

Test

## ŠKODA FELICIA COMBI GLXi



# KOMBINACIJA



Najverjetneje tisti, ki se mu posreči kombinacija števil na loterijskem listku, ne razmišlja ravno o nakupu škode, gotovo pa se strinja, da je felicia combi primeren avto za družinske potrebe in bi se z njim lahko solidno in poceni prevažal. O tem bolj razmišljajo tisti, ki ne zadenejo na loteriji, in vidijo v primeru te škode skoraj idealno kombinacijo med ceno, prostornostjo in izdelkom v celoti.

Čas, ki so si ga vzeli oblikovalci za dodatno obdelavo zadka avtomobila, se je gotovo izplačal, pa čeprav so zato nastopili na trgu z nekajmesečno zamudo glede na predviden datum. Zadek felicie combi je na pogled zelo simpatičen, zadnja vrata imajo precejšen naklon, pri odpiranju in zapiranju pa se ne izkažejo za pretežka. Z notranje strani sicer nimajo utora za zapiranje, zato pa to poslanstvo opravlja dovolj praktičen in uporaben jermen, ki moli iz njih. Estetiko skoraj kombijevsko športnega zadka felicie combi nekoliko moti zadnji kolesni par, ki je optično precej odmaknjen od roba vozila. Razlog za to je enaka medosna razdalja navadne felicie in felicie combi. Zato boljši vodljivosti vozila na ljubo težje tovore raje natovarjajte bliže zadnji premi in ne na skrajni rob prtljažnika. Če kupujete felicio combi zaradi prtljažnega prostora, ste se odločili pravilno.

### DOBRA VZGOJA

Med ljudmi robnik pomeni veliko in s tem dejstvom se srečujemo iz dneva v dan. Menomer nas sprašujejo po imenu in prijmu, po naj bo to v državnih uradih, službi ali po med prijatelji in znanci. Sivega imena seveda ne moremo zatajiti, zato jim moramo na to vprašanje odgovoriti po pravici, po čem to naredimo s ponosom ali po ne.

Najnovejši član družine, o kateri bomo pisali v tem članku, je Škoda in ob tem imenu seveda takoj pomislimo na felicio. Avto je star karajda dobro leto, in ko smo ga prvič videli, nas je vsaj nekateri, z obliko zelo presenetli. Njegove linije sicer rahlo še spominjajo na predhodnika, pa saj je tako tudi prav, obenem pa z vsa naglasi sledijo zahodnoevropskim tendencam, ki s precej zastarelimi vzvodnimi nimajo veliko skupnega. Da se jim to ni posebej zglo po naključju, so dokazali tudi v notranjosti. Armatura plošča je v primerjavi s favoritom popolnoma nova in prav prijetna na pogled, saj njene zabojne linije ne dajejo sluti o nikakršni robustnosti več, v kombinaciji s prav tako novimi merilniki pa bi lahko le še najbolj zagrizeli kritiki tudi, da je to v zahodnih avtomobilih vendarle drugače. Podobno lahko krmo o ureditvi prezračevalnega sistema. Za to zadaj služijo tri krova nekoliko prenatraj vrtja okrog skoda,



Ta je velikih razsežnosti, še večjih, če podrete zadnjo klop - na ta način dobite slab meter in pol prtljažne dolžine. Odlikuje se z dobro dostopnostjo in solidno obdelavo. Zoper nezaželene poglede so namestili dvodelno polico, ki med vožnjo ne zganja nobenega hrupa in tako dobro opravlja svojo nalogo.

Notranjost je znana že iz felicie, to pa pomeni predvsem, da je armaturna plošča dobro pregledna in sodobne oblike, da steber kontrolnih lučk med merilnikoma hitrosti in vrtljajev lahko zmede nizko in močno sonce in da je naklon prednje šipe je precej majhen. Slednje poleg sedenja v tem avtomobilu še najbolj spominja na predhodnika - škodo favorit. Od tam se lahko spomnite tudi velikega pepelnika, ki je še ostal in ga lahko dandanes

# SREČE

*Če kupujete felicio combi zaradi prtljažnega prostora, ste se odločili prav.*

ki solidno opravljajo svojo nalogo, postavljena pa so tam, ker je to v navadi, torej na srednji konzoli. Sedež so sicer dovolj udobni, vendar pa si mora voznik vzeti za nastavitve letih nekoliko več časa, saj je leženi del nosiljaca pretirano izbočen in zato ob nepravilni nastavitvi deluje moteče. Med slabše strani prednjih sedalov, prištevamo nujbočni oprijem in zgornjaka, pri katerih smo pogrešali predvsem nastavitve naklona.

