



Vsek avtomobilist si želi imeti redek avtomobil. Zadovoljstvo je še večje takrat, kadar se pod pokrovom skriva močnejši, boljši motor ali menjalnik, še zlasti, če je na cestah veliko avtomobilov, ki so sicer po zunanjosti enaki. Avtor tega zapisa je lastnik pri nas precej redkega modela Škoda 130 GL, enega iz zadnje serije limuzine s štirimi vrtali, izdelka iz tovarne v Mladi Boleslavi, in odtod tudi priložnost za nekoliko nenavaden test.

Škoda 130 GL

FINALE NEKE ZASNOVE

Petstopenjski menjalnik, motor 1300 kubikov in bogatejša oprema – Boljša lega na cesti – Še vedno ugodna cena

dobje »vse zadaj«. V zadnjo različico so vgradili veliko rešitev, preverjenih na avtomobilskih tekmovanjih. Toda te ga ni videti od zunaj.

PETSTOPENJSKI MENJALNIK IN MANJ HRUPA

Nekateri avtomobili imajo tako zasnovane motore in takšno moč, da pri določenih vrtljajih dobesedno zahtevajo, da jim s pretaknitvijo v višjo prestava olajšamo delo. V zastavi 101, avtomobilu, ki sem ga imel pred škodo, se mi je to pogosto dogajalo. Roka je kar sama iskala prestavno ročico, da bi menjalnik spravila v višjo prestavo, čeprav je bil že v četrti prestavi. Takšna potreba je še močnejše izražena pri Škodi, saj pri visokih vrtljajih (v območju 4000 vrtljajev) postane hrupna. Pri modelu 130 GL je to videti takole: motor se obrača s 4000 vrtljaji v minutu in četrti prestavi, takrat se vključi peta prestava in število vrtljajev se zmanjša za 1000, tako da je vožnja s 3000 vrtljaji pri hitrosti 120 km/h povsem ugodna. To je zelo pomembno za dolge vožnje, saj se

utrujenost, ki jo povzročajo hrup in trešnji, manjša. Zato pa prihaja do neprijetne resonancije pri 2000 vrtljajih, tako da jih je treba ali povečati ali pa zmanjšati. Pri tem nič ne pomaga izboljšana zvočna izolacija motornega prostora, saj prispeva k hrupu svoje tudi izpušni lonci. Če jo primerjamo z modelom 120 L, je močnejša Škoda tišja in za vožnjo bolj ugodna. Sicer pa so I., II. in III. prestava ostale enake kot pri štiristopenjskem menjalniku, spremenjena sta IV. prestava in razmerje v diferencialu.

Za Škodo 130 so razvili motor z gibno prostornino 1289 kubikov, močjo 45 kW (62 KM) pri 5000 vrtljajih na minuto in največjim navorom 97 Nm pri 2850/min. To je še vedno motor z aluminijastim blokom, glava je iz sive litine. Prostornino motorja so povečali z razširjevanjem valja, ki je bil prej kvadraten 72×72 mm, po novem pa so njegove mere 72,5×72 mm. Povečali so tudi kompresijsko razmerje z 8,5 na 9,7:1, vgradili pa so tudi nekoliko spremenjeno odmično gred. Če primerjamo lastnosti Škode 120 L in 130 GL, obe s petstopenjskim menjalnikom, bomo opazili pomembno razliko: 120 L pospeši od 0 do 100 km/h v 19 sekundah, naj-

večja hitrost je 140 km/h, poraba po ECE normah pa 6,3/9,2/8,7 litra na 100 km; Škoda 130 GL pospeši v 14 sekundah, najvišja hitrost je 150 km/h, poraba pa 5,7/8,1/8,1 litra super bencina na 100 km prevožene poti. To je sicer kar običajna razlika, ko gre za dva motorja, katerih razlika v moči znaša 10 KM.

Enak motor kot v 130 GL je tudi v kupeju 130, za sedaj v novi škodi in v različicah 135 in 136, namenjenih Zahodni Evropi.

Model 130 GL ima pomembno spremembo spodnjega dela vozila. Ta model ima homokinetični zglob na polosi, zadnji kolesa sta bolje vodenji, saj kolo ne visi samo na oscilirajočem podstavku z vijačno vzmetijo in teleskopskim blažilnikom, temveč ima tudi poševni podpornik. Tu so se naslonili na rešitev iz tekmovalne Škode 130. K temu moramo dodati še to, da ima sprednje vzmetenje trikotna vodila in že običajne teleskopske blažilnice, vijačno vzmet in prečni stabilizator.

