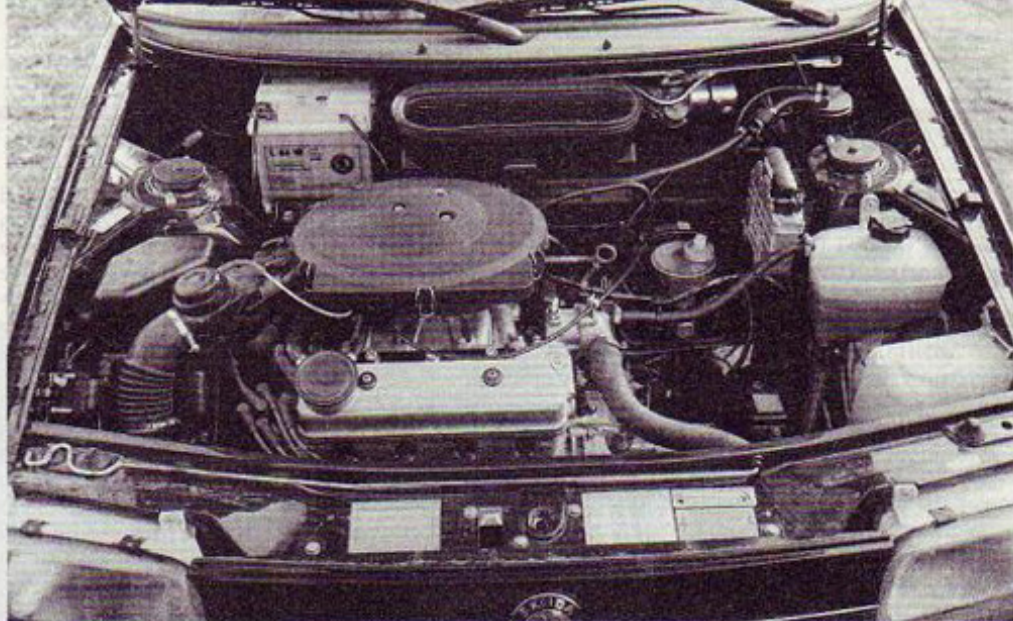


Test

ŠKODA FELICIA GLXi

Po stoletju vrtenja se je to kolo ustavilo na modelu felicia, ki je že znano Škodino ime. Karoserijsko je naslednica favorita, od predhodnika pa je obdržala motor in dobršen del podvozja. Po dolžini ostaja enaka, prav tako po medosni razdalji, je pa neprimerno sodobnejši avto kot favorit.



Pod motornim pokrovom nič novega



KOLO SREČE

Rez je uspel. Felicia je na pogled svež avto in ne prikriva, da je oblikovno kombinacija idej iz koncerna Volkswagen. Pri Volkswagnu in Seatu pa ni pridobila le idej in pomoči pri oblikovanju, pač pa navduši tudi skoraj nemško natančna izdelava. Tako so pri Škodi odločno odpravili prizvok nenatančnosti, ki se je držal avtomobilov iz vzhodne Evrope. Na boljši način se pri

Škodi skoraj ne bi mogli otresti te neprijetnosti iz preteklosti. Cinik, ki na vsak način hoče na felicii najti sled preteklosti kar se izdelave tiče, lahko na avtomobilu opazi v novem grbu tovarne le nekaj lovorovega venca, ki je včasih simbolično krasil pokrivala velikih vodij.

Notranjost avtomobila je primerljiva s favoritom le po prostornosti, ki je sedaj še nekoliko

več, po velikosti šip v vratih in naklonu prednje šipe. Volan je sedaj dovolj debel za soliden oprijem, s trobljo v sredini, ki je prej tam ni bilo, in razmeroma nizko spuščeni prečkama. Obvolanski ročici sta natančni in dobro nameščeni, merilniki so dovolj veliki, da omogočajo odličen pregled, ter solidno zasenčeni in razsvetljeni, z izjemo stolpiča kontrolnih lučk med merilnikoma

hitrosti in vrtljajev, ki jih še zmeraj moti nekoliko premočno sonce.

Armaturna plošča v celoti je pri novi škodi še prijetnejša osvežitev kot zunanost. Je elegantna, izdelana iz dveh vrst plastike, ene boljše, druge malo slabše, in v kombinaciji z notranjimi oblogami vrat, ki premorejo dobre kljuge in ročaje, zagotovo lepša kot pri marsikaterem dražjem vozilu. Seveda se najde tudi kaj motečega, na primer dve ne najbolj primerni stikali za vklop luči - lahko bi bilo samo eno, vrtljivo. In ko smo že pri takem tipu gumbov na armaturni plošči, tisti trije za regulacijo zraka v





Felicia je obdržala adut favorita - prostornost glede na ceno



Elegantna in sodobna armaturna plošča. Vijaki nekoliko pokvarijo vtis o armaturni plošči



vozu bi bili lahko večji - za boljši oprijem, in pri odpiranju zelo ozkega in globokega predala pred sovoznikom bi morali zakrivati pogled na osem vijakov, ki držijo tečajje vrat predala. Vijaki sami po sebi seveda niso napačni, vendar je armaturna plošča preveč elegantna, da bi jih lahko prenašala tako razgaljene. Skoda felicia premore tudi enega največjih pepelnikov v svojem razredu, ker pa v avtu ni zaželeno kajenje, ga lahko uporabite kar kot mini predalček. Mnogih te drobnarije na armaturni plošči sploh ne bodo motile, utegne pa se zgoditi, da marsikdo ne bo zadovoljen s sedenjem na prednjih sedežih.

