



Športnik z napako

Res je. Škoda Fabia RS ima kljub preverjeni Volkswagnovi podkožni tehniki, 130 »konjem«, 310 njutonmetrom in turbodizelsko majhni porabi goriva eno majčkeno napako.

Besedilo **Peter Humar** Foto **Saša Kapetanovič**

RS ima torej kar 310 njutonmetrov navo-
ra in 96 kilovatov oziroma 130 turbodi-
zelskih konjskih moči. Govorimo seveda
o štirivaljnem turbodizlu 1.9 TDI, ki ga vgraju-
jejo v Volkswagne, Audiye, Škode in tudi pri
Seatu ga najdemo. Torej je agregat že večkrat
preverjen in tudi potrjen kot odličen in zmog-
ljiv motor, ki v zameno za svoje delo ne zahte-
va prav veliko plinskega olja. Toda ker govori-
mo o športniku, poraba ni najpomembnejša
postavka pri končni oceni. Res pa je tudi, da
po drugi strani ugodna poraba goriva, ki je
znašala na našem testu zglednih 7 litrov na
100 prevoženih kilometrov, tudi ne moti, še
posebej če s tem športnost oziroma poskoč-
nost športnika ne trpi. Odgovor na slednje se
glasi: poskočnost vsekakor ne trpi.

Med pospeševanjem v območju vrtljajev
do približno 1500 vrt/min je motor (kot velja za
večino turbomotorjev) skoraj mrtev, nad to me-
jo se začne zbuhati turbina, od 2000 vrt/min na-
prej pa motor »butne« z močnim sunkom, ki se
pomiri ali s popustitvijo stopalke za plin ali naj-
kasneje pri številki 4500 vrt/min, kjer skoraj

vsem (turbo)dizlom, tudi najsodobnejšim, poje-
nja sapa in je za nadaljevanje pospeševanja tre-
ba pretakniti v višjo prestavo.

Da je učinek lepljenja telesa v sedežni na-
slon resnično velik, vas najbrž ob podatku o
največjem navoru ni treba na dolgo in široko
prepričevati. Za morebitne dvomljivce pa le še
podatek oziroma dejstvo, da ima sistem proti
zdrsavanju pogonskih koles ASR v prvi in drugi
prestavi, še posebej če je podlaga pod kolesi
slabše kakovosti ali če pospešujete iz ovinka,
polne roke dela s krotanjem poplave njutonme-
trov, ki teče k prednjima kolesoma.

Močno pospeševanje se nadaljuje tudi v
tretji in četrti prestavi (izmerjeni pospešek od
0 do 100 km/h v 8,9 sekunde je kar 0,7 sekun-
de boljši od tovarniških obljub), medtem ko je
prvotni sunek v peti in šesti prestavi (v primer-
javi s prvima dvema prestavama) opazno
manjši. Toda to še ne pomeni, da boste na cesti
počasni, saj boste še vedno z lahkoto med naj-
hitrejšimi na cesti in s tem tudi krepko v navz-
križju s predpisi (največja izmerjena hitrost
205 km/h dosežena v peti prestavi).



Pred prednjima kolesoma sta v poudarjeni prednji odbijač
vdelani okrasni »prezračevalni« reži.

Merilniki, predvsem za hitrost, so slabo pregledni. Njihovo
športnost naj bi poudarjala srebrna podlaga.



S šestimi stopnjami v ročnem menjalni-
ku je RS trenutno hkrati tudi edina Fabia v
Škodini ponudbi, katere motor je povezan z
odličnim šeststopenjskim menjalnikom. Njego-
va prestavna ročica ima natančne in dovolj
kratke gibe, povrh vsega se menjalnik ne upira
hitremu pretikanju, tako da so športni užitki
tudi s tega stališča zagotovljeni.

Na drugi strani odličnega pogonskega
sklopa pa imamo za odtенок manj športno, a še
vedno odlično podvozje. Poglavitne razlike pri
podvozju v primerjavi z navadno Fabio so za 15
milimetrov znižano vozilo, med vožnjo opazno
bolj čvrsto vzmetenje in odlične štirikrat kolut-
ne zavore, ki so RS-a ustavile s hitrosti 100 kilo-
metrov na uro v 38,6 metra.