Škode k nam uvažamo že dve desetletji, toda pred tremi leti se je uvoz bistveno zmanjšal in si opomogel šele letos. Nekako v tem obdobju zatisja v prodaji na našem trgu so v tovarni v Mladi Boleslavi uvedli vrsto izboljšav.

ki se nanašajo na lego vozila na cesti (povečali so medosno razdaljo za 7 cm), manjšo porabo, manjše onesnaževanje (2,2% CO), vgradili so zobato letev za volan, kolutne zavore na prednjih kolesih z dvojnim hidravličnim sistemom) itd.

V notranjosti modela 130 GL je nova armaturna plošča z enakimi merilniki kot pri L različicah: merilnik hitrosti, vrtlajev, količine goriva, temperature. Novo na armaturni plošči je predalnik s ključavnico in konzola za radio. Vsa stikala so enaka kot prej, tudi enako zanesljiva. Pod volanom sta ročici za luči, smerokaz in trobljo ter brisalnika. Brisalnik šipe ima dve hitrosti in časovni prekinevalec, kot dodatek pa še stikalo, ki povečuje oziroma skrajšuje časovni razmik med delovanjem brisalnika. Na ročici je tudi gumb za vključevanje električne črpalki za vodo, ki sproža močne curke vode prek dveh šob. Za brisalnike lahko damo skupno oceno, da so dobri, da obrišejo tudi dovolj veliko površino. Stikalo za vključevanje ventilatorja je večnamensko, saj poleg dveh hitrosti ventilatorja v določenem položaju vključi tudi grelnik zadnje šipe ali kombinirano grelnik in ventilator. Tu je nato stikalo za meglenco (vgrajeno zadaj). Skupaj s to lučjo se prizge tudi opozorilna žarnica. Za to kategorijo avtomobila voznik od dodatne opreme ne potrebuje nič drugega.

DO STOCKHOLMA IN NAZAJ

S škodo, ki je imela za seboj komaj obvezen servis po 1000 prevoženih kilometrov, sem se podal na pot, dolgo 2.555 km v eni smeri. Z avtom, ki še ni prebolel »otroških bolezni«, se na takoj dolgo pot, še zlasti z družino, ni ravno priporočljivo odpraviti, toda po krajšem spoznavanju z vozilom sem spakiral orodje, vzel rezervno vodo in olje in jo ubral na sever prek Avstrije, ZR Nemčije in Danske do Stockholma.

Po začetni zadržani vožnji, da bi se avto namreč uvozil v svojem drugem prevoženem tisočaku, sem postopoma obremenjeval motor, za katerega se mi je zdelo, kot bi to od mene zahteval, brž ko smo preselili od našega super bencina na Shellovega. Tako je s hitrostjo od 140 do 150 km na uro škoda požiral kilometre, počitki so bili le redki, navadno smo si jih privozili samo zaradi dolivanja goriva.

Poleg motorja, ki je deloval brezhibno, dobrega menjalnika, je bilo silo pomembno, da je pedal sklopke mehko (hidravlično), da imajo zavore servo napravo, da je volan udoben (ne samo zaradi obsega, ampak tudi zaradi nagiba), da je pogled iz vozila dober in da je mogoče sedeže primerno nastaviti oziroma prilagoditi. Avtomatska pasova nekoliko preveč stiskata prsni koš, toda splošna ocena potovanja s škodo 130 GL je – udobno.

Tudi nočna vožnja je zaradi dobrih halogenskih žarometov prijetna in vse je potekalo odlično – do prvega srečanja z vetrom. Tu škoda zaradi prelahkega sprednjega dela izpita ni opravila. Na bočne udarce vetrov je bilo treba reagirati z volanom. Zaradi lahkega sprednjega dela pogonski kolesi silita



Obremenjeni prtljažnik – varnejša vožnja v vetrju

sprednji dve kolesi k bočnemu zdrsavanju, to pomeni, da je treba vsekakor na spolzkih cestah obtežiti prednji del. Kar pa močnejši veter, se s škodo nikakor ni preveč šaliti...

Švedska še ni vsa prepletena z avtocestami. Veliko je odsekov, ko dve prekinjeni liniji delita cestišče na tri dele, pri čemer srednji vozni pas uporabljo vozniki iz obeh smeri za prehitevanje. Tu je hitrost omrežena na 110 km na uro. Ker mi je strogo švedske policije znana, avtomobilu nisem priganjal na več kot 120 km/h, zaradi česar je tudi poraba goriva z 8,7 litrov na uro, kolikor je škoda porabljala pod polno obremenitvijo, padla na povprečnih 7 litrov v peti prestavi.

Pred odhodom na pot sem imel polna ušesa nasvetov »škodarjev«, ki so

predlagali, da takoj odstranim termostat, sicer se mi bo motor pregreval. Nisem jih ubogal, ker sem predvsem hotel spoznati vozilo takšno, kakršno je prišlo iz tovarne, in pokazalo se je, da »izboljšave« v tem smislu niso potrebne.

