

Temu, kar si porsche 911 še vedno zlahka privoščiti, so se pri Škodi odrekli leta 1987: Formulo »vse v zadku« so zamenjali s sodobnejšo »konji vlečejo spredaj« in začeli loviti zamujeno.

Lov še vedno traja. Konji so isti, gonjači pa ne. Škoda je ta čas prešla v Volkswagrove roke, računarji tako ugledne znamke pa menda dobro vedo, kako se čas dohiteva. As, ki se mu v tem primeru reče nemška marka (s tehnologijo istega porekla vred), utegne kmalu fvorizirati drugačen avtomobil, kot je zdaj favorit.

Favorit je – vsaj navzven – takšen, kakršnega je oblikoval Bertone. Mogoče je imel Bertone ravno takrat razmeroma slab dan, saj oblika, ki mu je prišla spod rok, ni najbolj skladna. Nos štrli predaleč čez prednji kolesi in je pretirano zašiljen, streha je ravna kot miza, zadek pa je očitno namenjen prekratnim garžam, drugače ga ne bi odrezali tik za zadnjo premo, vrat na njem pa zavihnili v smešen spojler. Žarometi sta orjaška, prednji odbijač je brez vzroka zamotan zveržen, izreza nad prednjima kolesoma sta prevelika in kljuko na vratih so prenizko nameščene. Tudi aerodinamika ni ($C_w=0,36$) ravno sodobna, tako da vam ostane le tale tolažba: da ima favorit štiri bočna vrata in čisto spodobno veliko notranjost.

Žal je ključ za vrata (in za vžig) enostranski, kar zahteva premišljeno vtikanje v ključavnico, pa tudi ključavnice na avtu (če štejem še tisto na zadku) niso takšne sorte, da bi bil WD-40 povsem odveč.

Za začetek dobra vest: bočna vrata se odpirajo dovolj na široko in vrata na zadku segajo s spodnjim robom skoraj povsem do prtljažnega poda. Prtljažnik je pokrit z obešeno polico, v osnovi ni vznemirljivo velik, a se



Test: ŠKODA FAVORIT 135 LS

da postopoma (z deljivo zložljivo zadnjo klopjo) ugodno povečati. Preostala notranjost je predvsem izdatno plastificirana. Plastika zbuja otožno počutje in je – zaradi malomarnih spojev – tresočee se vrste. Sedeža in klop so avtobusarski: z neobrobjenimi površinami, s cenanim blagom in s ploščatimi, zadaj pretirano razmaknjenimi zglavniki. Oprijemališči prednjih varnostnih pa-

sov nista na sedežih, ampak na tleh, veliki zunanji ogledali čudno trapezoidnih oblik sta ročno nastavljata od znotraj, šip v vratih ni mogoče povsem odpreti in v desnem senčniku ni lepotilnega ogledalca. Manjka tudi vžigalnik, sprožilo troblje je v obvolanski ročici in glasen ventilator

STVAR ZASNOVE

ne zmore vsega dela, zato smo v testnem avtu našli tudi čisto običajen ročni otiralec stekla.

Volanski obroč je skregan s pravšnjim položajem rok na njem, toda stikala ob robu armaturne plošče so pripravno razmeščena in tudi merilniki so pregledni, ne pa dovolj dobro za-

senčeni. Zaloga obsega: termometer, merilnik hitrosti z dvema kilometriskima števcema, merilnik motornih vrtljajev in merilnik goriva. Obračalnik pod armaturno ploščo rabi mehansko nastavljaju žarometne višine, k serijski opremi pa štejejo tudi meglenke in ogrevana zad-

