



# Ustvarjanje družine

Škoda iz Fabie ustvarja pravo malo družino. Kombilimuzinski različici so pred kratkim dodali kombijevsko, v ne tako oddaljeni prihodnosti pa se ji bo pridružila še limuzina.

Zaporedje širitve oziroma ustvarjanje družine je sicer nekoliko nesmiselno, saj je običajno zaporedje: kombilimuzina, podaljšanje zadka v limuzino in na koncu še nadgradnja prtljažnika v kombijevsko različico. Toda ne ženimo si takšnih malenkosti preveč k srcu. Pri Škodi, bolje rečeno pri Volkswagenu, najbrž že vedo, kaj počnejo. No, pa pozabimo na vse povezave med posameznimi tovarnami in se posvetimo Škodini zadnji pridobitvi. Fabii Combi.

Kombilimuzini so zadek oziroma, natančneje povedano, previs prek zadnjih ko-

les podaljšali za 262 milimetrov in s tem povečali prtljažni prostor z za ta razred povprečnih 260 na mnogo uporabnejših 426 litrov. Povečala se je seveda tudi absolutna prostornina - v kombi je tako mogoče naložiti 1225 litrov prtljage (v kombilimuzini 1016 litrov), seveda pa je treba za to podreti po tretjini deljivo zadnjo klop. Toda pri uporabi celotne prtljažne prostornine dno ni v celoti ravno. Zložena klop namreč prelomi dno s približno sedem centimetrov visoko stopničko, kar nekoliko zmanjša osnovno navdušenje nad uporabnostjo večjega števila litrov.

Za nekoliko manjše kose prtljage in druge malenkosti so namenjeni mnogi odlagalni prostori v kabini in na bokih prtljažnega prostora.

Pretvorba kombilimuzine v kombi je opazna tudi zunaj. Prva sprememba je seveda podaljšan zadek, vendar to ni edina sprememba, ki so jo Škodini inženirji zagrešili na Fabii. Bočna linija, ki se pri krajši izvedenki nadaljuje v zadnji stebriček in konča na zadnjih vratih z rahlo stopničko, deluje dinamično in zaradi tega tudi bolj všečno. Pri večji sestri pa se bočna linija konča že

pri zadnjem stebričku in torej ni opazna na petih vratih. Zadek deluje zaradi pomanjkanja tega detajla mnogo bolj zaobljeno in za veliko opazovalcev tudi manj všečno.

V nasprotju z zunanostjo je notranost ostala enako všečna oziroma nevšečna (odvisno od posameznika). Armaturna plošča in preostali deli v potniškem prostoru so še vedno iz kakovostnih in manj kakovostnih materialov. Čvrsto oblaženi sedeži so oblačeni v kakovostne prevleke, toda na daljših poteh zaradi premalo poudarjene podpore ledvenega dela utrujajo hrbtenico, v ovinkih pa ne zagotavljajo najboljšega bočnega oprijema.

Toda preostala ergonomija je vrhunska, kar vzbuja občutek prijaznega vozila, tako



V doplačilu za strešne nosilce (43.130 SIT) je vključen tudi zadnji spojler.

Tudi pri podrtem zadnjem naslonjalu lahko spravite zadnje vzglavnike v za to namenjene luknje, kar pa ne velja za prtljažni rolo in je zato odveč.



do voznika kot tudi do drugih potnikov. Sko-raj vsak voznik si lahko nastavi udoben položaj za volanom, saj je ta izdatno nastavljen po višini in globini, sedež pa po višini. Prostora za glavo je dovolj tudi za višje rase osebe. Vzdolžnega prostora je na prednjih sedežih dovolj, medtem ko za kolena zadnjih potnikov, če so prednji sedeži pomaknjeni bolj nazaj, zmanjka prostora. Vsa stikala so na doseg in osvetljena, med njimi pa je tudi tisto za vklop oziroma izklop naprave proti zdrs pogonskih koles (ASR).

Slednja je v kombinaciji z 1,4-litrskim štirivaljnikom že na seznamu serijske opreme. Motor s šestnajstventilsko tehniko razvije na papirju veliko obetajočih 74 kW (100 KM). Toda v praksi se izkaže, da je zaradi

primanjkljaja prostornine in samo 126 nju-tenmetrov navora prožnost slaba, posledica pa je v večini primerov odvečnost vgrajene-ega sistema ASR (do izraza pride na mokri podlagi). Slabša prožnost je mnogo opaznejša tudi pri bolj obremenjenem vozilu. Takrat bi si človek zaželel pod motornim pokrovom močnejši, 2,0-litrski bencinski oziroma 1,9-litrski agregat TDI.

Slaba prožnost se odraža tudi pri nekoliko manj ugodni porabi goriva. Povprečna poraba na testu je znašala 8,2 litra na 100 kilometrov, toda ta številka se lahko brez posebnih naprezanj zmanjša za liter ali morda celo še kak deciliter več, če vas le desna noga manj srbi. Med vožnjo je opazna premalo neposredna povezava dušilne lopute in sto-



V kombiju najdete poleg velikega prtljažnega prostora (od 426 do 1225 litrov) še mnoge druge manjše odlagalne prostore, namenjene vsakodnevnim drobnarijam.



