

Vozili smo:
ŠKODA FAVORIT 136 L

NA NOV NAČIN

**Pogon spredaj v kombi limuzini –
Pri nas ob koncu leta?**

Škoda je novo generacijo avtomobilov začela z modelom favorit, ki predstavlja prelomnico med dvema zasnovama pogona avtomobila. Mojster oblikovanja, Italijan Nuccio Bertone se je trudil, da bi tovarni v Mladí Boleslavi dal model, ki bi se po vseh atributih oblikovanja uvrstil v evropsko konkurenco. Njegovo honorarno delo za proizvajalca avtomobilov z dolgoletno tradicijo, utešeno v dvodelni limuzini, ki začenja novo obdobje, je pomenilo na koncu izbiro med najmanj sedmimi idejnimi rešitvami. Pri tem delu so seveda sodelovali tudi naročniki iz ČSSR. V kolikšni meri je bila njihova odločitev pravilna, bo pokazal čas oziroma kupci...

Prehod na povsem novo školjko in novo zasnovano vozila – prečno postavljen motor in pogon spredaj – je v skladu z današnjimi težnjami v proizvodnji avtomobilov, prav tako pa z odločitvijo o sodobni proizvodnji, ki narekuje robotizirane proizvodne trakove, na katerih je treba doseči ne samo lepo obliko vozila, ampak tudi kakovost izdelka. Po logiki razvoja sledi dvodelni limuzini trodelna, nato kombi limuzina in za Škodo obvezni kupe. Prvo vozilo nove generacije, škoda favorit, je bilo predstavljeno v Brnu leta 1987, na začetku poskusne proizvodnje 200 vozil. Viden pa je bil tudi že prototip kombi limuzine oziroma karavan izvedbe.

Škoda favorit ni v celoti novo vozilo, kajti v nosu je moderniziran motor, star več let, s katerim pa se bo treba zadovoljiti še toliko časa, dokler s tekočih trakov ne bo prišel sodobnejši. Ob tem je treba reči, da je v svetu le malo proizvajalcev, ki bi kar takoj ponudili povsem nov avtomobil.

Verjetno so se v Škodi zaradi naše kupne moči odločili, da škoda favorit razstavijo na lanskem salonu avtomobilov v Beogradu. Da se razumemo, škoda favorit 136 L ni najboljša različica v proizvodnem programu. V Škodi so najbrže menili, da nam ni treba prikazati najluksusnejše opremljene različice,

navsezadnje pa je vedno tako, da se predstavi osnovna in lux različica.

Prvo srečanje s škodo favorit kljub naporom mojstra Bertonea opazovalca ne pretrese. Da je vozilo prišlo iz studia, v katerem se je rodil tudi citroen BX, je mogoče opaziti po značilnih prelomljenih linijah določenih površin. Vetrobransko steklo je precej poševno, v oči pade tudi zaprta maska hladilnika z režami, ki preide v širok odbijač. Zadnji del vozila deluje robustno zaradi masivnega odbijača, ki po višini sega do roba zadnjih vrat, ki sežejo tik do zadnjih luči. Z bočnimi vrati so zasedli večji del površine, kljub temu pa je ostalo zadaj nekaj nezastekljene površine, enako kot pri renaultu 19, čeprav bi bilo morda bolje, ko bi se odločili za rešitev s tretjim steklom, tako kot so to storili proizvajalci austin metroja, fiata uno in naše flotide. Mero aerodinamičnosti so favoritu vzeli v Pininfarinovem vetrovniku, znaša pa 0,36 cX. Z zunanjimi merami favorit zavzema sredino

v konkurenci avtomobilov, ki jih poganjajo motorji od 1,3 do 1,6 litra.

Notranjost vozila je izkoriščena v največji možni meri. Tudi ko bi se Bertone odločil za drugačno rešitev oblikovanja, lažjega pristopa do sedežev ali v prtljažni del ne bi mogel najti.