S tem je avtomobil seveda izgubil ne-
kaj udobja, a ima hkrati boljše vozne lastno-
sti, ki pa, roko na srce, tudi pri navadnih Fa-
biah nikakor niso slabe. Meja zdrsa je na le-
stevici še vedno postavljena visoko, pri čemer
vas na zmerno pretiravanje najprej opozori
rahlo oddrsavanje zadka (prekrmarjenje), ki
se z nadaljnjim izzivanjem usode ustrezno
stopnjuje. Tako boste med vožnjo na meji pri
natančnem usmerjanju vozila najprej po-
zdravili izboljšano odzivnost in povratno po-
vednost krmilnega mehanizma (nizkopreseč-

ne gume z merami 205/45 R 16) ter manjše
prečno nagibanje vozila.

Poleg pristašev športne vožnje bodo na
svoj račun prišli tudi navdušenci športne podo-
be vozila. To so Čehi stopnjevali s spremenjeni-
ma prednjim in zadnjim odbijačem, ki imata
zdaj vgrajena aerodinamična pripomočka, z na-
mestitvijo spojlerja nad zadnjo šipo in z všečni-
mi 16-palčnimi platišči, ki se oblikovno opirajo
na platišča večje sestre Octavie RS.

Športno noto so želeli stopnjevati tudi v
notranjosti vozila, a jim je to uspelo le delno.
Tako je armaturna plošča še naprej dolgočasna
in brez oblikovne razigranosti, merilniki so
podloženi s srebrno barvo in težko berljivi
(predvsem merilnik hitrosti), na prestavno ro-
čico so narisali zaščitno zeleno črko V, strop pa
so oblekli v črmino. Tako daleč največ športno-
sti v kabini izražata prednja sedeža, ki v ovin-
kih voznikovemu in sovoznikovemu telesu za-
gotavljata zelo dobro bočno oporo.

In kaj natančno naj bi med naštetim bi-
le napake Fabie RS? Kot vemo, se za športnike
ne spodobi, da kadijo. No, Fabia RS kadi! Gle-
de na to, da ne govorimo o človeku, tokratni
kamen spotike ni kajenje cigaret, temveč kaje-
nje iz izpušnih cevi. Slednje je posledica ne-
popolnega zgorevanja plinskega olja v območ-

CENA OSNOVNEGA MODELA: 4.065.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 4.281.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: **8,9 s**
402 m z mesta: 16,5 s (134 km/h)
1000 m z mesta: 30,5 s (171 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 11,1 s/20,5 s
80-120 km/h (V./VI.): 10,3 s/17,6 s

Največja hitrost
205 km/h
(VI. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 38,6 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje **7,0 l/100 km**

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim
vbrizgom - gibna prostornina 1896 cm³ - največja moč 96 kW
(130 KM) pri 4000/min - največji navor 310 Nm pri 1900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjs-
ki ročni menjalnik - gume 205/45 R 16 W (Michelin Primacy).
Mase: prazno vozilo 1245 kg - dovoljena skupna masa 1720 kg.
Mere: dolžina 4002 mm - širina 1646 mm - višina 1441 mm
- prtljažnik 260-1016 l - posoda za gorivo 45 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100
km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 7,4/4,5/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ zavore
- ▲ podvozje
- ▲ prednja sedeža

- ▼ neekološko kajenje motorja (saje)
- ▼ nešportna notranjost
- ▼ samo štirje vzglavniki
- ▼ dvotočkovni varnostni pas za zadnjega srednjega potnika
- ▼ (pre)majhno desno zunanje vzvratno ogledalo

ju nizkih vrtljajev (najbolj opazno do 2000
vrtljajev ročične gredi v minuti), ki je razvid-
no iz sajastih izpušnih plinov. To se zgodi, ko
turbopuhala ne vpiha zadostne količine sve-
žega zraka v motor, da bi razmeroma velika
količina vbrizganega goriva učinkovito in po-
polno zgorela. Rezultat je značilno dizelsko
kajenje, ki ga tudi voznik v vzvratnem ogleda-
lu ne more spregledati.

Če seštejemo vse dobre lastnosti RS-a,
ugotovimo, da boste njegovo dizelsko kajenje z
lahkoto preživeli. Navsezadnje je med vožnjo z
njim preprosto preveč drugih užitkov, da bi
prevladala vaša okoljevarstvena ozaveščenost.
Za zaprisežene okoljevarstvenike pa vesela no-
vica. Tudi pri Volkswagnu so vedno bližje serij-
ski vgradnji filtra za saje, s tem bo pa tudi edi-
na »velika« zamera Fabie RS izničena. ■