab in nezanesljiv merilec goriva – Nekompletna oprema L (ni vžigalnika za cigarete, ure in ogledalca na desnem senčniku) – Trobilja ima smešen glas – V ovinkih na mokri cesti drsi – električni material je slabše kvalitete kot pri prejšnjem modelu – Prestavna ročica se pri nižjih vrtljajih trese.

LEGA NA CESTI, VARNOST

Zdaj, ko je motor v polni moči, je poraba po mestu okrog 11 litrov z ostrimi starti pri semaforih, na cesti pa je skoraj nemogoče porabiti več kot 8 litrov superja tudi pri najostrejši vožnji. In vse to pri razmeroma pogosto slabo nastavljenem uplinjaču, kar prav gotovo povečuje potrošnjo. Motor je pri modelu 120 L torej zares najboljši, drugo mesto po kvaliteti pa pripada no-



tranjemu udobju in prtljažniku, ki je zdaj znatno večji, ker so namestili rezervno gumo pod njega v posebno, zelo praktično ležišče.

Tudi ta tip škode ima pogon zasnovan po sicer že opuščeni koncepciji »vse zadaj« (model s prednjim pogonom pričakujejo šele leta 1982), kolesa so 14-colska, pnevmatike pa 155 x 14 OR 11 barum. Na suhi cesti leži avto na cesti zares dobro,kadar pa je cesta bolj mokra in vožnja skozi ovinke bolj ostra, prihaja do precej neprijetnega drsenja. Drugih pnevmatik nisem poskusil, tako da ne morem reči, ali gre za pomanjkljivost gum ali vozila. Mogoče »pomaga« pri tem tudi nekaj višja karoserija in drugačen razpored naprav (hladilnik spredaj). Toda če vozimo umirjeno – in tako vozi večina lastnikov škod – ni z lego na cesti prav nobenih problemov. Kaže pa, da so pri tem modelu problemi z obroči prednjih koles, kajti pnevmatike so se nam na zunanji strani tako hitro obrabile, da smo jih morali zamenjati že po 20.000 kilometrih.

Krmilo je zelo dobro in zasluži pohvalo. Je namreč ekscentrično, kar zelo ugodno deluje na točnost upravljanja in položaj telesa voznika. V primerjavi s starim modelom so tu dosegli znaten napredek. Tudi menjalnik je izboljšan, kljub temu pa še vedno včasih nastopajo težave pri premikanju ročice v vzvratno vožnjo. Nekaj »škripanja« je pri menjavi iz višjih prestav v nižje, kadar pa vozimo z več kot 3000 vrtljaji na minuto, se prestave premikajo gladko. Precej težav pa je z ročico prestav, ker se obrabi dokaj hitro (prej kot pri 10.000 km) in ker se pri speljavanju in pri menjavi prestav pri manj kot 3000 vrtljajih na minuto precej trese. V servisu »Balkanije« pravijo, da je to zaradi slabe kakovosti lamele. Vse komande so dobro postavljene, vzvodi pa so spet kovinski, kar je očitno bolje od elastičnih plastičnih, ki se jim je bilo treba dolgo privajati. Brisalci stekel so bili doslej velika pomanjkljivost škod, zdaj pa so uredili tudi to. Voda za brisanje brizga v štirih curkih na električni pogon, brisalci imajo dve hitrosti.

Model, ki ga vozimo, ima rešetko za motorjem, zato je na stroju mnogo prahu. Lanski modeli nimajo več te rešetke, verjetno prav zato, da bi preprečili to neprijetnost. S premestitvijo hladilnika naprej je ostalo zadaj mnogo neizkoriščenega prostora. Ropot motorja je nekaj manjši, a ne še dovolj. Posebno močno ropota motor med 3300 in 3750 vrt-

Tehniški podatki

Motor: štirje valji v eni vrsti, štiritaktni, nameščen zadaj navpično na os in zasukan v desno – vrtina in gib 72 x 72 mm – gibna prostornina 1174 kubikov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 52 KM/DIN (38,3 kw) pri 5.000 obratih na minuto – enogrlni uplinjač – vodno hlajenje in ventilator s termostatom – alternator 14 V 35 A – akumulator 12 V, 35 ah.

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 J x 14 – gume 155 x 14 (barum OR 6 SR).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – stabilizatorji – vijačne vzmeti s teleskopskimi blažilniki 8 dvokrožni zavorni sistem – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore

Mere in teže: dolžina 4,16 m – širina 1,59 m, višina 1,40 m –teža praznega vozila 825 kg – dovoljena skupna teža 1250 kg – medosna razdalja 2,40 m – kolotek spredaj 1,28 m, zadaj 1,25 m – prtljažnik okrog 400 litrov (spredaj in za naslonjači zadnjih sedežev – posoda za gorivo 36 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 145 km/uro, pospešek od 0 na 100 km 19 sek (tovarniški podatek) – normalna poraba goriva: povprečno 8 litrov superja na 100 km – olja se doliva manj kot 0,5 litra na 1000 km poti

ljaji v minuti. Pri višjih obratih je ropot nekaj manjši. Obloge iz penaste gume očitno ne zadostujejo, da bi ropot zmanjšali na sodobne norme.

Končajmo: nova škoda 120 L je brez dvoma velik napredek v primerjavi s prejšnjimi modeli. Zdaj je to avtomobil s sodobno zasnovo in opremo, vendar v nekaterih posameznostih še vedno zaostaja za drugimi. To pa nikakor ne velja za varnost pri čelnem udarcu. Jaz in avto tega prav gotovo nisva bila vesela, koristno pa je bilo za preskus varnosti vozila, ko sem se lansko leto zaletel v avtomobil, ki je pred menoj na odprti cesti pri 80 km na uro nenadoma zavrl. Moje zavore niso bile najbolj učinkovite, ker so kasneje ugotovili, da levo zadnje kolo sploh ni zaviralo, ker je bila obloga naoljena, toda udarec sta popolnoma amortizirala sprednji del karoserije in rezervna guma. Čeprav nisem bil pripet z varnostnim pasom, se nisem čisto nič poškodoval. Žarometi se niso razbili, pa tudi volan, ki se ponavadi zvije-,ni bil čisto nič deformiran, čeprav sem se z vso silo upiral vanj. Sprednji del karoserije je deloval zares učinkovito kot harmonika in preprečil poškodbe potnikov. Zato sodi škoda 120 L kot tudi drugi tipi te serije prav gotovo med zelo varna vozila.

Test bomo nadaljevali do najmanj 40.000 kilometrov, tako da bomo lahko govorili tudi o drugih lastnostih tega zelo dobrega in pri nas upravičeno priljubljenega vozila. Kajti škoda ima še eno veliko prednost, in to je zelo sprejemljiva cena okrog 70.000 dinarjev. Kupiti jo je mogoče za dinarje, vendar do tedaj, ko jo bodo montirali pri nas, brez kreditov.

PETAR STEVČIĆ