Pred prednjim pokrovom za zadaj ni še nobenih novosti. Motor je znan že iz favorita, podobno pa je tudi podvozje, ki je vendarle nekoliko dobejano ter zato rše. Skupaj ponujata povprečne

zmogljivosti, kar smo si želeli tudi od gum, vendar nam vlaževnem vremenu tega žal niso dočezavale.

Ves čas testa se je pred dvozličnimi volji prav bahavo postavila še ena felicia, ki ji je bil zagotovljen edini namen, da se postavi ob rob testni. Ker sta bila motorja v obeh škodah enaka (68 KW), smo njen izziv tudi sprejeli, seveda bolj za šalo kot zares. Njen lastnik in obenem tudi naš testni motoklist Mišo Gustinčič je vzeti ključ in skupaj smo se odpejali nekaj krogov. Povzpatnica je imela v tem primeru seveda precejšnja premoč. Pred tem je že obkolo stokovnika, ki pa je za dobrih 30 milimetrov približal k tlem, ji dodal rše vzmeti in

amortizejter ter na zadnjo premo rav stabilizator, da bi mera polna pa je bila opremljena še s škodlastimi, po naročilu nameščenimi športnimi sedeži, ki s svojimi seveda nimajo nič skupnega, tovarniškimimi letimi ploščami in opremo GLX. Vse skupaj, razen seveda opreme, sicer velika pripomare k boljši vodljivosti, predvsem v hitro voženih ovinkih, kjer se občutno zmanjša predvsem prečno nagibanje karoserije. Pa kaj pomeni tudi v različni žil je važnja znaka prijetna, pa čeprav nimate merilnika vrtipjev, sprednjih meglenk, da konca zaključene sredinske konzole in vžigalnika za cigarete, zato pa je bila ta različica opremljena s centralnim zaklepanjem

vseh petih vrat. In pripravi sem, da ni veliko voznikov, ki bi se rše odločili za tako športnost kot za lagodno udobje.

Škoda skupaj s felicio, pa čeprav morda le kot "posvojenka", prihaja iz dobre družine, Volkswagen grup. V tej družini dobro ime veliko pomeni in tega se vsi člani dobro zavedajo, zato se zelo trudijo, kar dokazujejo v zadnjem času prav iz dneva v dan. Seveda je za vse skupaj odgovoren prav Volkswagen s svojo vzgajo in tudom in zagotovo je to odločen primer dobre vzgaje.