Sprednji odbijač z režami za hlajenje hladilnika in zadnji delujeta zelo masivno. To je sicer v skladu s sodobno zasnovano avtomobila, a korak stran od poceni vzdrževanja vozila. Škoda je bila doslej vozilo, ki lastniku ni delalo večjih stroškov zaradi manjših poškodb odbijača ali maske hladilnika, kajti dalo se je zamenjati poškodovano polovico. Sedaj je to kompaktna celota, enaka kot pri opel kadettu ali fiatu ritmo. Boljša rešitev za tovarno, slabša za lastnika. Oba odbijača sta iz plastike na kovini, črne barve, estetika pa bi pridobila, ko bi bila povezana s plastičnim pasom na vratih v celoto.

Vrata se odpirajo in zapirajo mehko in brez hrupa. Ena od nalog konstruktorjev je očitno bila, da bo favorit eko-



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLEDRING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovarna vozila.

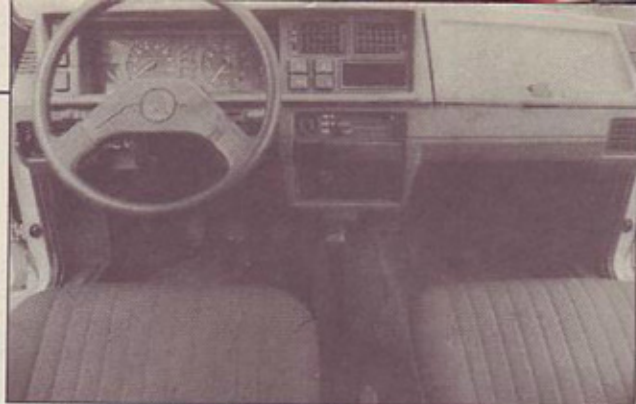
ALFA ROMEO – AUDI – AUSTIN – BMW – CHRYSLER – CITROËN – DAIHATSU
– FIAT – FORD – LADA – LANCIA – MAZDA – MERCEDES BENZ – MITSUBISHI
– NISSAN – OPEL – PEUGEOT – PORSCHE – RENAULT – ROVER – SAAB
– SUBARU – SUZUKI – ŠKODA – TOYOTA – VOLKSWAGEN – VOLVO
– ZASTAVA, vsi tipi, vključno flotide

GLEDRING, 61000 Ljubljana, Kamnogiška 26, tel: (061) 579-467 do 14. ure.

← avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo – tudi pod pedal!

nomičen za proizvodnjo. Zato so vrata na notranji strani zelo enostavna tako po izdelavi kot materialu.

Povsem v skladu je tudi notranjost, brez odvečnega, tudi estetskega momenta, toda to nudi priložnost za obogatitev v kateri od luksuznejših različic. Sedeža sta dobro odmerjena glede na notranjost, običajno nastavljiva, skonstruirana pa tako, da lahko zamerimo, ker hrbtenice ne podpirata dovolj v lumbalnem delu. Zadnja sedeža sta nepričakovano enostavna, saj se niso odločili za dvodelno naslonjalo (vsaj ne v različici, ki nam je bila na voljo), prav tako na sredini ni odprtine, skozi katero bi bilo mogoče potisniti daljše predmete. Zadnji sedeži tudi niso visoko



Armatura plošča z osrednjima instrumentoma, merilnikom vrtljajev in uro.

tapecirani, očitno so želeli povečati višino med glavami potnikov in stropom. Zadnji klopi je mogoče podreti naprej, tako da se prtljažnik poveča na 1.038

litrov prostornine. Naslonjala imajo vzglavnike, kar je za ta razred avtomobila pohvalno.