Zaradi hitre vožnje sem bil večkrat prisiljen tudi v naglo zaviranje. Pokazalo je se, da so zavore učinkovite, toda prvih 2000 km je naglo zaviranje spremil zvok, ki ga je povzročalo dviganje zavorne ploščice ob kolut, kar ni vzbujalo zaupanja. Kasneje se je zvok izgubil.

Znano je, da je kakovost asfaltne plasti na cestiščih različna, tako tudi hrup, ki ga povzročajo avtomobilske gume. Barumove gume 165 SR 13 tip OR 34



Nov volan in armaturna plošča

so na gladkem asfaltu neumorno pele, kar je njihova edina slaba lastnost, kajti na vlăžnem cestišču so dobro izkazale, težav pa niso povzročale tudi na lanskoletnem prvem snegu.

Ker sem se podal na dolgo pot, je bilo tudi prtljažne dovolj, toda dovolj je bilo tudi prostora v škodi, ki ima prtljažnik spredaj in na pogled manjših dimenzij. Toda v vozilu se da spraviti kar veliko, zlasti, če izkoristite tudi prostor tudi za prednjima sedežema in pod njima. V prostor zadnjih blatnikov je mogoče spraviti orodje, dvigalko, posodi za olje in vodo, črpalko in še kaj, čemur ne škodi topota motorja in izpušnega sistema.

Še vedno se ne moremo domisliti zadovoljivega odgovora na vprašanje, zakaj so škodam namenili pokrov prtljažnika, ki se odpira bočno, saj se ta način hitro izkaže kot sile nepraktičen, kajti z desno roko je treba odpreti ključnico, z levo pa prijeti za pokrov in ga dvigniti. V dežu so stvari v prtljažniku izpostavljene mokroti, posebej veden pa je treba biti na vetrju, kajti zaradi velike površine pokrov prtljažnika dvignjen deluje kot jadro in veliko vprašanje je, kako bi se obnašal v hudenem vetrju.

Od juga pa do severa ZR Nemčije je približno 1000 kilometrov. To razdaljo sem prevozil samo s krajsimi postanki za dotakanje goriva. Dolgotrajno sedenje v vozilu me ni utrujalo, čravno škodinega sedeža ne moremo uvrstiti ravno med anatomsko oblikovane. Sedež lahko premikamo naprej – nazaj, naslonjalo pa spustiti v vodoravn položaj. V vožnji naravnost sta sedeža udobna, drugače pa je z vožnjo skozi ovinke, ko telo drsi iz sedeža.

Zaradi številnih nasvetov, naj pazim na pregrevanje motorja, mi je pogled pogosto počival na merilnik temperaturje vode. Tako sem tudi ugotovil, da bi ga bilo treba vgraditi na mesto instrumenta, ki kaže, koliko goriva je v posodi, saj ga v normalnem položaju ruk na volanu nisem mogel videti. Sele med vrtnitvijo se je pokazalo, da je bila kontrola termometra upravljena. Do 6000 prevoženih kilometrov je odpovedalo tesnilo na vodni črpalki in hladilna tekočina je počasi iztekala. V škodini hladilni sistem gre prek enajst litrov tekočine. Izguba tekočine je povzročila, da se je temperatura motorja dvignila do roba zelenega polja v termometru, kar mi je dalo možnost, da pravočasno odpravim okvaro.

To je bila tudi edina okvara na škodi v njenih prvih 10.000 kilometrih delovanja, če ne upoštevam manjšega posega na alternatorju.

IZREDNO DOSTOPNA ZA POPRAVILA

Iz gole radovednosti sem ugotavljal, kako je rešeno vprašanje manjšega servisiranja na vozilu, kot na primer nastavitev ročne zavore, sklopke, svečk in drugega. Vse je zelo dostopno za delo





in večino posegov, tako da dvigalo ozivoma kanal nista potrebna.

Akumulator je še vedno za naslonjalo zadnjega sedeža, le da je po novem v posebnem ležišču, dobro zaščiten in dostopen za kontrolo.

Od dobrih starih delov ima škodin motor še vedno bencinsko črpalko z dodatkom za mehansko črpance, če bi se ravno pokazala potreba. Močno so poenostavili zamenjavo žarnic na zadnjih lučeh.

Med svojim potovanjem sem ugotovil tudi to, kar lastnike škod še posebej navdušuje, to je, da se vrata lepo zapirajo, brez loputanja in hrupa, voda nik-



Dovolj prostora spredaj in zadaj

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzvodilz. in na zadnjo premo – vrtina in gib 75 x 72 mm – globina prostornina 1289 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 45,5 kW (62 KM) pri 5000/min – največji navor 103 Nm pri 1850/min – ročična gred v 3 ležajih – odmična gred s strani (veriga) – glava iz sive litine – aluminijasti blok – padotročni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 37 Ah – alternator 55 A.

