

**Test:**

## **Škoda forman 135 LS**

*Škoda je tovarna s tradicijo in tega so se vedno dosledno držali tudi pri snovanju svojih avtomobilov. Izdelovali so preproste in uporabne avtomobile, ki so našli oboževalce predvsem med ljudmi s plitvimi žepi in manjšimi zahtevami. Pri škodi so se trdno držali načela izpopolnjevat<sup>i</sup> ne pa »na novo snovati«, kar je pomenilo, da so le sproti posodabljali staro zasnovo, ki ni več šla v korak s časom in dosežki konkurentov.*

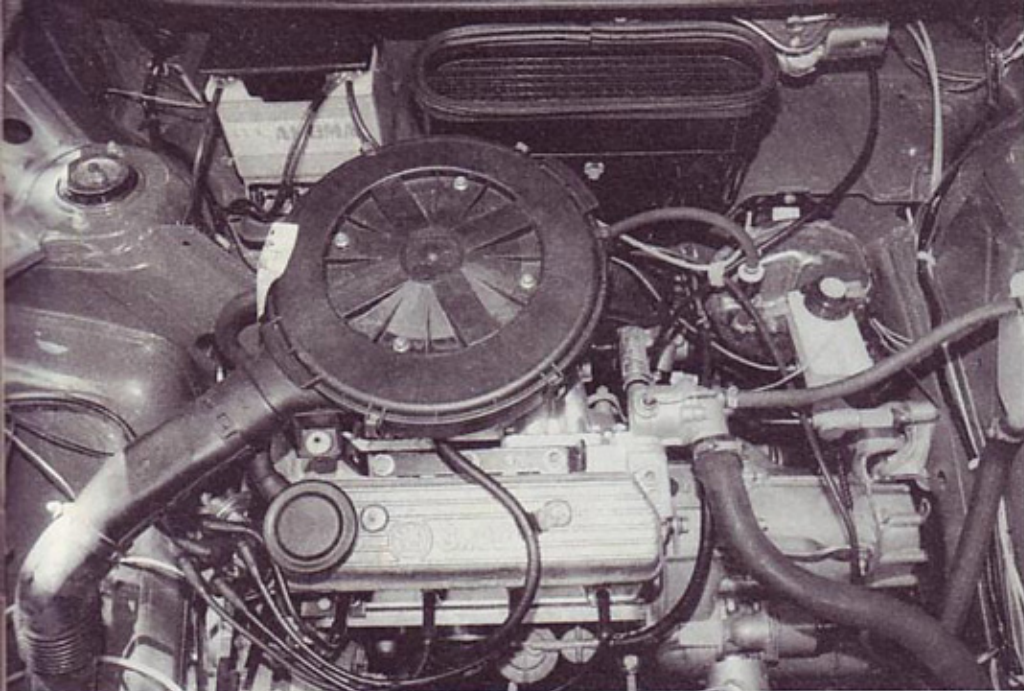
Treba je priznati, da so se pri Škodi potrudili in naredili nov avtomobil, ki se že zgleduje po svojih zahodih konkurentih, tako po zasnovi kot po obliki. In ker se hoteli ponuditi za vsako-



*Notranjost nosi oznako LS, kar pomeni bogatejšo opremo, ki pa je nepopolna.*

# DRUGAČEN PROFIL





Škodin motor z močjo 56 KM ni namenjen priganjanju.



Tretje bočno steklo in napis na zadku kažejo, da gre za drugačno škodo.

gar nekaj, so naredili tudi podaljšano različico formana s kombijevskim zadkom, škodo forman. Ta je oblikovno, prav tako kot osnovni model, delo italijanskega stilista Bertoneja, ki je prednji del pustil nespremenjen, avtomobil pa podaljšal le za zadnjimi kolesi, da je pridobil prostor v prtljajniku. Forman je optično gledano drugačen od favorita le z boka, kjer je bogatejši za še eno okno, ki se pod ostrim kotom spuša vzporedno z zadkom. Zaradi visokega zadka bije v oči preveč spušen nos avtomobila, ki je optično nekako prekretek za tako dolgo vozilo.