Za voznike je gotovo najzanimivejši in najpomembnejši del armatura plošča. V škodi favorit zavzema skupaj z usmerniki zraka dve tretjini prostora pod sprednjo šipo. Prevladujeta okrogli merilnik vrtljajev in ura na sredini, levo je merilnik temperature, na desni merilnik polnjenja z gorivom. Dobili smo vtis, da bi bilo treba instrumentoma zamenjati mesti. Naokrog je postavljenih 13 kontrolnih lučk, med katerimi tista z oznako »test« in tista za kontrolo pripenjanja pasov nista delovali. Proizvajalec se je torej odločil, da bo razne nepravilnosti v delovanju motorja signaliziral s pomočju lučk. Ročice za luči, grejte in drugo so v primerni razdalji in natančne. Na levi strani pod volanom je ročica smerokaza, za svetlobni in zvočni signal, na desni pa ročica za vključevanje brisalnikov in pranje stekla. Pričakovali smo sicer brisalnike z več hitrostmi, toda tudi dve sta dovolj učinkoviti.

Obroč volana bi bil lahko bolje obdelan, za obračanje koles, tudi pri parki-

ranju, pa ni potrebno veliko moči. Položaj ročice menjalnika je izredno dobro izbran, saj je tik pod roko. Hod je kratek, mehak in natančen. Petstopenjski menjalnik ni novost, saj so ga vgrajevali že v škodo 120 in 130 (za tuj trg).

V standardni opremitvi sta dve zunanji ogledali, nastavljivi od znotraj. Omogočata dober pregled nazaj in sta v veliko pomoč pri parkiranju in prehitovanju. Vzratno ogledalo je majhno in pokriva le površino zadnje šipe. Z vsemi tremi ogledali ima voznik dovolj dober pregled nad situacijo izza sebe.

Voznik, ki želi voziti z roko naslonjeno na okenski rob, ne bo ravno zadovoljen, ko bo ugotovil, da šipe ni mogoče spustiti prav do konca. Sicer pa poteka dvigovanje in spuščanje šipe brez napora.

Favorit ima varnostne pasove za štiri potnike. Glede na prostor, ki ga ima, škoda v dobri meri zadovoljuje ergonomske zahteve. S tem mislimo na razmerje volan, ročica menjalnika in položaj, ki ga voznik lahko zavzame za daljšo vožnjo. Dodajmo še to, da so pedala sklopke, zavore in plina dovolj razmaknjena med seboj, da so mehka in učinkovita, še posebej pedalo sklopke, ki je po novem s platenico in ne s hidravličnim prenosom kot doslej.

Bodoči lasnik favorita ne bo imel pretiranega veselja s priključitvijo radiokasetofona, kajti prostor za ta danes skoraj že neizogibni del opreme je sicer odkazan, toda proizvajalec se ni potrudil, da bi kupcu olajšal vgradnjo, tako da bi še sam poskebel za napeljava in anteno. Plastični deli so dobro odliči, tako da med vožnjo ni slišati cviljenja in škripanja.

Druge podrobnosti, kot so na primer usmerniki zraka (ki jih je dovolj), ročice za nastavljanje temperature zraka v vozilu, in senčnika, so funkcionalni v tisti meri, ki pritiče vozilom tega razreda.

Konstruktorji so se ukvarjali tudi s tistim, česar na zunaj ni mogoče videti – to pa sta pasivna in aktivna varnost avtomobila, preverjeni v ustreznih inštitutih. Favorit se je zaletel v oviro s hitrostjo 50,1 km/h pri teži 832 kg in poškodbe, ki so pri tem nastale, so v mejah dovoljenega. Med drugim je bilo mogoče vrata odprti brez pomoči orodja ali sile. V smislu varnosti je narejena tudi posoda za gorivo, ki drži 47 litrov, in je iz politena, nameščena pa je pod zadnji sedež.

Novo so tudi zavore s servo sistemom. Spredaj so kolutne, zadaj bobnaste z omejevalnikom pritiska. Na kolutno zavoro deluje pritisk, ki se prenaša z enega zavornega valja, kar pomeni, da se je škoda odrekla dosedanjemu sistemu z dvema valjema in dvojim dovodom zavorne tekočine do glavnega zavornega valja. Nove zavore so izdelane po licenci Girlinga in so brezazbestne. Zanje lahko trdimo, da so učinkovite in zadostuje že samo lahek pritisk na pedalo.