Merilniki z dodanim opozorilnim simbolom sistema ASR

palke za plin, ki jo zagreši elektronska povezava (drive-by-wire). Posledica je slabo odzivanje motorja na hitre premike stopalke. Slaba odzivnost oziroma prilagodljivost je opazna tudi pri elektrohidravličnem servo-ojačanjem krmilnem mehanizmu. Ta namreč z naraščanjem hitrosti premalo otrdi, posledica pa je slabša odzivnost, kar vpliva tudi na splošen vtis o vodljivosti.

Poleg nekaterih pomanjkljivosti je v avtomobilu še vedno več dobrih detajlov, ki k sreči prevladajo. Mednje vsekakor sodi podvozje, ki s čvrsteje uravnanim vzmetenjem še vedno dovolj udobno in zanesljivo požira neravnine. Čvrstost se odraža tudi v manjšem nagibanju karoserije v ovinkih in dobri legi. Pri povečani obremenitvi (dovolj so že

### Pri Škodi, bolje rečeno pri Volkswagnu, najbrž že vedo, kaj počnejo.

štirje potniki v kabini) se zadek močneje posede, kar omejuje pogled nazaj. Zgornji rob zadnje šipe se namreč toliko spusti, da je pogled za vozilom onemogočen oziroma močno okrnjen. V pomoč sta sicer še zunanji ogledali, toda desno je smešno majhno.

Ker so danes na cesti pogosto različne ovire, zaradi katerih moramo zavirati ali se jim izmikati, so pri Škodi že serijsko vgradili sistem ABS. Odmerjanje zavorne sile je tudi sicer zadovoljivo, prav tako občutek pri zaviranju, vendar je z ABS položaj na cesti vedno pod nadzorom.

Dober poltretji milijon tolarjev je količina denarja, ki ga bodo od vas zahtevali prodajalci, če boste želeli, da vam izročijo ključno osnovno opremljene Škode Fabie Combi 1.4 16V Comfort. Mnogi bodo rekli: Ej, to je pa veliko denarja za takšen avto! In prav bodo imeli. Takšen kupček denarja vsekakor ni mačji kašelj za večino slovenskih gospodinjstev. Ravno tako je tudi res, da je v avtomobilu še vedno nekaj pomanjkljivosti, vendar je tudi res, da slednje odtehta veliko več odlik, s katerimi se Fabia Combi uvršča med boljše primerke iz tega avtomobilskega razreda in s tem upraviči zahtevani denar.

Peter Humar

### Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - največji navor 126 Nm pri 4400/min - ročni 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 sinhronizirani 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 (Sava Eskimo S2 M+S)

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

**Mere, zunanje:** dolžina 4222 mm - širina 1646 mm - višina 1452 mm - medosna razdalja 2462 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1424 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1385/1395 mm - višina 900-980/920 mm - vzdolžnica 870-1100/850-610 mm - prtljažnik (normno) 426-1225 l - posoda za gorivo 45 l

**Mase:** prazno vozilo 1140 kg - dovoljena skupna masa 1615 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 9,7/5,6/7,1 l/100 km (neovinseni bencin, OŠ 95)

| NAŠE MERITVE    |        |             |            |
|-----------------|--------|-------------|------------|
| Pospeški:       |        | Natančnost  | merilnika  |
| 0-60 km/h:      | 5,8 s  | hitrosti:   |            |
| 0-80 km/h:      | 8,4 s  | kazalec na: | resnično:  |
| 0-100 km/h:     | 12,6 s | 60          | 55,0 km/h  |
| 0-120 km/h:     | 16,9 s | 80          | 74,1 km/h  |
| 0-140 km/h:     | 26,1 s | 100         | 92,6 km/h  |
| 1000 m z mesta: | 33,5 s | 120         | 111,1 km/h |
| (155 km/h)      |        | 140         | 129,1 km/h |

**Največja hitrost:**

182 km/h (V. prestava)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,1 s (145 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,6 s (129 km/h)

**Zavorna pot:**

od 150 km/h: 111,2 m

od 100 km/h: 49,5 m

**Poraba goriva:**

Testno povprečje 8,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 7,1 l/100 km

| Trušč v notranjosti | (dB):       | Okoliščine meritev |
|---------------------|-------------|--------------------|
| Prestava:           | III. IV. V. | T = 4 °C           |
| 50 km/h             | 58 58 57    | p = 998 mbar       |
| 100 km/h            | 70 65 64    | rel. vl. = 78 %    |
| 150 km/h            | 70 70       |                    |
| Prosti tek          | 37          |                    |

**Napake med testom:**

- brez napak

### KONČNA OCENA

Škoda je v dokaj majhen avtomobil zapakirala velik prtljažni prostor. V povezavi z močnejšo različico 1,4-litrškega agregata je dokaj uspešna kombinacija, toda obstaja možnost, da ji bo pri opravljanju dela, za katerega je namenjena, nekako zmanjkalo sape.

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| serijsko vgrajen sistem ABS      | oblikovna dolgočasen zadek       |
| količina prtljažnega prostora    | nizek zgornji rob zadnje šipe    |
| ergonomija                       | prožnost                         |
| podvozje                         | volanski servomehanizem          |
| do uporabnika prijazen avtomobil | »drive-by-wire« stopalka za plin |

**CENA: 2.622.426 SIT (Avtoimpex)**