Precej nedomiselnost pustili zadek enak kot pri favoritu in le napis na njem vam pove, da se vozite v drugem avtomobilu. Ker Škoda tudi pri formanu aerodinamiki ni posvetila pretirane pozornosti vas to ne sme motiti, kajti forman ni namenjen doseganju visokih hitrostnih povprečij ob čim manjši porabi goriva, temveč je narejen za ljudi, ki potrebujejo avtomobil s praktično zasnovo za prevažanje tovora.

Zanimivo je, da Škoda v svojih avtomobilih ponuja veliko opreme za ta cenovni razred, pa vendar vse skupaj skazi nenatančna končna obdelava in cenen videz vdelanih instrumentov. Testni avtomobil je nosil oznako forman 135 LS, kar pomeni, da po opremi sodi v bogatejšo skupino. V sprednjem odbijaču ima meglenko, v ta paket opreme a sodijo še ogrevano zadnje steklo z brisalnikom, termometer, merilnik hitrosti z dvema kilometrskima števecema, števec vrtljajev in merilnik goriva ter

kontrolne lučke. Vsa stikala so dokaj pripravno razmeščena ob volanu, vsi merilniki so pregledni, a ne dovolj dobro zasenčeni, stikalo za trobljo in smernike pa se vklaplja zelo trdo, kar znova zbudi vtis cenenosti. Nepriladne so tudi ključavnice na vratih, ker zahtevajo preodločen premik ključa, da se odprejo, tako da je človeka vedno strah, da se bo ta ključ zlomil. Dokaj trda kljuka za odpiranje vrat je botrovala naši okvari, in sicer se je zlomila plastika v vratih, ki povezuje oba vzvoda za odpiranje vrat. Vzrok okvare je bila pretrda plastika, iz katere je povezava narejena, rešitev pa bi bila mehkejša plastika ali pa kak drug material. Da so pri Škodi pozabili na malenkosti pri opremi, priča tudi to, da v avtomobilu ni mogoče odpreti stranskih stekel do konca, v desnem senčniku ni lepotilnega ogledalca, s čimer so se zamerili predvsem nežnejšemu spolu, v avtu je pepelnik, ni pa vžigalnika, čeprav so mu odmerili prostor na sredinski konzoli. Pohvalno je, da so levo pod armaturno ploščo vstavili stikalo za nastavitve žarometne višine, saj lahko voznik ob dodatni obremenitvi v zadku sproti nastavlja višino snopa žarometov. Forman ima prav tako kot favorit vstavljen tristopenjski ventilator za dovod svežega zraka, a je preveč glasen, kar skoraj izniči njegovo zadovoljivo delovanje. Celotna notranjost deluje zaradi obilice plastike nekoliko turborno, ta vtis pa se še poglobi, če sopotnik odpre predal pred seboj, ki je sicer prostoren in predeljen, vendar pa je vzmet, ki drži vrata predala odprta, tako

nedomiselnost narejena in glasna, da ima človek občutek, da odpira kakšna stara podstrešna vrata.

Zares izvrstno vidljivost nazaj omogočata (pre)veliki zunanji ogledali trapezoidne oblike, znotraj ročno nastavljivi. Voznik si z njima lahko pomaga tudi pri vzvratni vožnji in pri parkiranju, saj je forman zadaj dolg, kar povzroča preglavice voznikom nižje rasti pri parkiranju.

Sedeža in klop ne ponujajo dobrega bočnega oprijema telesa, so pa mehko oblaženi, kar pride prav pri daljših vožnjah. Oprijemaljši prednjih varnostnih pasov nista na sedežih, temveč na tleh, moti pa tudi to, da je treba zaklep varnostnega pasu stalno pritiskati navzdol, da varnostni pas ne stiska telesa. Voznik se glede na volanski obroč težko ustrezno namesti, sam obroč pa je prijeten za prijem in ravno dovolj velik.

Pohvalno je, da se bočna vrata odpirajo dovolj na široko, da vstopanje v avtomobil ne postane akrobacija, pa tudi vrata na zadku se odpirajo skoraj do prtljajnega poda, kar omogoča lažje natovarjanje.

Tudi brisalniki so zadovoljivi, dokler seveda delujejo, kajti nam je že po treh dneh odpovedal brisalnik zadnjega stekla, čeprav ga nismo pretirano uporabljali. Tudi lučka v prtljajniku ni delovala.

