

Škoda za obliko

Škoda Fabia Combi 1.4 Ambiente

Cena osnovnega modela: 12.138 EUR
Cena testnega vozila: 13.456 EUR

NAŠE MERITVE

T = 13 °C / p = 999 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 4.245 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 12,8 s
 402 m z mesta: 18,7 s (120 km/h)
 1.000 m z mesta: 34,3 s (151 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.): 10,7 s
 80–120 km/h (V.): 22,8 s

NAJVEČJA HITROST

174 km/h
 (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,2 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.390 cm³
 - največja moč 63 kW (86 KM) pri 5.000/min - največji navor 132 Nm pri 3.800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/65 R 16 H (Dunlop SP Winter Sport M+S).

Mase: prazno vozilo 1.060 kg - dovoljena skupna masa 1.575 kg.

Mere: dolžina 3.992 mm - širina 1.642 mm - višina 1.498 mm - prtljažnik 300–1.163 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 174 km/h - pospešek 0–100 km/h 12,3 s - poraba goriva [ECE] 8,6/5,3/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje glede na cenovni razred
- ▲ prostornost in prilagodljivost
- ▲ uporabnost zadka (kljukice, predali ...)
- ▲ dovršen sistem prtljažnega roloja
- ▲ ugodna poraba goriva
- ▲ sprejemljiva cena

- ▼ (pre)mehka volan in vzmetenje
- ▼ zgubljanje traku v mokrem
- ▼ povprečne motorne zmogljivosti
- ▼ motorna paleta (šibki motorji)
- ▼ dno zadaj ni ravno (podrta klop)

Končna ocena

Škoda s svojimi modeli nikoli ni silila v visok oziroma višji cenovni razred, in to velja tudi za tole Fabio Combi. Če bi morali na hitro naštet njene dobre in slabe strani, potem velja, da vas bo najmanjši Škodin kombi navduševal s prostorom, udobjem in ceno, manj pa z obliko in voznimi zmogljivostmi.

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Za prvo generacijo Fabie Combi ne moremo reči, da je bila lepa, ko je zapeljala na ceste. Toda tudi grda ni bila. Brez dvoma pa je navduševala z razmerjem med prostornostjo in ceno.

► Podobna zgodba se nadaljuje z novo Fabio Combi. Kar nekako v navadno nam je že prišlo, da vsak novi model, ki zapelje v salone, v primerjavi s predhodnikom pridobi nekaj centimetrov, v notranjosti ponudi več prostora in poskrbi za več udobja. Fabia Combi ni nobena izjema. Tudi ta je zrasla, postala udobnejša in prostornejša (prtljažnik je že v osnovi večji za 54 l), in če nanjo gledamo z vidika oblike, zrelejša. Ampak to žal ne pomeni vedno le dobro. Najmanjši Škodin kombi je oblikovno tako zelo 'dozorel', da je za večino (mlajših) kupcev postal povsem nezanimiv.

No, nečesa ne smemo pozabiti. Pri Škodi imajo zanje (za mlajše kupce namreč)

v ponudbi še en model. Ta sliši na ime Roomster, stoji na podvozju, ki ima za 15,5 centimetra daljše medosje (čeprav je Roomster od nove Fabie Combi krajši za 34 mm), znotraj pa se hvali s skoraj povsem enakimi prostorskimi merami (celo nekoliko spodbudnejšimi!) in predvsem z obliko, ki zna pritegniti. Seveda če so vam všeč sodobni oblikovalski pristopi. Če vam niso, vam ostane Fabia Combi. Nekako tako (čeprav v prodajnem prospektu tega ni opaziti) so si pri Škodi tudi zamislili kroga svojih kupcev. Mlajši in drznejši bodo posegli po Roomsterju, bolj zadržani in usmerjeni k tradicionalni vrednotam pa po Fabio Combi.

Ta je v vseh pogledih klasično zasnovan kombi. Nastala je na osnovi kombilimuzinske Fabie, kar pomeni, da sta prvi polovici obeh avtomobilov povsem enaki. To velja tudi za sedenje spredaj. Tisti, ki so že vstopili v notranjost nove Fabie, se bodo strinjali, da je na pogled ta bolj prijetna kot zunanost. Linije so skladne, stikala najdemo tam, kjer jih pričakujemo, merilniki so pregledni in ponoči prijetno (zeleno) osvetljeni, monotono sivino popestrijo kljuge in plastični detajli, ki spominjajo na kovino, in čeprav materiali ne dosegajo enake kakovosti, kot smo je vajeni v modelih bolj zvonečih znamk, je za prijetno počutje vseeno dobro poskrbljeno.