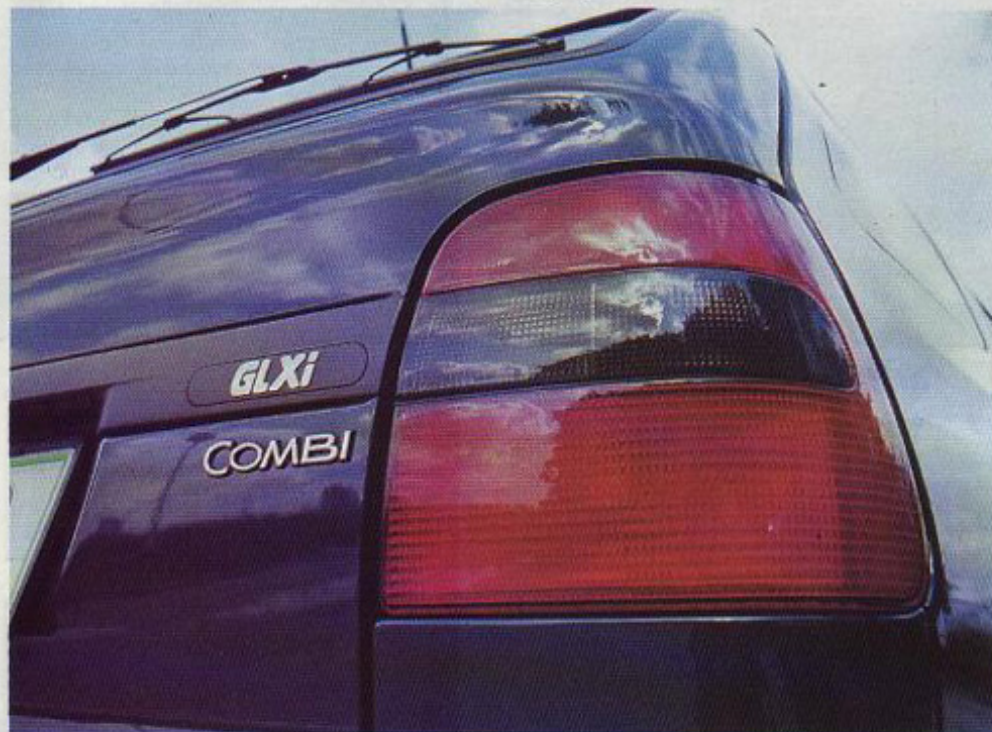
**Matevž. Korošec**



nekadilci uporabljajo kot mini predalček. Pred sovoznikom je značilno globok predal, pri vrtljivih gumbih za zračenje pa ne bi bilo nič narobe, če bi bili nekoliko večji, so pa tudi sedaj zadostni. Stikalo za vse štiri utripalke je pravilno nameščeno v sredinskem delu armaturne plošče, žal pa v isti vrsti z drugimi in jih je zato nekoliko težje ločevati med se-



Armaturna plošča prijetnega videza



boj. Zunanji ogledali sta vzorno veliki in pregledni, pri notranjem pa imate neprestano občutek, da je preozko. S sedeži v različici GLX ste lahko zadovoljni, sedenje je mehko glede na koncern, kateremu Škoda pripada, sedalni del pa bi morda lahko bil nekoliko daljši. Kljub temu so sedeži za ta avtomobilski razred dovolj udobni in omogočajo tudi soliden telesni oprijem.

Z 1,3-litrskim motorjem v felicii combi je približno tako kot s starim vinom. Seveda nihče, kdor kupi takšno felicio v kombinaciji s tem motorjem, ne pričakuje cestnošportnih voznih lastnosti, teh pri felicii ne dobi, dobi pa zanesljiv in ničkolikokrat preizkušen motor, dodelan v detajlih. Rad

vžiga, je skromen pri porabi in nekoliko prehrupen v srednjih in visokih vrtljajih. Čeprav ni namenjen delovanju v visokih območjih vrtenja, ga elektroni-

ka izklopi šele pri 6100 vrtljajih, rdeče polje pa se prične pri 5500 vrtljajih, kjer ta motor doseže tudi največjo moč 50 kW (68 KM). Bolj proble-

matične so vozne lastnosti pri polno obremenjenem vozilu, saj motor postane nekoliko preslaboten. Takrat tudi ne boste najbolj navdušeni nad silo, s katero boste morali vrteti volan pri ozkih parkiranjih. Servomehanizem bi se mu dobro podal in si ga je moč omisliti pri felicii combi v kombinaciji z drugim motorjem.

Če lahko rečemo, da je snovalcem uspelo ohraniti in dodelati motor, pa jim to pri podvozju žal ni uspelo tako odlično, saj ima felicia combi še zmeraj za malenkost premehe blažilnike, posledica tega pa je nekoliko preveč nagibanja vozila v ovinkih, včasih muhast zadek in vzdolžno nihanje na krajših neravninah. Sicer pa podvozje avtomobila zagotavlja dovolj varno vodljivost in zanesljivost, tako da omenjena nežnost blažilnikov ne pomeni kakih večjih neprijetnosti.

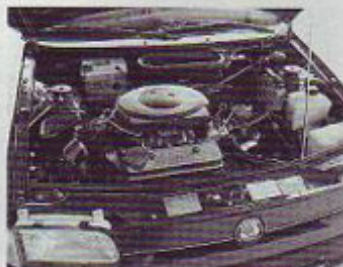
Škoda felicie combi po zadnji preobrazbi ni več mogoče primerjati z avtomobili, iz katerih je izšla. Gre za avto današnjega časa, natančno izdelan, z všito pasivno varnostjo in primerno ceno. In sploh se mu ne pozna, da mu je ostalo nekaj tehničnih rešitev iz pred let, saj so jih tako dodelali in prilagodili, da se danes lahko kosajo z vsako konkurenco v tem cenovnem razredu. Svoje doda še velika prostornost vozila, pa ponovno razmislite o ceni in ta avto je zagotovo med prvimi na našem trgu. Škoda tako pravzaprav postaja pravec slovenski ljudski avtomobil.