Motor je prevzet iz modelov 135 in 136, ki jih je škoda izdelovala za zahodni trg v času, ko smo mi kupovali modela 105 in 120. Motorji za zahodni trg so imeli 1289 kubikov in vrsto izboljšav.



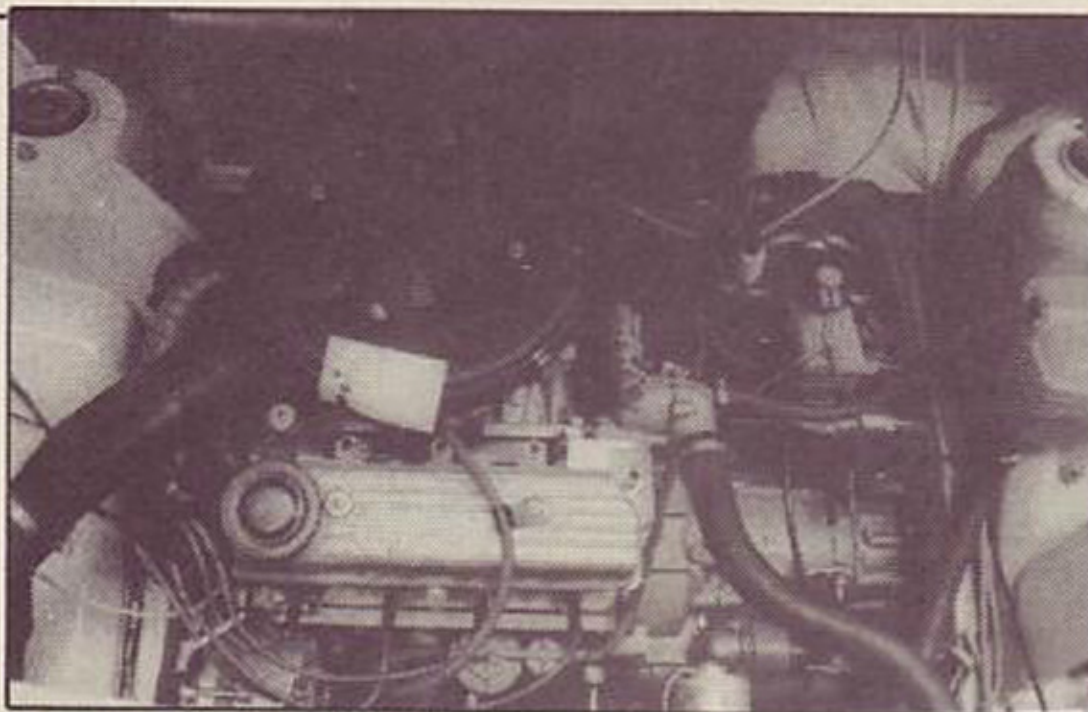
Prtljažni prostor, ki ga je mogoče povečati s podiranjem zadnje klopi.





Najpomembnejši poseg je bila deležna glava motorja, ki je iz aluminija. Izboljšali so sesanje zmesi, zgorevanje in odvajanje plinov, ventili imajo večji premer in so iz boljšega materiala, hlajenje je učinkovitejše. Odmična gred je s strani v bloku in poganja ventile na star način s pomočjo verige. Tudi blok je iz aluminija. Motor ima uplinjač pierburg 2 E3, s pomočjo katerega razvija moč 44 kW (60 KM) pri 5000 vrtljajih na minuto (kompresija 8,8:1), s pierburgom ekotronic pa razvije 40 kW (55 KM). Različica, ki smo jo vozili, je imela pierburg, toda kompresijo 9,7:1, moč 46 kW (62 KM) pri enakem številu vrtljajev. Kaj ta motor omogoča škodi favoritu? Po krajšem spoznavanju z vozilom smo lahko ugotovili, da je vse v okviru pričakovanj. To pomeni občutek, da ima glede na težo dovolj moči, da je motor dovolj prožen in zanesljiv. Razmerje med močjo motorja in prenosom je dobro izbrano. Predvsem smo se želeli prepričati oziroma ugotoviti zanesljivost med prehitevanjem. V tretji prestavi favorit z lahkoto potegne do 120 km/h, ne da bi človek dobil nelagoden občutek, da je iz vozila potegnil vse, kar je mogoče. Tudi četrta prestava je prepričljiva, medtem ko v peti s tisoč vrtljajev z lahkoto drži doseženo hitrost. Ne smemo pa pričakovati, da bo v peti prestavi do 100 km/h do 140 km/h potegnil v trenutku. Za pospešitev v zelo kratkem času je treba spraviti vrtljaje v območje do 4000, takrat je motorjeva moč najbolje izkoriščena. Brez strahu sicer potegnemo še za 1000 vrtljajev navzgor, toda potem hrup začne preveč motiti. Po tovariških meritvah znaša hrup 71 dB/A.

