

## Kratek test

### Škoda favorit special line

Tehtnica je pri odmerjanju količin zelo neizprosna stvar. To, da so škode pri nas in marsikje drugje zadržale in razširile krog kupcev, pomeni da ti avtomobili ponujajo dovolj kakovosti za svojo vrednost. Tudi, če daste obe lastnosti na tehtnico.



# V ZNAMENJU T

Testna škoda favorit je nosila označko special line. Je dober dokaz za to, da ne gre slabo verjeti če na kakšni stvari piše, da je "specialna". Oprema v vozilu je bila le osnovna, voznik pa ima le možnost, da odpira vrata prtljažnika iz kabine z ročico, ki je po japonskem vzoru pritrjena na dnu vozila levo od voznikovega sedeža. Nekoliko manj tog, pa tudi kakovostenješi kot prej so materiali v notranjosti, avto pa je imel montirano tudi anteno (brez radia in zvočnikov), digitalno uro. Toda sovoznica je bila prikrajšana za ogledalo v senčniku. Vse drugo pri tem avtomobilu pa se je prestavljalo, nastavljalo in odpiralo ročno.

Merilnika za hitrost in vrtljaje na armaturni plošči sta dobro pregledna in ustrezno zasenčena, enako pa velja tudi za merilnika goriva in temperature hladilne tekočine. Voznikovo delovno okolje so v preteklosti izboljšali in to se pozna. Ostali pa sta še zmeraj prenežni in premalo natančni

obvolanski ročici: pri uporabi leve ročice se je treba včasih prav posebej zbrati, da ne sprožite dolgih luči in utripalk hkrati. Druga stikala so pripravnejša, sonce, ki se upira čez ramena voznika, pa včasih učinkuje, kot da sta stikali za gretje zadnje šipe in za meglenke prižgani.

Sedenje v avtomobilu je zadovoljivo spredaj in zadaj, motor v nosu je modernizirani agregat starejše sorte, je pa vseeno izdelan iz aluminija, izpušni plini so katalizirani, odkar pa ima vbrizg goriva namesto uplinjača, je izgubil nekoliko odzivnosti in moči. Najbolj mu ugaja delovanje v srednjem območju vrtljajev, kjer ponuja tudi dovolj prožnosti in voznih lastnosti ob zmerni porabi goriva.

Notranjost je izrazito manj hrupna kot nekoč, prav tako je izrazito bolj natančna ročica menjalnika in pretikanje v vzvratno prestavo ne dela več problemov.

Zavore škode favorita so zagotovo





# EHTNICE

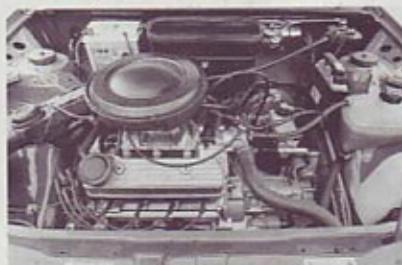
eden izmed njenih adutov, saj delujejo zanesljivo, zavorni učinek je moč lepo nadzirati in se zlepa ne pregrejejo. To je pomemben dodatek pri varnosti vozila v celoti. Podvozje je uglašeno dokaj mehko in po mojem okusu bi bilo blaženje lahko nekoliko trše, sicer pa posamični obesi spredaj in poltoga prema zadaj zagotavljajo dovolj vztrajanja v smeri. Previdnost je pripričljiva le ob ravnanju z, med vožnjo, prenehkimon volanom, saj zadek sicer pridno uboga njegove ukaze. Ta isti volan pa je pri mestnih parkiranjih nekoliko pretrd.

Skoda favorit special line je avto, ki mu je težko kaj zameriti. Je zmeren, soliden, in čeprav se je cena temu vozilu v zadnjem času (zaradi izpopolnitvev) nekoliko zvišala, je trenutno glede na druga vozila še zmeraj več vreden, kot zanj plačate. Tudi, če smo spet pri tehnici zanj.

Tekst: Andrej Supé



*Armaturalna plošča: predelana, boljša, še zmeraj z nekaj muhami*



*Motor je dodelan in kultiviran  
Zadnja klop ni deljiva po tretjini*



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - gibna prostornina 1289 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 40 kW (54 KM) pri 5000/min - največji navor 94 Nm pri 3000/min - ročična gred v treh ležajih - ena odprtina gred v bloku (veriga) - dva ventila na vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vzgoj - vodno hlajenje 6 litrov - uravnvanji katilizator.

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi - petstopeniški sinhronizirani menjalnik - prestava razmerja: I: 3,31; II: 1,91; III: 1,27; IV: 0,93; V: 0,72; vzvratna 2,92, diferencial 4,16 - gume 165/70 R13 (barum).

**Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila - zadaj poltoga prema, vzdoljne nižajke, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrotnje zavore, spredaj kulutne, zadaj bobnaste, servo - volan z zabalo levijo.

**Mere, zunanje:** dolžina: 3855 mm - širina 1620 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj: 1420 mm, zadaj 1380 mm - rajdnati krog 11,3 m - **notranje:** dolžina 1670 mm - širina 1365/1350 mm - višina 920/880 mm - vzdolžnica 880-1040; 625-785 - prtičajnik (normno) 251/1038 l - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 47 l.

**Teže:** prazno vozilo 875 kg - dovoljena skupna teža 1325 kg.

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

## Naše meritve:

### Največja hitrost:

143 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	7,0 s
0 - 80 km/h	11,7 s
0 - 100 km/h	18,4 s
0 - 120 km/h	30,0 s
1000 m z mesta	39,1 s (129 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	40,1 s (131 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	47,9 s (106 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h 49,0 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:	
60	60,0 km/h
80	79,7 km/h
100	99,1 km/h
120	118,5 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje 8,9 l na 100 km

### Hvalimo

- cena
- napredek v kakovosti
- zunanj vzhvatni ogledali
- poraba goriva

### Grajamo

- premajhno notranje
- vzvratno ogledalo
- težak volan pri mestnih manevrih
- natančnost leve obolanskse ročice
- skopa oprema

### Končna ocena

Škodi je uspel v zadnjih nekaj letih pri večini kupcev zbrisati svoje poreklo iz polpretekle zgodovine, ki ji je dajalo dokaj slab slavos. To so ovrgli z dokazovanjem kakovosti, kar ni bila lahka pot, in danes so ti avtomobili, vsaj na slovenskem trgu, za večino naših kupcev popolnoma primerljivi in konkurenčni drugim.