

KRATEK TEST - ŠKODA FABIA 1.4 16V SEDAN ELEGANCE

Prikrito zadovoljstvo

Ni avtomobil, ki bi si ga v življenju neizmerno želel. Je pre-malo ekskluziven, premalo vpadljiv in - kaj bi tajil - pre-malo drag. Toda ko si bom nekoč ustvaril družinico, bom začel premišljevali prav o takem avtomobilu. Škoda Fabia Sedan je namreč dovolj velika, da bo v svoje drobovje pogoltnila ogromno prtljage, motor s samo 1,4 litra prostornine pa dovolj poskočen, da na cesti ne bom vodilen v ... dolgi koloni, ki bi se nabrala za meno.



1.4 NAMESTO 2.0!

Ste ponosni lastnik Felicie, ki ima pod motornim pokrovom 1,6-litrski motor? Pravite, da ste zadovoljni in da si boste sedaj, ko imate malenkost več denarja, privoščili boljši avtomobil te češke znamke. Recimo Fabio z dvolitrskim motorjem, saj načete šibkejšega (manjšega) motorja. 75 KM in 135 Nm navora pri 3500 vrtljajih bi zamenjali za 116 KM in 170 Nm navora pri 2400 vrtljajih. Preden pa se dokončno odločite, bi vam svetoval, da svojo odločitev tehtno premislite, saj boste povsem zadovoljni z 1,4-litrskim šestnajstventilskim motorjem. Ne verjamete? 101 KM in 126 Nm navora pri 4400 vrtljajih bo povsem dovolj, da boste imeli v novem avtomobilu občutek, da vas razvaja vsaj (teoretični) 1,8-litrski motor. Verjemite!



Pred leti smo bili priča velikemu povpraševanju za Škodinimi avtomobili, predvsem Octavii. Vzroka sta bila samo dva: razmeroma nizka cena avtomobilov in kakovost izdelave, vredna pokroviteljstva Volks-

wagnove skupine. Razlog, da so časi, ko so Octavie šle kot za med, dokončno mimo, so zopet poskrbele ... višje cene. Saj ne, da bi bile sedaj drage, vendar tudi tako - pograbi in odpelji - poceni, kot so bile še pred nekaj

leti, le niso več. In če dobro pogledate, jih je tudi na trgu rabljenih avtomobilov le za vzorec. Torej so kupci teh avtomobilov zadovoljni in kot taki pravi kandidati za nove avtomobile iz te tovarne.

Prav zato smo pričakovali, da se bodo manjše Fabie prodajale kot vroče žemljice. Saj veste, manjši avtomobili, ki so v osnovi bolj pisani na kožo Slovencev, sedaj že tradicionalno dobro zapisana Škodina znamka, sveža in prepoznavna karoserijska oblika ... A glej ga zlomka, prodaja ni dosegla naših pričakovanj. Za to je bilo malce krivo slabše stanje gospodarstva, predvsem pa smo iskali vzrok v cenah, ki nikakor niso bile več (tako) ugodne. Vsaj ne za ta avtomobilski razred.

Toda prav v tem grmu tiči zajec. Fabia je namreč pri svojih merah malce samosvoja, posebna. Z dolžino 3960 milimetrov je daljša od svojih neposrednih tekmecev, zato ima v notranjosti tudi več prostora. In to se verjemite - vidi, čuti in zato tudi ceni. Z 2462 milimetri medosne razdalje pa sega skoraj v razred višje, zato je njena lega na cesti zavidanja vredna. Daljše podvozje, večja

medosna razdalja ... ali se vam ne zdi, da te stvari kar kličejo k novemu, zmogljivejšemu motorju? Takemu, ki bi mu lahko pripisali tudi nekaj športnosti?

Tak motor je prav gotovo 1,4-litrski šestnajstventilski štirivaljnik. S 100 KM je več kot dovolj zmogljiv, a hkrati ne porabi preveč goriva (naše povprečje je bilo le 7,6 litra). V kombinaciji z natančno prestavno ročico in s krajšimi prestavnimi razmerji poskrbi za pravi užitek pri polnem pospeševanju, žal pa imajo krajši zobniški prenosi tudi eno slabost. Pri vožnji po avtocesti, kjer smo se držali omejitve 130 kilometrov na uro, je bila igla na merilniku motornih vrtljajev že na številki 4.000, kar ni bilo najprijetneje za ušesa potnikov. S peto prestavo lahko nato potegnate še do obljubljenih 185 kilometrov na uro, kar je presenetljivo in pri nas tudi prepovedano. Za kaj več se boste morali odpeljati na nemško avtocesto.