Na pogled so sicer kakovostno izdelani, sedenje na njih je razmeroma visoko, sedalni del je dovolj dober, hrbtni del pa ne. Ledveni del sili nekoliko preveč v hrbet, ramenski del je preveč zadaj in z njim tudi zglavnik. Sedežu se je pač treba privaditi in predvsem prilagoditi. Drugih večjih pripomb k notranjosti skorajda ni, ventilator bi bil lahko učinkovitejši (proti rosenju), potnike pa razveselijo tudi dovolj prostrana zadnja klop, uporabni odlagalni žepi v vratih, temeljita razsvetlitev notranjosti, našel pa se bo tudi kdo, ki bo pri felicii pričakoval ključavnice in ključe, ki bolje sodelujejo.

Felicia GLXi se od osnovne različice razlikuje v 10 kW (13,6 KM) večji moči enakega motorja, po opremljenosti ter po tem, da ima meglenske, merilnik vrtljajev, vžigalnik za cigarete, po tretjini deljivo zadnje klopi in del sredinske konzole okoli prestavne ročice. Bogatejša pa je tudi za kovinsko barvo. To vas stane slabe

tri tisočake več (saj veste, katere), lahko pa si zaželite še kaj z bogatega seznama dodatne opreme, ki zajema glede na škodo izpred desetih let kar znanstveno fantastiko. V felicii si lahko omislite ABS, klimatsko napravo, dva tipa protivlomnih naprav, dve zračni vreči, osrednjo ključavnico, ogrevanje prednjih sedežev in tako dalje vse do 14-colskih lahkovkovinskih platišč.

Opremo bodo ponujali modularno, na primer luksuzni paket ali varnostni paket, jasno pri tem pa je, da je cena avtomobila potem precej višja. Osnova podvozja felicie je znana že iz modela favorit, nekoliko širša sta koloteka, prednji posamični obesi imata delno spremenjeno vpetje vodil, zadnji poltogi premi pa so dodali stabilizator, ki blaži nihanje karoserije pri ostri vožnji skozi ovinke. Učinek je opazen, podvozje v celoti bi lahko bilo še za malenkost trše uglaseno, ni pa premehko. Volan nima serva in zato, jasno, upravljanje avtomobila ni peresno lahko, še zdaleč pa ne moremo trditi, da je težško. Poleg dovolj čvrste karoserije in bočnih ojačitev v vratih pasivno varnost vožnje izboljšujejo tudi zavore in izboljšano podvozje. Zadek ob izrazitem zmanjševanju hitrosti pri vožnji skozi ostre ovinkne začne svojo pot dosti pozneje kot pri favoritu in lahko rečem, da je lega felicie na cesti varna. Stabilnost je, jasno, odvisna tudi od motorne moči, ki pa je v felicii zelo zmer-na.

Prečno nameščeni štirivaljnik je izdelan iz aluminija, tako je po tej plati lahek in sodoben, potem pa se sodobnost kmalu neha. Preostanejo le še dodatki

današnjega časa, kot je enotočkovni vbrizg goriva, motorna elektronika in uravnavači katalizator. Odmično gred ima nameščeno v bloku motorja, kar se sliši nekoliko arhaično, ventila na valj sta seveda dva. Gibna prostornina 1289 kubičnih centimetrov zadošča za 50 kW (68 KM) v felicii GLXi, ob manjšem kompresijskem razmerju pa zmore 40 kW (54 KM). Celo visokih vrtljajev so ga navadili, sedaj se zavrti do številke 6100, pa mu to nekako ne pristoji najbolj. Najbolje se motor počuti med 2000 in 3500 vrtljaji, kjer ponuja dovolj navora in je elegantno tih z značilnim zvokom, pa še goriva takrat porabi malo. Takšno delo mu je zmeraj ustrezalo in mu še sedaj. Prestavna razmerja v menjalniku so dobro izračunana, peta prestava je izrazito varčna, natančnost prestavne ročice je zadovoljiva, gibli niso predolgi, ob pretikanju v vzvratno ni več zatikanja, je pa občutek, da gre vse nekako bolj tesno.

Skoda felicia pomeni temeljit preobrat v zgodovini tovarne, ki nastopa na trgu praktično že od začetka avtomobilizma. Je kakovosten in natančno izdelan avto, ki še zmeraj daje veliko za osnovno ceno, predvsem prostornost. Kolo sreče se že zavrti in ustavi, vendar če bolje opazujete to igrico, vidite, da tisti, ki zmagujejo, zavrtijo kolo tako, da se ustavi na dobičku in ne na bankrotu. Sreča v tem primeru ni iz trte izvita, temveč je posledica natančne roke. In tako tudi pri felicii ni nič naključnega.

