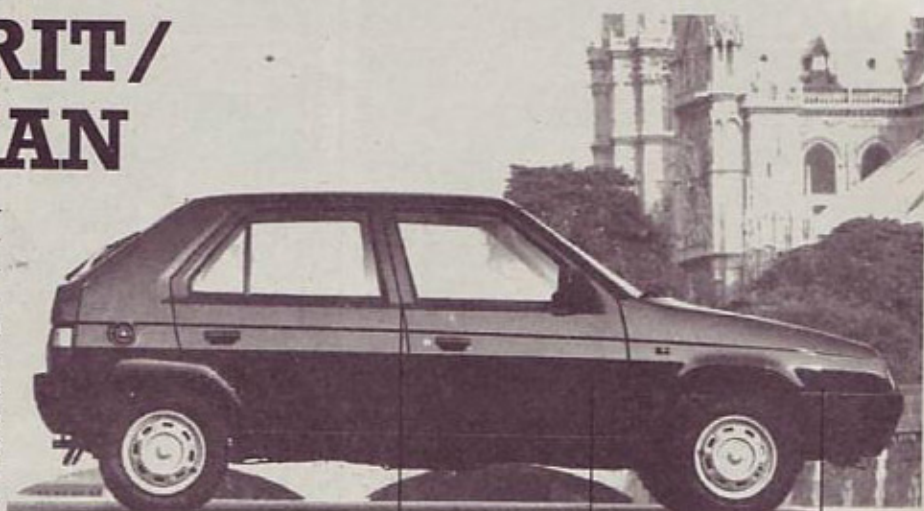


ŠKODA FAVORIT/ FORMAN

Češka tovarna avtomobilov Škoda ima že dolgo tradicijo in - med tovarnami z evropskega vzhoda - najbolj zveneče ime. Nič čudnega torej, da so Čehi z njo prodrli tudi na zahodne trge, še posebej, ko vemo, da v zadnjem času izdelujejo solidne avtomobile za relativno malo denarja, obenem pa jih je pod finančno in strokovno okrilje vzel nemški Volkswagen.



šibkost
plastičnih delov

površna
izdelava

hrupen motor

Škoda je temeljito spremenila filozofijo svojih modelov leta 1987, ko je predstavila kombi-limuzino s petimi vrati in 1,3-litrskim štiri-valjnikom v nosu. Nizka cena, dokaj kakovostna izdelava in zmogljiv ter nezahteven motor so prepričali veliko kupcev tudi pri nas, tako da je ta avtomobil dokaj pogost na naših cestah. Leta 1989 so kupcem ponudili še kombijevsko različico z imenom forman, naslednje leto pa (na nekaterih trgih) tudi 1,1-litrski štiri-valjni motor.

Škoda favorit/forman je sicer za zahtevnejše kupce morda še zmeraj precej okoren in nezanimiv avtomobil, pa čeprav mu je obliko navdahnili priznani Bertone, vendar je treba priznati, da se v slabši luči izkaže predvsem v potniškem prostoru, kjer so nekatere stvari oblikovane še vedno po togem, vzhodnjaškem vzoru. Tako je celotna armaturna plošča izdelana iz očesu nepriljavne plastike, v njej se rad oglašča tudi motiči "čriček", tapete v vratih z leti rade izstopijo iz vodil, pogosta okvara pa je zlasti

obrabljanje zobcev v ročajih za dviganje in spuščanje oken ter (predvsem pri prvih modelih) lomljenje plastičnih delov v kjučavnici vrat; posledica tega je potem vstopanje v avtomobil skozi druga vrata. Trdo se vklaplajo tudi obvolanska stikala, ob nepravilni uporabi pa se lahko poškodujejo mehanizmi v njih.

Pločevina je dokaj dobro zaščitena, vsekakor pa zahteva vsako letno preverjanje, zlasti po dolgotrajni zimski, ter dodatno zaščito

pred rjo. Zavore zahtevajo le občasno preverjanje zavornih ploščic in oblog, kar je seveda odvisno od načina vožnje.

Motor je zanesljiv in nezahteven za vzdrževanje. Ob pravilni uporabi ne zahteva drugega kot sprotno menjavanje olja, svečk in filtrov, ob nenehnem priganjanju pa je čez čas treba pregledati še količino hladilne tekočine, nastaviti ventile - in to zadostuje. Menjalnik se pri škodi rad zatika, predvsem ob preti-

kanju v vzvratno prestavo, ob tem pa je treba vedno temeljito pritisniti pedal sklopke, kajti v nasprotnem primeru lahko kmalu pride do poškodbe sinhronskih obrobočev.

Motor torej kljub zastareli zasnovi zadovolji potrebe voznika in avtomobila, temeljitejša obnova (razen delov sklopke in tesnil) pa je ob pravilni uporabi potrebna šele po 150.000 prevoženih kilometrih.

BORIS SAMBOLEC

Motorji

- 1,1 (39 kW/52 KM)
- 1,3 (43 kW/58 KM) model 135
- 1,3 (46 kW/63 KM)
- 1,3i KAT (40 kW/54 KM)

+

- zanesljivi motorji
- nezahtevno vzdrževanje
- prostornost
- ponudba glede na ceno

-

- površna izdelava
- šibkost plastičnih delov
- nastavljanje zunanjih ogledal
- trušč motorja v kabini