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – suha enolarmelna sklopka – synchronizirani menjalnik

na 5 prestav, ročica menjalnika na podu – prenosna razmerja: I. 3,8, II. 2,12, III. 2,42, IV. 1,08, V. 0,63, vzvratna 3,27, diferencial 3,9 – platička 4 1/2 J x 13 – gume 165 SR 13 OR 34 (barum).

Voz in obese: limuzina – 4 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obesena – spredaj dvojna trikotna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, poprečni stabilizator, zadaj vzdolžna vodila s poševnimi podporniki, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem (dvojni za

prednje zavore s po dverma ploščicama na kolut), zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,7 zavrtljiva od ene od 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 – rajdn krog 11 m – teža praznega vozila 885 kg – dovoljena skupna teža 1275 kg, dovoljena vleka priklice z zavoro 700 kg, brez zavore 400 kg – prtljažnik 280 + 120 litrov – posoda za gorivo 37 litrov.

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 14 sek – poraba: 5,7 / 8,1 / 8,1 litra na 100 km.

jer ne sili v notranjost, motor ne izgublja olja ali hladilne tekočine. Če se vam zdi morda takšna pripomba nekoliko neumestna, potem to lahko pomeni samo to, da nikdar niste imeli avtomobila domače proizvodnje. Reči pravzaprav želim, da je škoda 130 GL v glavnem dobro dodeljan avtomobil, brez velikih napak. Med drugim je škodina školjka dobro protikorozjsko zaščitena, da spodnjega dela tudi ni potreben enkrat zaščititi, toda pri vgradnji zvočnikov v vrata sem opazil, da bi ne bilo odveč, ko bi jih od znotraj premazali z zaščitnim sredstvom.

NEKATERE MERITVE ZMOGLJIVOSTI

Po prevoženih 10.000 kilometrih, ko je bilo vozilo torej že uvozeno, sem se odločil, da ga izročim mehanikom servisa Balkanija na redno kontrolno ozivoma servisiranje. Ob tej priložnosti so zamenjali olje in filter ter nastavili ventil. Tako sem z optimalno nastavljenim motorjem, polno posodo goriva in sovoznikom opravil običajne meritve pospeševanja: z mesta do 60 km/h v 7,1 sekunde, do 80 km/h v 10,6 sekunde, do 100 km/h v 16,5 sek, do 120 km/h pa v 27 sekundah, največja hitrost pa je znašala 148 km/h pri nas in prek 150 km/h na avtocesti v ZR Nemčiji. Od 80 do 120 km/h škoda pospeši v 18 sekundah. Tovarniški podatki so sicer nekoliko boljši, čisto mogoče je, da zaradi natančnejše nastavitev motorja, boljšega goriva ali pa le zaradi tega, ker se na naših avtocestah ni najbolj varno voziti z visokimi hitrostmi, saj naši vozniki še ne obvladajo tehnike vožnje po avtocestah, vse preradi namreč zavijo na takto imenovani prehitevalni pas, ne da bi se prej prepričali, ali to lahko storijo varno. Spravljanje ročične gredi v območje 5.600 vrtljajev se pri tej škodi manifestira tako kot pri dizel motorjih, motor začne dušiti, to pa je še vedno bolje, kot da bi ventili ponoreli.

Povečanje kompresijskega razmerja na 9,7:1 ne dovoljuje nobenih eksperimentov z bencinom, motor ne trpi drugač kot super bencin.

Škoda 130 GL je v vsakem primeru še vedno sprejemljiv avtomobil za našega kupca, če upoštevamo ceno zanj, dejstvo, da jugoslovanski voznik povprečno na leto prevozi vsega 5000 km, kar pomeni, da v povprečju za liter večja poraba v primerjavi s sodobnejšimi vozili ni ravno kdo ve koliko viši strošek. Lastnik škode ima le redkotne priložnosti, da vozi hitrejši od 100 km/h, zato tudi pripombe glede stabilnosti vozila niso pomembne.

Avtolimpex, generalni zastopnik Škode, je poskrbel, da je pri nas dovolj pooblaščenih servisov in dovolj rezervnih delov. To je tudi osnovna stvar, da je lastnik nekega avtomobila zadovoljen. Za leto načrtujejo uvoz približno 4.000 teh vozil, ali bodo med njimi tudi škoda 130 GL, je stvar cene. To je vsekakor dober avtomobil, tudi če upoštevam vse stvari, ki mi pri njem ne morejo biti všeč.



Besedilo in slike
MIROLJUB NIKOLIC