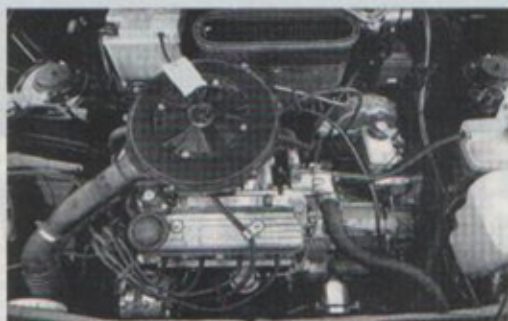


Test: ŠKODA FAVORIT BLACK LINE

BELO NA ČRNEM

Po padcu železnih in papirnatih zaves v odnosih Vzhod-Zahod se je treba boriti za preživetje v krutem, vendar še vedno najboljšem tržnem sistemu, ki smo ga iznašli ljudje. Škoda to uspešno počne.



Motor: po novem s čistim izpuhom

Nekaterim to uspeva na robu zdrave ekonomije, nekateri pa poslujejo z dobičkom, ne glede na "zahodne" brate, ki so v rdečih številkah. Škoda se v zadnjih letih trudi še bolj približati svoje proizvođe okusu kupcev z veliko kupno močjo in ponuditi kakovostne avtomobile za malo denarja kupcem z manj denarja. V tem je eden izmed razlogov za uspešnost te znane češke tovarne. Plod izboljšav, ki se merijo v trimesnih številkah, je bila tudi testna škoda favorit black line. V primerjavi z osnovno različico škode favorit pomeni black line bogatejšo opremo, med katero najdemo za nekdanji vzhod tudi nevsakdanje stvari, kot so: sredinsko zaklepanje z daljinskim vodenjem, usnje na volanskem obroču in na prestavni ročici, meglenke, alarm (ki je v slovenski različici dodatno vgrajen), platišča iz lahke litine, naprava za čiščenje žarometov, dodatne plastične obrobe, z barvo vozila (čeprav je črna) skladen vzorec blaga, kataliza-





Usnje na volanskem obroču in prestavni ročici



Naprava za čiščenje žarometov temeljito opravlja svoje delo

tor, pomična streha, bela stekla utripalk in tako dalje.

Za paket opreme black line boste doplačali 22 odstotkov več kot za osnovno različico favorita. Notranjost je podobna kot pri osnovni različici, vendar je oprema opazno boljša. Žal je strešna odprtina za pomično streho pomaknjena preveč nazaj. To zahteva povečano razgibanost telesa, kar pa ni napačno. Pomična streha je ročno pomična le v navpični smeri. Volanski obroč je debelejši od običajnega, vendar pretanek za pravi prijem. Z volanom na zobato letev je pri ozkih mestnih parkiranjih težko ravnati, drugače pa deluje lahkotno. Armatura plošča je pregledna, vsebuje vse potrebne merilnike, stikala so na še ugodnem dosegu rok, vendar sta me nekoliko motili stikali za prižiganje luči, pa troblja v levi obvolanski ročici (ki skupaj z desno deluje nekoliko krhko, glede na kompaktnost armature plošče).

Dnevni števec kilometrov

Za paket opreme black line boste doplačali 22 odstotkov več kot za osnovno različico favorita.

se še vedno postavi na izhodiščni položaj z zamudnim vrtenjem gumba in ne s pritiskom nanj. Vzvrtno ogledalo v kabini je nerazumljivo ozko, zunanji pa sta dovolj veliki in dobro nastavljivi. Nekoliko nepotrebne šuma je proizvajal ventilator, "čričkov" iz armature plošče pa ni bilo slišati. Sedalni površini pri prednjih sedežih nudita soliden oprijem in sta tudi dovolj dolgi. Siroko odpiranje bočnih vrat omogoča dober dostop do prednjih in zadnjih sedežev. Prostora na zadnji klopi je dovolj, vendar to zahteva strpnost visokoraslih potnikov na prednjih sedežih in obratno, pač avtomobilskega razredu primerno.

Motor je posodobljen stari znanec, 1,3-litrski štirivaljni konstrukcije OHV, izdelan iz aluminija, ležec prečno pred prednjo premo. Pri nas je še zmeraj z uplinjačem (kar sploh ni tako slabo), vendar z dodatnim neuravnanim katalizatorjem v izpuhu, kar je pohvalno. Izkaže se z nezahtevnim vzdrževanjem, hladen vžiga s pomočjo samodejnega čoka. To tudi pripomore k precejšnji "mestni" žeji ob pomoči priganjanja v visoke vrtiljaje. Ta lahko zraste tudi do 11 litrov neosvinčenega bencina. Pri zmerni vožnji pa poraba lahko znatno upade, odvisno seveda tudi od voznika.

S pomočjo dobro izračunanega menjalnika zmore motor dovolj navora za pretikanje v višje prestave tudi pri nizkih in srednjih vrtiljajih, kar dokazuje zadovoljivo prožnost. Če ste pa tistega kova človek, da morate videti kazalec merilnika vrtiljajev vsaj pet minut na dan tik pred rdečim poljem, vzemite v zakup tudi močan hrup in večjo porabo goriva.

