

KRATEK TEST - ŠKODA OCTAVIA 1,4 16V AMBIENTE



Razmerje je ugodno!

Pri Škodi pravijo, da se skoraj polovica kupcev Octavie odloči zanjo zaradi zelo ugodnega razmerja med vrednostjo in ceno. Povsem jim verjamem - Octavia je namreč tudi po pomladitvi cenovno izredno ugoden in prostorsko zelo bogat avtomobil.

Po štirih letih je Octavia pred dobrim mesecem dni doživela pomladitev. Ne velike, pri tehniki je sprememb bolj malo (kar pa ne pomeni, da niso pomembne), pa tudi vizualne ne sodijo pod oznako revolucija. Gre bolj za evolucijo, in to tako nežno, da jo neizkušeno oko le težko opazi.

Nova Octavia je tako dobila nove, rahlo trapezaste luči z gladkim steklom in bolj šim osvetljevanjem ceste, vanje pa so vgrajene tudi meglenke. Rahlo je spremenjena

tudi oblika maske, ki sedaj ni več popolnoma pravokotna, spremenjen pa je tudi prednji odbijač. Stranska linija je ostala enaka, edina sprememba na bokih pa je po novem manjše desno vzvratno ogledalo, ki prav nič ne izboljšuje pogleda nazaj. Do pred kratkim je bila Škoda edina znamka koncerna Volkswagen z normalnim desnim vzvratnim ogledalom, zdaj pa, ko so ga začeli vgrajevati pri VW in Audiju, so pri Škodi tukaj naredili korak nazaj.



Tudi zadnje luči so v primerjavi s prejšnjo različico spremenjene, s kristalnim steklom.

Podobna, torej nežno spremenjena, je tudi zgodba v notranjosti. Da se v Octavii sedi dobro, je že znano, oznaka Ambiente na boku testne Octavie (oznake GLX, SLX ... so se sedaj poslovile, zamenjale so jih Classic, Ambiente in Elegance) pa pomeni tudi temeljito, tudi po višini nastavljuje seže ter po višini in globini nastavljev vo-

lan. Iskanje udobnega položaja za volanom tako tudi za dolgine ne bi bilo težavno, če ne bi imele stopalke predolgh gibov. Ti so tako razpotegnjeni, da je treba recimo levo nogo krepko dvigniti, da jo voznik spravi na stopalko sklopke, nato pa kar nenadoma ugotovi, da nima dovolj dolge noge, da bi stopalko pritisnil do konca. Podobna zgodba torej kot v avtomobilih celotnega koncerna (morda z izjemo Seata). So pa zato sedeži udobni (imajo novo obliko), vse ročice in stikala so na doseg roke, pred voznikom pa je armaturna plošča s prenovljeno grafiko. Stara grafika res ni bila nič posebnega, ampak tudi nova ni veliko boljša. Tako armaturna plošča še vedno deluje nekako neuskklajeno in pusto. No, ja, cena se mora nekje poznati.

Veliko izboljšanje je doživela zadnja klop. Čeprav je medosna razdalja (in skupna dolžina) ostala enaka, pa je za dobra dva centimetra več prostora za kolena. To pomeni, da se sedi še udobneje in da ni težav tudi ob dolgih v avtomobilu. In kljub temu je prtljažni prostor ostal ravno tako ogromen, kot je bil. Pod petimi vrati se namreč skriva prava jama brez dna, pod njo pa so inženirji našli še prostor za rezervno kolo normalnih mer in ne za mali, kolesarski nadomestek. Pohvalno (še posebej, ker smo rezervo tudi v resnici potrebovali).

Za slovenske kupce bodo zanimive tudi spremembe pod ploščevino. To, da je karoserija zdaj ponekod ojačena in tako še bolje ščiti potnike ob trčenju, je pomembno, ob prenovitvi pa je Octavia dobila tudi povsem novo elektroniko z vsemi napeljavami vred, kar je v prid lažjemu servisiranju in večji zanesljivosti.

Pomladitev je prinesla tudi nekaj novih motorjev, in eden izmed njih je bil tudi v testni Octavii. Gre za 1,4-litrski motor s po štirimi ventili na valj, ki je v koncernu že nekaj časa znan, zmora pa solidnih 75 konjev. Poganja lahko recimo tudi Pola ali Leona. V prvem se izkaže za povsem dovolj zmogljivega, v Leonu, še zlasti pa v še nekoliko težji Octavii pa so mu namenili pretežno delo. Že prazna Octavia tehta skoraj tona in 200 kilogramov, ko pa se vanjo usedejo štirje potniki z nekaj prtljage, pa je masa že krepko čez tona in pol. Za kaj takega pa je motor prešibak.