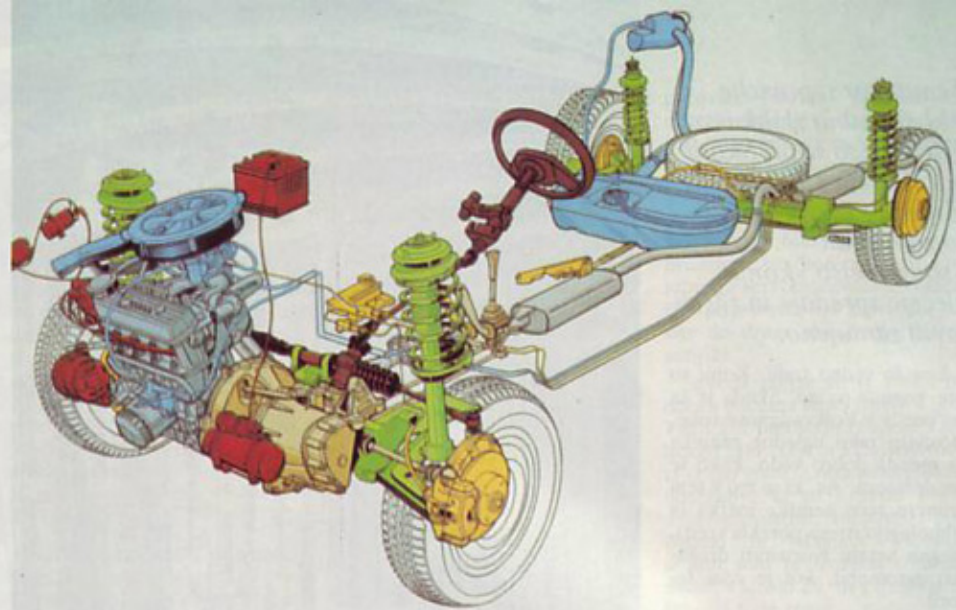
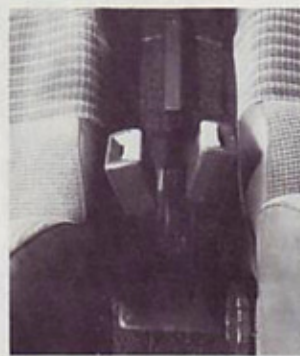


Pregledna armaturna plošča in dodatna oprema (ročni brisalnik)



Veliko ogledalo in šipa, ki ne gre povsem v vrata

Zaklopa varnostnih pasov na tleh (namesto na sedežih)



nja šipa. Vžigalnika ni, ure prav tako ne, stikali za parkirne luči in žarometi sta brez potrebe »povezani«, notranjih višine in dolžine je dovolj, do kam sega zadek, pa mora vsak voznik favorita uganiti sam.

Sedeti za volanom te škode pomeni skrčiti kolena, čutiti prečne sedežne opore pod zadnjico in uživati ob zares pripravnih prestavnih ročici.

Ampak še prej morate vžgati motor. Motor je znamke Škoda. In Škoda je včasih slovela po dobrih motorjih.

Ta v favoritu je v celem iz lahke kovine. Nekoč je čepel v avtomobilovem zadku, zdaj so ga namestili poprek pred prednjo premo. Odmična gred je ob strani, z verigo. Ročična gred je samo v treh ležajih. Dvojni upljinjač je zahodnjaški pierburg. Trušč, ki ga motor zganja, pa je bolj vzhodnjaške nravi.

Gibna prostornina štirih valjev znaša 1289 kubikov. Če bi na favoritu pisalo 136, bi bilo v njem za 46 kW (63 KM) največje moči. Ker je testni favorit imel številčno oznako 135, je motor

stregel s 43 kW oziroma s 58 KM največje moči in z največjim navorom 94 Nm. Razlika je v obeh glavah. Pri slednji je kompresijsko razmerje naklonjeno nižjemu oktanskemu številu, večji hitrosti in zadovoljstvu z neosvinčenim bencinom, pa sploh večji kompatibilnosti z neuravnanim katalizatorjem. Katalizator vgrajuje Škoda za tiste trge, ki to zahtevajo. Testni avtomobil ga ni imel.