Favorit nudi vozniku prijetno vožnjo predvsem zato, ker se vse dogaja natančno tako, kot se od avtomobila



Prečno postavljen aluminijast motor 1,3 litra.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – namješčen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 75,5-72 mm – gibna prostornina 1.289 kubikov – kompresija 9,7:1 – moč 46 kW (62 KM) pri 5000/min – največji navor 100 Nm pri 3000/min – ročni gred v 3 ležajih – odmična gred s strani (veriga) – glava in blok iz lahke litine – uplinjač pierburg (dvojni) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 55 A.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – sinhronizirani petstopenjski menjalnik, ročica menjalnika na podu – prenosna razmerja: I. 3,308, II. 1,913, III. 1,267, IV. 0,927, V. 0,717, nazaj, 2,923, diferencial 3,895 – platišča 4 1/2 J · 13 – gume 175/70 SR 13 (barum).

Voz in obese: kombi limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – posamično obešena kolesa – spredaj MacPherson, zadaj torzija, vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, spredaj koluta, zadaj bobna z omejevalnikom moči zaviranja – mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,815 m – širina 1,620 m – višina 1,415 m medsona razdalja 2,450 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,365 m – teža praznega vozila 840 kg – prtljažnik 240/550 litrov – posoda za gorivo 47 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 14 sekund – poraba goriva (ECE): 5,2/7,2/7,4 litra na 100 km.

s takšno zasnovo pričakuje. Kontrola avtomobila je dobra v najrazličnejših razmerah. Kolesa so spredaj obešena z MacPhersonom, zadaj je torzija z vijačnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki. Na kolesih so bile nove Barumove gume ekonomik 175/70 SR 13, ki se dobro oprijemajo cestišča, toda rade »pojejo«. S temi gumami smo dosegli 150 km/h in izmerili pospeške od 0 do 100 km/h v 15 sekundah. Med ostro vožnjo je favorit trošil povprečno 8,9 litra super bencina, pri 90 km/h 5,6, pri 120 km/h pa 7,5 litra bencina, kar je nekoliko več od tovariških podatkov.

Nočna vožnja ni naporna, saj sta žarometna dobro postavljena in dobro osvetljujejeta cestišče. Voznik lahko višino svetlobnega snopa nastavlja s pomočjo hidravličnega sistema, ki je pod armaturno ploščo.

Za razliko od mnogih sodobnih avtomobilov ima favorit veliko prostora okoli motorja, zato posegi vanj ne predstavljajo težav. Motor ne zbujata strahu zaradi obilja elektronike in vozilo sodi med tista, ki jih lastnik z minimalnim poznavanjem mehanike lahko sam vzdržuje.

In koliko stane škoda favorit? Na to vprašanje ni natančnega odgovora, kajti eno so želje proizvajalca, drugo pa možnosti trga. Dogovarjanje se je zapletlo pri ceni v višini 4,100 obračunskih dolarjev. generalni zastopnik Avtoimpex iz Ljubljane skupaj z uvozniki v času pisanja tega besedila te cene ni sprejel. Do dogovora bo vsekakor prišlo, toda prve škode favorit k nam zagotovo ne bodo prišle pred koncem tega leta.

Besedilo in slike
MIROLJUB NIKOLIČ