Tekst: Andrej Supé  
Foto: Saša Prelesnik



Velik in dobro dostopen prtljajnik

Motor: veteran se kosa z mladino



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirintaktni - vrtni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,5x72,0 mm - gibna prostornina 1289 ccm - kompresija 9,7:1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 38,8 kW (52,8 KM)/liter - največji navor 100 Nm pri 3750/min - ročni gred v 5 ležajih - ena odmična gred v bloku (veriga) - 2 ventila na vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - električni enotočkovni vbrizg in vžig (bosch monoelektronik) - vodna hlajenje 6 litrov - motorno olje 4 litre - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 55 A - urovnjavni izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,31; II, 1,91; III, 1,27; IV, 0,93; V, 0,72; vzvratna 2,92, diferencial 4,16 - platišča: 4,5x13 - gume 165/70 R13 (Matador), - katalni obseg 1,660 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,4 km/h.

**Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,355 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna vzdolžna vodila, - zadaj poltega prema, vijajčne vzmeti, tele skopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4205 mm - širina 1635 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1380 mm - najmanjša razdalja od tal 100 mm - rajdni krog 11,2 m - notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm - širina (kolokol) spredaj 1420 mm, zadaj 1390 mm - višina nad sedežem spredaj 960 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1080 mm, zadnja klop 650-870 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljajnik (nominal) 477/1366 l - posoda za gorivo 42 l.

**Teže:** prazno vozilo 970 kg - dovoljena skupna teža 1420 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h 17 s - poraba goriva (DIN): 5,4/7,3/8,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
152 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-40 km/h	3,3 s
0-60 km/h	6,4 s
0-80 km/h	10,8 s
0-100 km/h	16,1 s
0-120 km/h	25,1 s

1000 m z mesta  
37,9 s (136 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)  
40,6 s (130 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.)  
44,3 s (118 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h 49,1 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

#### kazalec na: resnično:

60	57,3 km/h
80	79,1 km/h
100	98,2 km/h
120	117,9 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III.	IV.	V.
hitrost			

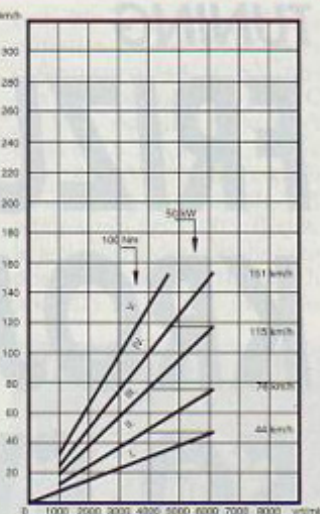
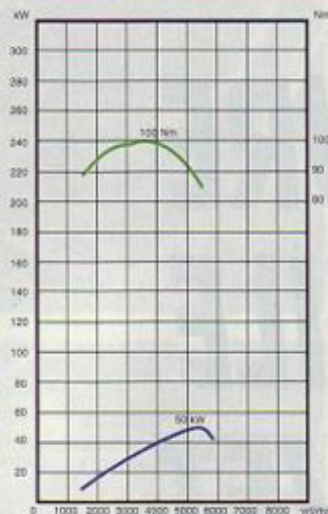
50 km/h	63	62	61
100 km/h	73	71	70
150 km/h	-	77	74
prosti tek		65	

### Poraba goriva:

testno povprečje  
8,6 l na 100 km

## Cena

1.694.400 SIT  
(Avtoimpex, Ljubljana)



## Hvalimo

- prostornost
- izdelava
- videz
- armaturna plošča
- cena

## Grajam

- zmogljivosti obremenjenega vozila
- hrup iz menjalnika pri pretikanju v vzvratno prestavo
- mehki blažilniki
- hrupen motor

## Iz oči v oči

*Vse, kar velja za felicio, velja tudi za felicio kombi. Več kot soliden (ex) vzhodnoevropski izdelek je mnogo pridobil s tem, ko je nad njega roko položil Volkswagen. Se vedno pa velja tudi, da Škoda še ni Volkswagen, ampak to je po svoje tudi dobro. Predvsem, ko se pogovarjamo o ceni.*

Vinko Kernc

*Več glav več ve in to se je pokazalo tudi pri sodelovanju med Škodo in Volkswagmom. Avto, ki je iz tega sodelovanja nastal ni čisto nov, spominja nas na favorita, odlikuje pa ga prostornost in priročnost. Avto, ki prav gotovo pripomore k dvigu Škodinega imidža.*

Tjaša Smrekar