ANDREJ SUPÉ
Foto: TOMI LOMBAR



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,5 x 72,0 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 - elektronska enotočkovni vbrizg in vžig (bosch monomotronic) - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 4 litre - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 55 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja 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: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,346 - spredaj posamični obes, vzmetni nogi, trikotna vzdolžna vodila, - zadaj paltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3855 mm - širina 1635 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj 1422 mm, zadaj 1380 mm - najmanjša razdalja od tal 100 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kolomoli) spredaj 1390 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 940 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 840-1070 mm, zadnja klop 620-870 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 42 l

Teže: prazno vozilo 930 kg - dovoljena skupna teža 1380 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h: 14 s - poraba goriva [ECE]: 5,4/7,4/7,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve Največja hitrost: 155 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-40 km/h	3,3 s
0-60 km/h	6,3 s
0-80 km/h	10,2 s
0-100 km/h	15,5 s
0-120 km/h	24,0 s
1000 m z mesta	37,0 s (138 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	40,2 s (131 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	44,2 s (119 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 48,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	39,4 km/h
60	57,1 km/h
80	79,2 km/h
100	99,8 km/h
120	118,5 km/h
140	137,7 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
8,3 l na 100 km

Cena
SIT 1.486.500
(Avtoimpex d.o.o., Ljubljana)

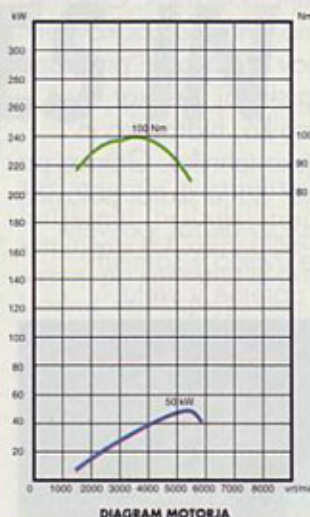


DIAGRAM MOTORJA

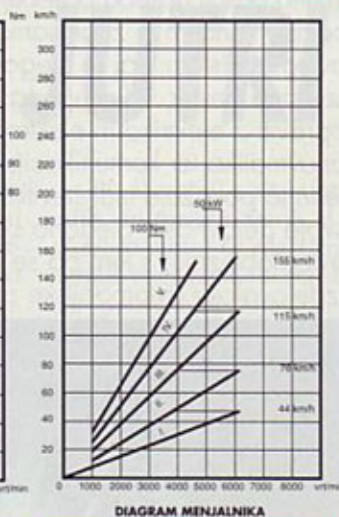


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- izdelava
- zunanost
- armaturna plošča
- prostornost
- zavore
- poraba goriva
- možnosti dodatne opreme

Grajam

- prednja sedeža
- (pre)šibak ventilator
- velikost stikal za prezoščevanje
- hrup pri pretikanju v vzvratno prestavo
- ne najbolj sodoben motor
- zmogljivosti polno obremenjenega vozila
- ni ogledalca v sovozniškem senčniku

Iz oči v oči

Volkswagnovo zaledje škodo odločno izboljšuje: ko gre za njeno celotno podobo in ko gre za njen imidž. Felicia je torej srečnica, ki se ji nasmihajo večvrstni časi. Ko si bodo Volkswagnovi moške vzeli še toliko časa, da bodo sedli vanjo, bo felicia zagotovo dobila tudi boljše sedete. Potem bo to že čisto soliden avtomobil.

Martin Česenj

Felicia vseeno ni tako zelo nov avtomobil, kot se je najprej zdelo. Malce površen pogled od spredaj bistveno ne razlikuje felicie od favorita, počutje za volanom, če odštejemo zelo dobro armaturno ploščo, je podobno kot v favoritu, pa tudi motor in mehanika sta v osnovi enaka. Res pa je, da je celoten vtis, ki ga zapusti po nekajdnevem preskusu, takšen, kot si ga pri Volkswagnu ta hip želijo.

Vinko Kernc

Časi, ko so se po naših cestah valile kolone čeških turistov v razpadajočih škatalah, so definitivno mimo. Kolone čeških turistov se bodo s prvimi sončnimi dnevi spet valile, toda v vedno boljših vozilih. Tako je tudi felicia namenjena občutnemu izboljšanju Škodinega imidža, kot ga poznamo pripadniki povojne generacije (mislim na WW II, ne na tretjo balkansko vojno, ki smo ji priča). Naši starši se še spominjajo, da so bile škode solidna vozila, v katerih so se prevzajali lokalni tovarnarji. Škoda felicia gotovo ne bo delala sramote niti novopečenim tovarnarjem.

Nada Popov Trifunović

Čprav je škoda felicia nov avto, nam je, ko sedemo vanjo nekako znana. Sreča je v tem, da nam nudi več prostora kot njeni telokni in škoda, da se sicer sprejemljiva cena poveča sorazmerno z našimi željami po dodatni oprepi. Sreča za vse tiste, ki prisegajo na škodo in škoda za tiste, ki ne bodo vsaj pokukali v njeno notranost. Na srečo vas to ne bo prav nič stalo...

Tjaša Smrekar