Tudi zahvaljujoč dobri nastavljivosti voznikovega delovnega okolja, povprečno zmogljivemu avdiosistemu (Dance) z velikimi in zlahka dosegljivimi gumbi, solidni klimatski napravi in informativnemu potovalnemu računalniku, ki jih dobite serijsko v paketu opreme Ambiente.

Za največji adut večine Škodinih modelov že od nekdaj velja prostornost, in to lahko napišemo tudi za Fabio Combi. Ampak nemogočega vseeno ne pričakujte. Na zadnji klopi se bosta še vedno najbolje počutila predvsem dva povprečno visoka potnika. Tretji bo bolj kot ne v napoto, kar



velja tudi za prtljago. Prostornina prtljažnika je sicer za ta avtomobilski razred velika (480 l), vseeno pa je pisana na kožo predvsem štiričlanski družini, ki se bo z lahkoto odpravila na dopust. Tudi na nekoliko daljši. Seveda je, kadar je to potrebno, zadek mogoče tudi povečati. In sicer na najbolj klasičen način, kar jih poznamo. To pomeni, da treba najprej dvigniti sedalni del in nato položiti še naslonjalo klopi, deljive

razmerju 60 : 40. Kot je pri inženirjih iz kraja Mlada Boleslav že navada (spomnite se gumijastega traku, ki namesto ročaja služi za zapiranje kombijevskih prtljažnih vrat), so zadevo tudi tu malce poenostavili. Sedalna dela namreč nista v dno pritrjena s tečaji, kot to vidimo drugje, ampak s tankimi kovinskimi paličicami. Rešitev, čeprav verjamemo, da so jo dodobra preizkusili, na pogled ne vliva pretiranega zaupanja, je pa res, da je prav zaradi takšnega vpetja sedišča mogoče tudi povsem odstraniti in s tem pridobiti še nekaj dodatnih litrov v zadku. Izvirnostim s tem še ni konca. V zadku najdete kljukice, na katere je mogoče obesiti

Kratek test



“Kot je pri inženirjih iz kraja Mlada Boleslav že navada, so tudi tokrat zadevo malce poenostavili in sedalna dela namesto s tečaji v dno vpeli s tankimi kovinskimi paličicami.”



nakupovalne vrečke, 12-voltno vtičnico in predalčka ob strani, pohvaliti moramo dovršen sistem odpiranja in zapiranja roloja, ki ga je mogoče upravljati z enim samim prstom, za doplačilo si lahko omislite tudi pregibno pregrado, s katero je mogoče preprečiti kotaljenje drobnarij po zadku, in pregradno mrežo, ki ločuje potniški prostor od tovornega, po vrhu vsega pa sta predala v prednjih vratih zasnovana tako, da lahko sprejmeta 1,5-litrski platenki ter ob tem ponujata še elastična trakova, ki skrbita da časopisi in podobno velike stvari (avtokarte, revije ...) ostanejo trdno ob steni vrat.

Precej manj izvirna je motorna paleta. Iz bogate bere, ki jo najdemo na koncernskih policah, se je na seznam uvrstilo le nekaj najbolj osnovnih motorjev, od katerih so trije (osnovni bencinski in najmanjša dizla) že na mednarodni predstavitvi pokazali, da niso povsem kos nalogam. Za prvi (po zmogljivostih) sprejemljiv agregat se je izkazal šele motor, ki je poganjal testno Fabio. Dodobra poznan 1,4-litrski bencinski štiri-valjnik s 63 kW in 132 Nm navora v 1.150 kg težki Fabii Combi ne pričara nepričakovanih zmogljivosti, vseeno pa lahko napišemo, da omogoča lahkotno premikanje po

mestnih središčih, zadovoljivo premagovanje (nekoliko) daljših razdalj, prehitovanje, ko je to (resnično) potrebno, in dokaj varčno porabo. Nam je v povprečju popil 8,3 l neosvinčenega na 100 prevoženih kilometrov.

Je res nekaj drugega – osnova, na kateri stoji Fabia Combi, zmogljivejšim motorjem

tudi ni namenjena. Zgubljanje trakcije pogonskih koles na mokrem, (pre)mehko vzmetenje in nekomunikativen volanski servomehanizem dajejo jasno vedeti, na katero ciljno skupino meri tale Fabia. Škoda le, da to tako očitno kaže tudi z obliko. ◀◀