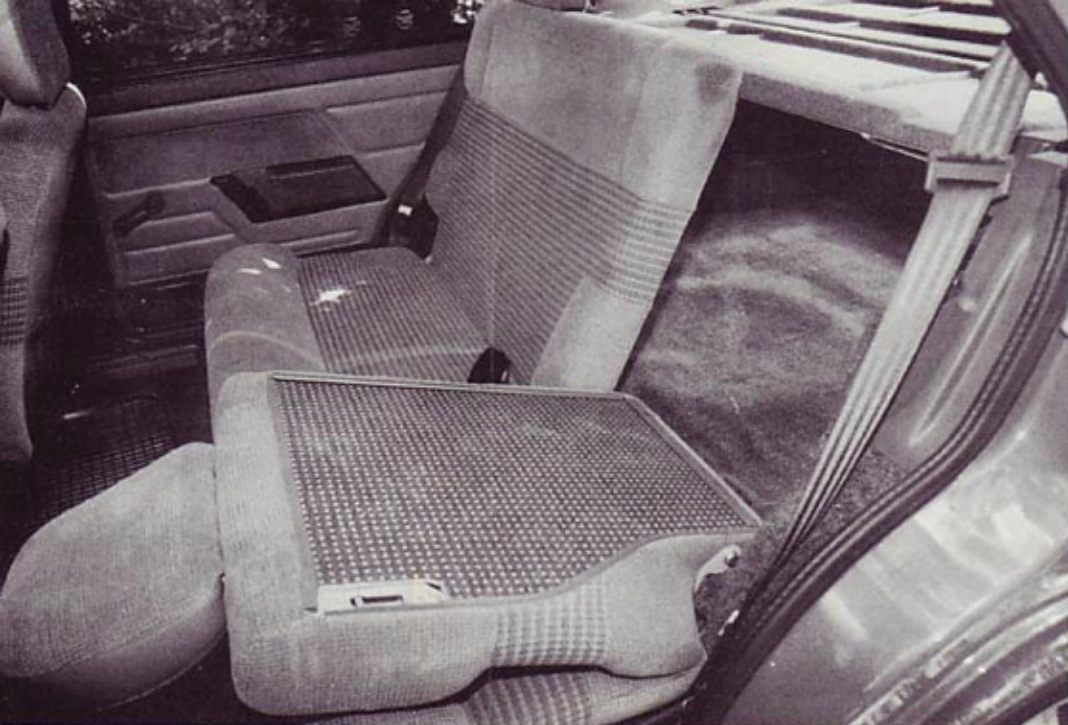
Za zadnje klopjo ima forman dvojino zlozljivo polico, ki skriva vsebinsko prtljajnika pred nepoklicanimi očmi, je pa seveda tudi snemljiva, če to zahteva oblika in vrsta tovora. Že tako velik prtljajni prostor se še občutno poveča, če podrete zadnje klop,

ki je deljivo zlozljiva. S povsem zloženo zadnje klopjo ima prtljajni prostor prostornino 1.340 litrov, kar omogoča prevoz tudi večjega tovora, to pa je tudi osnovni namen tega avtomobila.

Forman ima motor v nosu in pogon na prednji kolesi. 1,3-litrski motor, enak tistemu iz škode favorit 135, je nameščen prečno pred prednjo premo in je v celem iz lahke kovine. Ob kompresijskem razmerju 8,8:1 ima največji navor še komaj zadovoljivih 94 Nm pri 3.000 vrtljajih v minuti in največjo moč 43 Kw/58 KM pri 5.000 vrtljajih v minuti.

Odlično gred poganja veriga, ročična gred pa je le trikrat vlečajena. Za pretok goriva skrbi dvojni uplinjač znamke Pierburg, ki je delni krivec za dokajšnjo porabo goriva ob hitrejši vožnji. Kompresijsko razmerje je primerno nižjeoktanskemu bencinu in omogoča tankanje neosvinčenega bencina ob uporabi neuravnane katalizatorja, ki pa ga testni avtomobil ni imel.

