

Primerjalni test: ŠKODA FAVORIT GLX

ŠKODA FORMAN LX

ŠKODA PICK UP LX

TERCET



Joint venture je pojem tujega izvora, ki ga srečujemo vse pogosteje ob medsebojnem povezovanju avtomobilskih tovarn oziroma koncernov. To pomeni skupno sodelovanje ob natančno določenih pogojih pri lastninskih deležih in razvoju. Deleži so različni, ponavadi pa se združita sloves in denar. Tako je tudi v primeru Škode. Češka tovarna Škoda naj bi bila zgleden primer takega sodelovanja, ne samo za Češko, temveč za vso vzhodno Evropo.

Leta 1938 je bila češka avtomobilska industrija v Evropi in po svetu znana kot kakovostna in napredna. Vozila znamke Škoda so bila na primer na znamenitem rallyju Montecarlo leta 1936 prepričljivo boljša od svetovne konkurence. Nato sta sledila dva totalitarna politična sistema, ki sta imela med drugim tudi napako, da nista spodbu-



Kadilci ne morejo nastavljati zračenja



Na novo oblikovana notranjost



Novi napisi in nova oblika tapet vrat



jala razvoja avtomobilske industrije. Po propadu slednje- ga so nastale nove povezave. Dober primer medsebojne- ga združevanja kapitala in znanja v novi Evropi sta tudi nemški Volkswagen in češka Škoda.

Na vzporednem testu smo poskusili vse tri karoserijske različice škode: to so favorit, forman in pick up. Skupni so jim motor, podvozje in arma- turne plošče. Škode se sedaj

označujejo najprej glede na karoserijsko različico, nato pa še glede na opremo vozi- la: na osnovno različico LX in bolj opremljeno GLX. Zamenjali pa niso samo oznak na zadku vozil, temveč so bile škode deležne kar 450 spre- memb v celem.

Za začetek so nekoliko spremenili simbol znamke (letečo krilato puščico), ki so ga sedaj namestili na sre- dino prednje maske vozila. Na zunanosti vozila so poleg tega izboljšali še čep za na-

takanje goriva, ki je sedaj bolj praktičen in povzroča manj zadreg na bencinskih črpalkah. Novi so tudi pok- rovi koles in izboljšane so kljuke na vratih. Zadnja blat- nika sta dobila kakovostnejša ščitnika. Na zunanosti novih škod lahko opazimo tudi no- vo antistatično zaščito, ki pa se ne izkaže za zelo uspešno.

Sprememb je bila dele- žna tudi notranjost. Pri bolje opremljenih različicah, se pravi pri GLX, so vgrajeni sedeži z boljšim, skoraj pri- mernim sedežnim oprije- mom telesa, v nasprotju z

navadnimi sedeži. Novi in boljši so materiali na obojih sedežih in na bočnih tapetah ter na stropu vozil. Nekoliko so spremenili tudi obliko vo- lana, ki je sedaj malce bolj čistih oblik, vendar je volanski obroč še zmeraj pretanek. Armaturna plošča je dobro pregledna, plastika in stikala na njej so kakovostnejši. Po- hvalno je tudi, da so vse raz- ličice opremljene z merilniki vrtljajev. Zamera gre pa dnevnemu števcu kilometrov, ki ga ni moč prestaviti na izhodišno točko s pritiskom na gumb, temveč z zamud- nim in med vožnjo zelo te- žavnim vrtenjem.



Velik prtljažnik se pri formanu odpira do odbijača



Armaturna plošča je pregledna, plastika je izboljšana



Zaščitni znak je posodobljen in premeščen v sredino



Bistveni sta izboljšavi pri zavornem sistemu, ki je sicer povzet po Volkswagnovi tehnologiji, vendar je sedaj učinkovitejši, in pa vzdolžno ojačana vrata, ki zagotavljajo večjo varnost ob morebitnem trku. Izboljšana je tudi zvočna izolacija potniškega prostora, vendar ni najbolj opazna.

Motor je en sam in je vsem trem skupen. Ni nov agregat, temveč dodelan starejši primerek. Gre za prečno nameščen štirivaljnik, ki ima še zmeraj odlično gred v bloku in ne v glavi motorja. Gred je krmiljena z verigo. Zamenjali so mu uplinjač, ki je sedaj znamke Pierburg, prejšnji pa je bil znamke Jikov. Avtomatska regulacija prostega teka (bimetalni sistem), kakršna je pri tem uplinjaču, lahko pri krajši zimski mestni vožnji kar krepko pripomore k večji porabi goriva. Motor deluje na osvinčeno in neosvinčeno gorivo, škode na našem trgu pa žal nimajo serijsko vgrajenega katalizatorja. Največjo moč 43 kW (60 KM) doseže ta motor pri 5000 v/min, največji navor 94 Nm pa pri 3000 v/min. Glede na svojo konstrukcijo in moč zmora kar zadovoljivo prožnost. Mo-

tor rad vžiga in zanj najugodnejše delovno območje delovanja je okoli 3000 v/min. Priganjanja v visoke vrtljaje ne mara, to pa oznani s truščem in ječanjem.