Fabiin motor je stari znanec v Volkswagnovi skupini: glava in blok motorja sta iz lahke kovine, zato je motor razmeroma lahek. Dve odmični gredi poskrbita za primer-no delovanje vseh šestnajstih ventilov, ki

skupaj z moderno elektronsko podporo MPI (Multi Point Injection oziroma posamično vbrizgavanje goriva) poskrbijo za 74 kW (100 KM) pri 4.000 vrtljajih in največji navor 126 Nm pri 4400 vrtljajih. Motor razvaja z zmernim navorom v nižjih vrtljajih, a nad številko 4000 na merilniku motornih vrtljajev izbrska še nekaj moči in suvereno vleče do rdečega polja.

Različica Elegance razvaja potnike še z osrednjo ključavnico, po višini in globini nastavljivim volanskim obročem, servovolanom, štirimi pomičnimi šipami, dvema varnostnima blazinama, samodejno klimo, ogrevanjem prednjih sedežev, ABS, ASR in potovalnim računalnikom, predvsem pa smo bili zadovoljni s prtljažnikom. Ni sicer karavanska različica, ki je še uporabnejša, je pa s 438 litri vseeno povsem primerna. Le vhod v prtljažnik je malce skromen.

Toda kdor bo kupil to Škodo Fabio, ne bo pritegoval pogledov mimoidočin. Zato ekstravertirani vozniki ne pridejo v poštev. Zahtevnejši poznavalci pa bodo zadovoljni. Pravzaprav prikrito zadovoljni.

Aljoša Mrak

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - največji navor 126 Nm pri 4400/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 3,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 2,095; III. 1,433; IV. 1,079; V. 0,891; vzvratna 3,182 - diferencial 3,882 - gume 185/60 R 14 T

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, ABS, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4222 mm - širina 1646 mm - višina 1449 mm - medosna razdalja 2462 mm - kolotek spredaj 1419 mm - zadaj 1408 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1620 mm - širina 1395/1395 mm - višina 920-1000/920 mm - vzdolžnica 880-1000/685-885 mm - prtljažnik (normno) 438-789 l - posoda za gorivo 45 l

Mase: prazno vozilo 1185 kg - dovoljena skupna masa 1610 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (ECE) 9,7/5,6/7,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,6 s	hitrosti:
0-80 km/h:	8,2 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	12,2 s	50 46,1 km/h
0-120 km/h:	17,8 s	70 64,1 km/h
0-140 km/h:	26,5 s	90 83,0 km/h
1000 m z mesta:	33,5 s	100 91,7 km/h
	(153 km/h)	130 120,7 km/h

Največja hitrost:

188 km/h (V. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	12,5 s
80-120 km/h (V.):	18,3 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	81,9 m
od 100 km/h:	48,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	7,6 l/100 km
Najmanjše povprečje	6,5 l/100 km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	58	56	56	T = 5 °C
90 km/h	64	64	63	p = 1010 mbar
130 km/h	69	68		rel. vl. = 78 %
Prosti tek		36		Stanje števca: 8770 km
				Gume: Sava Eskimo S3

Napake med testom:

- brez napak

Prvi test:

Št. 8/2000

KONČNA OCENA

Ni največja, ni najzmogljivejša in ni najvarnejša med Fabiami. Je pa zato zelo dober kompromis, saj je 1,4-litrski šestnajstventilski štirivaljnik dovolj močan tudi za hitrejšo in dovolj varčen za racionalnejše voznike. Različica z napisom Sedan Elegance pa razvaja še z opremo (gretje prednjih sedežev je zlata vredno) in s prostornim prtljažnikom. Toda za tristo tisoč tolarjev več bi si vseeno kupil zmogljivejšo različico TDI.

motor	ozek prehod v prtljažnik
poraba goriva	glasen volanski servo
velikost prtljažnika	glasnost motorja pri 130 km/h

CENE (Avtoimpex)

OSNOVNI MODEL:	3.081.094
TESTNO VOZILO:	3.142.355