Ta štirivaljni nima rad priganjanja v višje območje vrtljajev in zahteva sprotna pretikanja v višje prestave. Izkaže pa se pri vožnji v klanec, kjer motor pokaže osupljivo svežost. Prestavna razmerja so sicer zelo na dolgo izračunana in tako bolj namenjena zmernejši vožnji in porabi, kdor pa hoče iz motorja iztisniti skrite rezerve, ga mora priganjati v rdeče polje vrtljajev, se pravi prek 5.000 vrtljajev v minuti. Ob tem motor glasno in s truščem izraža svoj odpor in še tako športno razpoloženega voznika bo ob tem hrupu in tresljajih, ki se prenašajo prek armaturne



Zadnja klop se deli v razmerju 1/3:2/3 za povečanje prtljažnega prostora.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrtni – nameščen spredaj prečno – vrtna in glob 75,5x72,0 mm – gibna prostornina 1289 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 43 Kw (58 KM) pri 5.000 vrtljajih v minuti – največji navor 94 Nm pri 3.000 vrtljajih v minuti – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – dvojni podolžni uplinjač pierburg 2 E3-vodno hlajenje – akumulator 12 V/40 Ah – alternator 770 W-elektronski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I 3,308; II 1,913; III 1,267; IV 0,927; V 0,717; vzvratna 2,923; diferencial 3,895 – platišča 4 1/2 Bx13 – gume sava exact 165 R 13

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi – trikotna prečna vodila – zadaj poltoga (vzvajna) prema, vzdolžni nihajki, vijake vzmeti, teleskopski blažniki – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica na tleh med sedežema) – volan z zobato levljavo, 3,75 za vrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teža:** dolžina 4,215 m – širina 1,620 m – višina 1,425 m – medosna razdalja 2,450 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,385 m – rajčni krog 11,3 m – teža praznega vozila 900 kg – dovoljena skupna teža 1340 kg – dovoljena teža prikolica z zavoro 750 kg, brez zavore 400 kg – prtljažnik (normalni) 400/1340 litrov – posoda za gorivo 47 litrov

**Zmogljivosti:** (tovarna) največja hitrost 140 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 17,0 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,9/9,0 litra bencina super na 100 km



Bočno steklo se ne spusti popolnoma v vrata, kar je moteče in nepraktično.



Prtljažni prostor, ki se da povečati, in snemljiva policja v dveh delih.

plošče, minilo dirkaško razpoloženje. Prijeten je v tem avtomobilu menjalnik, ki postane nenatančen šele pri višjih vrtljajih, ko se prične zatikati. Med našimi

meritvami je škoda forman 135 LS pospeševala takole: do hitrosti 60 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,2 sekunde, do hitrosti 100 km na

uro v 14,2 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 22,1 sekunde. Pretikali smo pri 6.000 vrtljajih v minuti, največja hitrost pa je znašala 154 km na uro, kar je nekaj bolje od tovarniških podatkov. Imeli smo okvari sinhronskega obroča tretje prestave, kar je povzročalo zoprno skrzanje pri prestavljanju. Ob zmereni vožnji se forman izkaže kot zmeren pri porabi goriv, a pri nas pa je povprečna poraba na testu zaradi zahtevne vožnje znašala 10,1 litra na sto prevoženih kilometrov.

Legajo na cesti je posledica zasnovane in predolgega zadka avtomobila, kar pri hitrejši vožnji v ovinek zahteva dodajanje volana, kdor pa ob tem spusti pedal plina ali celo zavira, bo moral temeljito loviti zadek. Podvozje formana sestavljajo vzmetni nogi s prečnimi vodili spredaj in poltoga vzvojnica prema z nihajkama in vijaknimi vzmetmi zadaj, sam avto pa je malce trši od favorita zaradi bolj tovarne namembnosti. Zavore zadovoljijo nezahtevnega voznika, ob zahtevnejši vožnji in večkratnem zaviranju pa pokažejo vse svoje pomanjkljivosti. Testni avto je bil obut v gume exact 165 R 13 in tudi to mu je dajalo nekaj boljše lego na cesti.



Škoda forman je avtomobil, namenjen tistim uporabnikom, ki prebujejo poceni in nezahtevno vozilo za svoje storitve in prevoz materiala, primeren pa je tudi za družine, ki hočejo kombi in si ne morejo privoščiti kakega dražjega in boljšega avtomobila. Trenutno je to najcenejši tovrstni avtomobil na našem trgu, ki kljub pomanjkljivostim odtehta svojo ceno.

tekst: Boris Sambolec  
foto: Srđan Živulović