Armaturna plošča je dobila novo, a še vedno precej pusto grafiko.



Motor v 1200-kilogramski Octavii nima lahkega dela.



Mehko podvozje pomeni nagibanje v ovinkih.



Čeprav je po novem na zadnji klopi več prostora, je prtljažnik ostal ogromen.

Sicer se izkaže z mirnim tekom in tihim delovanjem (tudi visokih vrtljajih), poleg tega pa z veseljem vleče že iz najnižjih vrtlja-

ste prav hitro napredovali. In ker je treba slediti tempu prometa (še posebno na avtocesti ali pri prehitevanju),



Sprememb v notranjosti ni veliko, so pa dobrodošle.

jev, mu ob polno naloženi Octavii moči preprosto zmanjka. Da se pri Škodi tega zavedajo, so dokazali z zelo na kratko nastavljenim menjalnikom. Toda ker se motorja nad 5 tisoč vrtljajev ne splača vrteti, saj mu moči zmanjka, poleg tega pa se menjalnik grdo zatika, s to Octavio, če v njej niste sami, ne bo-

litrov na sto kilometrov, kaj dosti pod deset litrov pa nam porabe tudi ni uspelo spraviti.

No, ja, če je (avto)cesta ravna, prostora pa dovolj, se zmore ta Octavia zaleteti tja čez 170 kilometrov na uro, potovalne hitrosti pa se gibljejo okoli številke 150 brez pretirane trušča motorja

ali piša vetra, tako da je potovanje vsaj zelo udobno, če že ni zelo hitro.

Udobju je namenjeno tudi podvozje. Nastavljeno je predvsem na mehko in udobje. Kratki udarci izpod koles se sicer prebijejo tudi do potniške kabine, to pa je tudi vse. Vendar pa na avtocestnih valovih karoserija neprijetno zaniha (a brez posledic za oprijem koles s cestiščem), v ovinkih pa se krepko nagne in ob korekcijah z volanom tudi za želodec prav nič prijetno zaniha.

Ampak glede na motor v njenem nosu takšna nastavitve podvozja ni ne pričakovana ne slaba. Avtomobil je pač namenjen počasnejšim križarjenjem.

Zamera dolgim gibom stopalk pride na dan tudi pri zaviranju, saj je zavorno moč dokaj težko natančno meriti, in ker v opremi Ambiente ni zavorne-

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - največji navor 126 Nm pri 3300/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 1,944; III. 1,286; IV. 0,969; V. 0,805; vzvratna 3,167 - diferencial 4,470 - gume 195/65 R 15 (Continental SportContact)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4507 mm - širina 1731 mm - višina 1431 mm - medosna razdalja 2512 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1494 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1640 mm - širina 1420/1420 mm - višina 900-960/900 mm - vzdolžnica 890-1100/560-830 mm - prtljažnik (normno) 528-1328 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1175 kg - dovoljena skupna masa 1750 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 850 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 171 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,3 s - poraba goriva (ECE) 9,1/5,5/6,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika	hitrosti:
0-60 km/h:	6,5 s	10,0 s
0-80 km/h:	10,0 s	15,4 s
0-100 km/h:	15,4 s	24,8 s
0-120 km/h:	24,8 s	37,1 s
0-140 km/h:	37,1 s	37,7 s
1000 m z mesta:	37,7 s	(141 km/h) 140
		134,2 km/h

Največja hitrost:

173 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 39,9 s (135 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 43,7 s (122 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 47,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,7 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	56	55	53	T = 21 °C
100 km/h	65	62	61	p = 1015 mbar
150 km/h		71	70	rel. vl. = 48 %
Prosti tek		37		

KONČNA OCENA

Octavia tudi po pomladitvi dokazuje, da je mogoče za (dokaj) malo denarja dobiti (dokaj) veliko avtomobila z dobro izdelavo in lastnostmi. Le 1,4-litrski motor je prešibak, odločiti se je treba za vsaj 1,6-litrskega s 102 konjema.

- izdelava
- prostornost
- udobje
- cena
- nagibanje v ovinkih
- prešibak motor
- še vedno prepusta armaturna plošča
- predolgji gibi stopalk

CENA: 2.522.547 SIT (Avtoimpex)