Čep za dolivanje olja je nekoliko prevelik in zaradi tega nepraktičen. Pri kontroli olja se morate skloniti nad motorni pokrov, pri čemer se kaj lahko umažete. Poraba

goriva pri treh testnih škodah je bila med 9,6 in 10,8 litra. Pri tem je treba upoštevati, da smo vozila krepko priganjali. Ob varčni vožnji lahko zagotovo prihranite še kakšen liter ali dva goriva.

Menjalnik je dobro izračunan, predvsem peta prestava, ki omogoča varčno vožnjo. Zatakne se rad le pri pretikanju v vzvratno presta-

vo, z značilnim, ušesom neprijetnim truščem.

Pri modelu favorit GLX je prednji spojler prenizek za naše robnike, zato je potrebna posebna previdnost. Vzvratno ogledalo v kabini je preozko, še ožje pa je, če spustite voznikov senčnik. Volan s 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke zahteva delo, ki je težavnejše,



PICK-UP: idealno mestno dostavno vozilo



kot bi pričakovali glede na velikost vozila. Tudi rajdni krog je prevelik.

Splošen vtis o škodah, predvsem o favoritu in formanu, ostaja pozitiven, zasluga za to gre predvsem nenehnim izboljšavam, boljši končni obdelavi, uporabi boljših materialov in zunanji obliki vozila. Ta je bila pred leti zasnovana pri Bertoneju

v Italiji in zadošča trenutnim okusom in težnjami pri oblikovanju vozil.

Za družine je primeren predvsem forman s svojimi 400 litri prtljažne prostornine, s podrti zadnjo klopjo, ki je po tretjini deljiva, pa ta prostor povečamo kar za 1300 litrov. Tako favorit kot forman imata dovolj prostora tudi na zadnji klop.

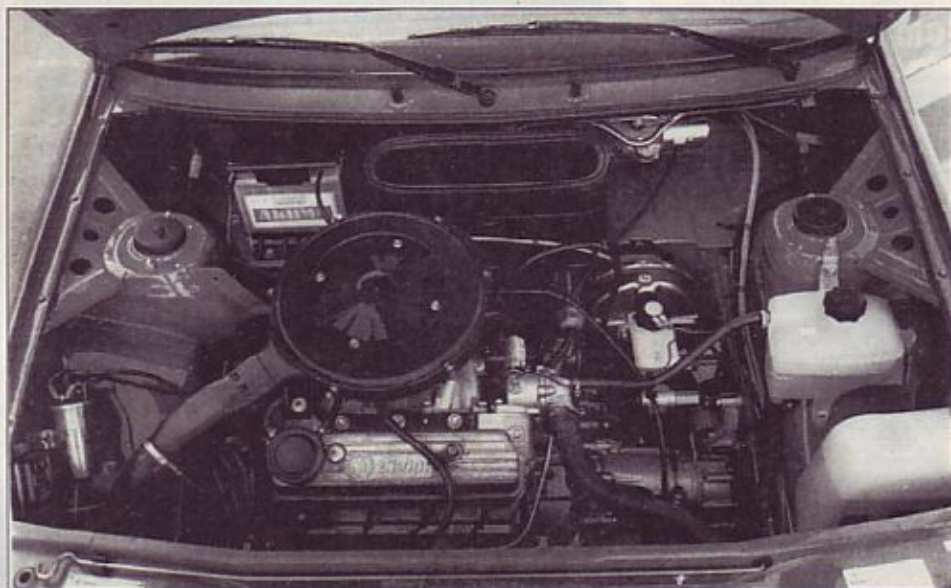
Škoda pick up zmore 500 kg nosilnosti, mere prostora za tovor pa so 1505x1370 (med kolesi 870) mm in je s tem ceneno ter zanesljivo majhno dostavno vozilo. Moč jo je dobiti tudi s plastično nadgradnjo, ki jo izdelujejo v Veplassu. Stabilnost vseh treh škod je dobra, skrajnih situacijah se obnašajo pač prednjemu pogonu primerno.

Napredek pri vseh treh je viden tudi v boljših karoserijskih spojih, reže med vrati in karoserijo ter pokrovi in karoserijo so enakomernejše kot некоč.

Na našem trgu velja škoda za dober nakup. Zagotovo se širi krog njenih kupcev, ne samo pri nas, ampak v dobršem delu sveta. Nenehnemu izboljševanju obstoječih modelov se pridružuje tudi snovanje novih v sodelovanju s Volkswagmom. Ta vozila naj bi bila na voljo že čez nekaj let.