Glede na primerjalni test škod (AM, 9/93) se je menjalnik pri pretikanju v vzvratno prestavo dosti manj zatikal in uparn, da je to stvar izboljšave in ne naključja. Sicer pa mora usnje na prestavni ročici tudi nekaj veljati.

Podvozje škode favorit je nekoliko premehek, kar je slabo pri hitrih spremembah smeri. Testna škoda favorit black line pa je tudi zaradi gum, ki niso bile serijske, delovala zelo nevtralnno in se obnašala šolsko za prednji pogon.

Prtljažni prostor je soraz-



merno dobro dostopen, žal boste vrata prtljažnika odpirali s ključem kljub sredinskemu zaklepanju, pa še na sprožitev alarma boste morali pri tem paziti. Visokotlačni šobi za čiščenje prednjih žarometov vas bosta navdušili ali pa presenetili s silovitim izbrizgom čistilne tekočine, kar pa zagotovo očisti tudi najbolj trmoglave poletne zmazke na njih. Prednji meglenci prav tako solidno opravljata svojo nalogo v megli.

Napredek pri Škodi je očiten, konkurenca gleda na to precej kisló, vsem pa je jasno, da ni več avtomobilskega Vzhoda in Zahoda, so le še dobri in manj dobri avtomobili. In škoda favorit black line je v razmerju cene in kupljene kakovosti prijetno dobra možnost. To piše belo na črnem.

**Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtilna in gib 75,5x72 mm - gibna prostornina 1289 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 42 kW (57 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12 m/s - specifična moč 32,6 kW/liter (44,2 KM/liter) - največji navor 94 Nm pri 3000/min - ročni gred v treh ležajih - ena odmična gred v bloku (veriga) - dva ventila na vsak valj - glava iz lahke kovine - uplinjač pierburg 2E3 - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 4 litra - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 55 A - neuravnani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,308, II. 1,913, III. 1,267, IV. 0,927, V. 0,717, vzvratna 2,923, diferencial 4,16 - platišča 4,5x13H - gume 165/70R 13 (barum), katalni obseg 1,72 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 37,2 km/h.

Voz in obesa: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila - zadaj poltoga prema, vzdolžne nihajke, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 3855 mm - širina 1620 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2450 mm - kalotek spredaj 1420 mm, zadaj 1380 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (karnolci) spredaj 1365 mm, zadaj 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1040 mm, zadnja klopa 625-785 mm - prtljažnik (normni) 251/1038 l - premer volanskega obroča 365 mm - posada za gorivo 47 l

Teže: prazno vozilo 875 kg - dovoljena skupna teža 1325 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 750 kg - brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,0 s - poraba goriva (ECE): 5,7/7,9/8,3 litra neovinjenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

144 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 6,3 s

0 - 80 km/h 10,8 s

0 - 100 km/h 17,3 s

0 - 120 km/h 29,7 s

1000 m z mesta:

38,6 s (127 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)

38,8 s (129 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.)

44,4 s (115 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 48,5 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 55,4 km/h

80 75,1 km/h

100 95,5 km/h

120 114,2 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:

9,7 l na 100 km

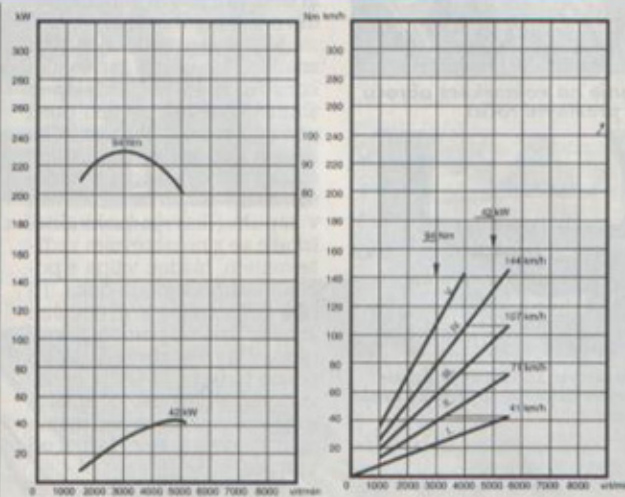


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- napredek v kakovosti
- zunanji videz
- cena
- kakovostna platišča

Grajamo

- hrupna v notranjosti
- premajhno notranje vzvratno ogledalo
- težaški volan pri mestnih manevriranjih
- sončna streha (preveč zadaj)

Cena

SIT 1.180.275 (Avtoimpex Ljubljana)

Končna ocena

Škoda favorit black line odločno zmanjšuje razliko z visoko razvitimi avtomobili. Glede na zunanji videz, opremo in boljšo kakovost dobesedno drvi na Zahod. Če bo Škoda tako hitro napredovala, bo čez čas ponovno blizu tistega, kar je nekdanj že bila - ena vodilnih evropskih avtomobilskih tovarn. Seveda, s Volkswagnovo pomočjo!