



## Vozili smo: ŠKODA FORMAN 135 LS

*Avtomobilski koncern Škoda bo vsak hip zdrsnil v kapitalistično okrilje Renaulta ali Volkswagna (odločitev bo znana sredi letošnjega decembra). To bo njegova že druga odločilna poteza v zadnjih treh letih. Prva sega v jesen 1977, ko so se z novim modelom favorit postavili na glavo: motor so iz zadka presadili v nos vozila in ga namenili prednjemu pogonu.*

# PODALJŠA

Favorit je kombi limuzina oblikovalske znamke Bertone, s petimi vrati, s kratkim zadkom ter z razmeroma pičlim prtljažnikom, ki pa se da povečati. Škoda Forman, znana že z letošnjega birminghamskega avtomobilskega salona, zdaj pa prav na naših tleh vnovič javno predstavljena, pa je logično nadaljevanje prostorske ponudbe. Pri Bertoneju so zarezali v oba boka, tik za zadnjimi vrati vstavili še po eno bočno okno in tako podaljšali vozilo za natančnih štirideset centimetrov, ne da bi pri tem spremenili njegov zadek ter vrata na njem. Forman zdaj narahlo in samo od strani spominja na Fiatovo regato weekend in če že ni bistveno lepši, je vsaj skladnejši od favorita. Podaljšana karoserija z vsemi bočnimi linijami vred se zdi zdaj prijetneje nižja, kot je v resnici (saj so vse druge mere povsem enake favoritovim), dlje čez zadnji kolesi štrleči zadek formana pa je zahteval tudi

daljša bočna zavihka zadnjega odbijača.

Dobiček kombijevske preobrazbe je seveda v prtljažniku. Ta čas, ko zmore favorit le 240 litrov norme prtljažne prostornine, streže forman s 400 litri praznega in dovolj lično obdelanega prtljažnega prostora, ki ga je moč s postopnim zlaganjem zadnje klopi povečati do 1340 litrov. Pri tem znaša dovoljena obtežba vozila žal samo 440 kilogramov.

Slaba stran novega zadka pa je v namestitvi rezervnega kolesa. Ta je natanko tam kot pri favoritu, torej v dnu prtljažnika, in je zdaj zaradi karoserijskega podaljšanja komaj še dosegljivo, daleč od zadnjega karoserijskega roba. Pri tem sta novi bočni okni kot nalašč za tiste mimoidoče, ki bi radi na lastne oči videli, kako težko je to kolo izvleči. Bolj na varnem pred pogledi je prtljaga, kadar je v avtu: pod dvakrat teleskopsko podprta zadnja vrata so obesili

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štirtaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,5x72,0 mm – gibna prostornina 1289 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 43 kW (58 KM) pri 5000/min – največji navor 94 Nm pri 3000/min – ročni gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – dvojni padaločni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 770 W – katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4,5 B x 13 – gume 165/70 TR 13

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni



# NJE

nogi, trikotna prečna vodila – zadaj poltoga prema, vijočne vzmeti, vzdolžna vodila s prečno vzvoino povezavo, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedjema) – volan z zabato letvijo, 3,5, zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** 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 – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 900 kg – dovoljena skupna teža 1340 kg – priložnik (normno) 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): 5,6/7,9/9,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km



dvodelno polico, ki jo je moč privzdigniti, preganiti ali popolnoma odstraniti. Potem postane forman skorajda poltovornjak.

Res hočete poltovornjak? Izvolite: hkrati s formanom sta zdaj pri Škodi na voljo še dve različici: forman praktik, z zastrtimi okni na zadnji polovici avta, in pick-up, ki je dvosedežnik s pokritim ali odkritim nakladalnim prostorom.

Mere so večidel enake, podobnost s favoritom pa se kaže ne le v mehaniki, ampak tudi v obilju ceneje plastike, v malomarnih spojih in podrobnostih nasploh, a tudi v razmeroma ugodnem voznikovem delovnem okolju. Če je na zadnjih vratih oznaka forman 135 LS (takšen je bil tokratni preskusni avtomobil), pomeni to tudi boljša, a še zmeraj ob straneh premeška, v pregibu preplivno tapacirna, vzdolžno pa prekratko pomočna prednja sedeža; štiri zglavnike na naslonjalih in štiri avtomatske, toda v oprijemaljših nenastavljive varnostne pasove; merilnik vrtljajev ob merilnikih hitrosti, motorne temperature in goriva; pa še bahaške letvaste obloge iz madžarskega skrbno lakiranega lesa, s katerim so ponekod preoblekli notranjost. Forman pa vseeno ni rolls-royce in to dokazuje najprej z vrati, ki jih je treba večkrat zaloputniti, da ostanejo zaprta, s silno nepripravnim in zopрно gladkim volanskim obročem ter s trušcem, ki sili v notranjost od podvozja in motorja hkrati.

Motor je konstrukcijsko gledano en sam: 1,3-litrski, z lahkima glavo in blokom, toda s samo trikrat vlečeno ročično gredjo ter s stransko

odmično gredjo. Njegovih različic pa je več: k osnovni sodi dvojni padočno uplinjač (Pierburg), forman 135 LS, ki smo ga vozili, je imel hkrati tudi katalizator izpušnih plinov, je pa ta dodatek običajnejši v paru z vbrizgavanjem goriva (Bendix) v motor. Zaradi teh možnosti segajo največje motorne moči od 54 do 58 KM pri 4800 do 5000 vrtljajih v minuti, manjše razlike so tudi pri normnih porabah (praviloma vedno mogočega) neosvinčenega bencina, največje tovarniško zapisane hitrosti segajo od 135 do 140 km na uro, le pospešek – 100 km na uro je (tovarniško) vselej enak: 17 sekund.

Kdor hoče ponujene zmogljivosti zares izkoristiti, mora motor gnati vsaj do 5000 vrtljajev v minuti, torej največ 500 vrtljajev pod mejo, kjer se začne prepovedano rdeče polje na merilniku. Pri tem bo tvegati nemir in trušč motorja, ki bi lahko bil dovolj prožen tudi v nižjih delovnih območjih, če menjalnik, predvsem s peto prestavo in navkljub pri formanu krajšemu prenosu in diferencialu, ne bi bil tako na dolgo izračunan. Pri tem polna obremenitev vozila to šibko (celotno) prožnost še dodatno oklesti.

Hkrati z voznikovim bojem za motorno moč zahteva forman tudi malce rokoborbe s podvozem. Tako kot pri favoritu je treba tudi pri tej različici zelo dosledno dodajati volan na ovinkih, hkrati pa je možno, da bo na skrajnejši meji spodneslo zadek. Vzmetenje je brez dvoma premeško ali vsaj prenežno blaženo, pa tudi karoserija je slabo stabilizirana z obesami. Zato slaba cesta sproži ne

le vzdolžna pokimavanja, ampak tudi prečne nagibe. No, vsaj kolesa se pri tem dokaj trmasto držijo cestišča. Skoda forman je s temi lastnostmi še vedno delček avtomobilske preteklosti.

*Kakšna bo njegova prihodnost, ta hip še ni jasno. Evropeizirali ga bodo zagotovo, toda za zdaj je to, kar hoče biti: podaljšan favorit, kombi, pravzaprav forman (češko) oziroma »furman« (v spakedrani slovenščini). In »eno furmansko«, se mi zdi, je s harmoniko v naročju zapel in zaigral tudi Škodin prodajni direktor, prav zdaj, med formanovim jugoslovanskim krstom. Na zdravi! Ali pa: A la votre santé! Oziroma: Prost! Odvisno od tega, kaj bo prinesel december.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*