Motor ni prožen in ne mara visokih vrtljajev. To sta za voznika dokaj nevhvalni ugotovitvi,



ki zahtevata dosledna in sprotna pretikanja do vključno četrte prestave. Prestavna razmerja so namreč precej na dolgo izračunana, še posebej v peti prestavi, ki je naklonjena zmernosti na avtomobilski cesti, največji hitrosti in celo zelo nežnim klancem pa ne. Kdor hoče, da se favorit zga-ne urneje, mora trušč motorja prenašati vsaj do 5200 vrtljajev v minuti, preden pretakne navzgor. In kdor hoče, da bi motor izgubljal pravšnji delovni ritem, ne sme čakati do manj kot 2600 vrtljajev, preden pretakne navzdol.

Med našimi meritvami je škoda 135 LS pospeševala takole: do hitrosti 60 km na uro v 6,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 10,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,7 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 26,6 sekunde. Kdor hoče pospeševati v peti prestavi, bo za hitrostno razliko od 60 do 120 kilometrov na uro čakal okroglo minuto. In kdor bo pedal za plin tiščal do konca vsaj na treh kilometrih povsem ravne ceste, bo dosegel največjo hitrost: 145 kilometrov na uro. Po vsem tem je povprečna poraba goriva na našem testu znašala 8,9 litra osvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Podvozje favorita je moderna klasika: vzmetni nogi s prečnimi vodili spredaj, poltoga vzvojna prema z nihajkama in vijačnimi vzmetni zadaj. Vzmetenje in blaženje sta naklonjena udobju,

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaljni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,5 x 72,0 mm – gibna prostornina 1289 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 43 kW (58 KM) pri 5000/min – največji navor 94 Nm pri 3000/min – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – dvojni podotočni uplinjač (pierburg 2E3) – vodno hlajenje – akumulator 12V, 40 Ah – alternator 770 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj pogonia prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,308; II. 1,913; III. 1,267; IV. 0,927; V. 0,717; vzvratna 2,923; diferencial 3,895 – platošča 4 1/2 B x 13 – gume 165/70 SR 13 (sava)

Voz in obese: kombi–limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi – trikotna prečna vodila – zadaj poltoga (vzvojna) prema, vzdolžni nihajki, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,815 m – širina 1,620 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,450 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,365 m – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 860 kg – dovoljena skupna teža 1290 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 750 kg, brez zavore 400 kg – prtljažnik (normina) 251/1038 litrov – posada za gorivo 47 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 15,0 s – poraba goriva [ECE]: 5,5/7,3/7,9 litra bencina super na 100 km

pretirana nagibanja karoserije na ovinkih pa bi lahko ukrotili s stabilizatorjem(a). Ko gre za ravno smer, je favorit zanesljiv avto, ki ga zmoti le bočni veter. Ko se znajde na ovinkih, se mora znajti tudi voznik: nos zahteva temeljito dodajanje volana, kdor pa pri tem zavira, bo moral loviti zadek. Mehkost v »nogah« je bolj strah zbujujoča kot škodljiva, izgine pa, če je vozišče pod kolesi na kratko zgubano; takrat se udarci z volana in izpod sedežev prenesejo tudi na voznika in njegovo družino. Volan ni servoojačan, je pa s skoraj štirimi zavrtljaji za vse primere še dovolj lahkoten. Zavore so povprečne, prav tako Savine gume na kolesih (testnega avta).

Kdor se bo zdaj zazrl v cenik (na strani 47), utegne biti s škodo favoritom 135 LS povsem zadovoljen. Mora pa vedeti: gre za zasnovo! Ne le za zasnovo avtomobila samega, tudi za zasnovo njegove prihodnosti.

Sicer pa – denar je vaš. In odločitev tudi!

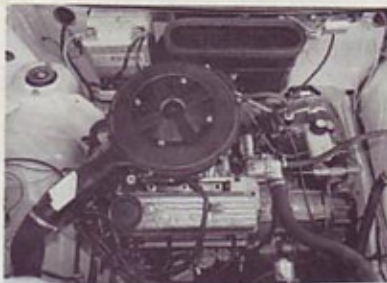
*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*



Notranja obdelava z »manjšimi« odstopanji



Prtljažnik, ki se da povečati, in zadnja vrata do tal



Motor pred prednjo premo, toda za tekmeči.