S prihodom Volkswagna je bilo leto 1991 eno mnogih prelomnic v tovarni Škoda. Prva tri vozila, ki so nastala v tem sodelovanju, so zagotovo veliko boljša od svojih predhodnikov, čeprav so razlike neopazne. Škode bodo na tak način ujele zahodno konkurenco, za katero so pred desetletjem in več tako močno zaostajale.

Tercetu škod torej za zdaj kar dobro kaže.



Motor je en sam: 1,3 l, 60 KM, OHV

Tekst: ANDREJ SUPÉ
foto: IGOR MODIĆ

Naše meritve

	FAVORIT GLX	FORMAN LX	PICK-UP LX
Največja hitrost:	148 km/h	145 km/h	139 km/h
Pospeški:			
0 - 60 km/h	6,1 s	6,3 s	5,7 s
0 - 80 km/h	9,8 s	10,5 s	9,4 s
0 - 100 km/h	15,3 s	16,9 s	14,9 s
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.):	39,2 s	39,5 s	38,5 s
(129 km/h)		(128 km/h)	(131 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	45,4 s	46,1 s	44,1 s
(111 km/h)		(109 km/h)	(114 km/h)
Zavorna pot:			
od 100 km/h	54,2 m	56,8 m	51,6 m
Natančnost merilnika hitrosti:			
kazalec na:		resnično:	
40 km/h	39,1	38,9	38,4
60 km/h	59,3	59,1	58,8
80 km/h	79,4	79,5	79,2
100 km/h	97,9	98,1	99,3
120 km/h	118,3	119,1	119,7
Poraba goriva:			
testno povprečje (lit/100 km)	9,9	9,6	10,8

ŠKODA FAVORIT, FORMAN, PICK-UP

Hvalimo

- nabavna cena
- prostornost (forman)
- gospodarnost (pick-up)
- izboljšanje kvalitete

Grajamo

- hrupna notranjost (vsi)
- prednji sedeži (forman LX)
- zatikanje v vzvratno prestavo (vsi)
- zastarel motor

Končna ocena

Krivo, v kateri so se nenadoma znašli vsi vzhodnoevropski proizvajalci vozil, je Škoda zelo dobro prebrdila. Sedaj imajo znanje, denar, dobro ime in ohranjene trge. Če bi se na slovenskem trgu prodajale s serijsko vgrajenimi katalizatorji, bi bil ta vtis o tercetu škod se boljši.

Tehnični podatki

ŠKODA	FAVORIT	FORMAN	PICK-UP
motor (zasnova/nametilitev)	štirivaljni, štiritaktni, vrstni/ spredaj prečno		
vrtna in gib (mm)	75,5x72		
gibna prostornina (cm ³)	1289		
kompresija	8,8:1		
največja moč (kW/KM pri 1/min)	43/60 pri 5000		
največji navor (Nm pri 1/min)	94 pri 3000		
odmerna gred (pogon)	1, v bloku (veriga)		
šl. ventilov za valj, šl. ležajev ročične gredi	2/5		
polnjenje z gorivom, vžig	elektromotorski uplinjač in vžig		
hlajenje	vodno		
menjalnik (število prestav/pogon)	5/ na prednji kolesi		
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila		
zadnja prema	polloga prema, vzdolžne nihajke, vijolične vzmeti, teleskopski blažilnik		
zavore spredaj	kolotne, servo		
zavore zadaj	bobnostne, servo		
volan; šl. zavrtljajev	z zobato levitjo; 3,6		
platišča	4,5 BH x 13		
gume	165/70 R 13		
teža praznega vozila (kg)	875	920	860
dovoljena skupna teža vozila/prikolice (kg)	1325	1370	1360
medosna razdalja; koloteka S/Z (mm)	1400/1365	1400/1365	1400/1365
dolžina x širina x višina (mm)	3815x1620x1415	4160x1620x1425	4065x1620x1430
prtljajnik (litri)	251/1038	400/1300	820
posoda za gorivo (litri)	47	47	47
največja hitrost (km/h/prestava)	150/V	140/V	138/V
pospešek 0 - 100 km/h (s)	15	17	15
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,5/7,3/7,9	5,8/7,9/9,0	5,9/7,9/9,4
vrsta goriva (bencin)	osvinčen ali neosvinčen bencin super		

ŠKODA FAVORIT GLX

Cena:

889.213 SIT
(Avtoimpex d.o.o. Ljubljana)

ŠKODA FORMAN LX

Cena:

952.019 SIT
(Avtoimpex d.o.o. Ljubljana)

ŠKODA PICK-UP LX

Cena:

899.328 SIT
(Avtoimpex d.o.o. Ljubljana)