



Arhitektura

Arhitekti so ljudje, ki jih pogosto občudujem. Iz luknje, velike le nekaj kvadratov, znajo narediti udobno in zanimivo stanovanje! S pravimi potezami in nekaj talenta je očitno mogoče skoraj vsak prostor spremeniti v lep prostor.

Dobre (avtomobilske) arhitekto imajo očitno tudi pri Škodi. Po štirih letih je Octavia lani doživela pomladitev. Ne velike, pri tehniki je sprememb bolj malo, pa tudi vizualne spremembe ne sodijo pod oznako revolucija.

Tako kot limuzinska različica Octavie je tudi kombijevska, pri Škodi ji pravijo Combi, dobila nove, rahlo trapezaste luči z gladkim steklom in boljšim osvetljevanjem ceste, vanje pa so vgrajene tudi meglenke. Rahlo je spremenjena tudi oblika maske, ki ni več popolnoma pravokotna, spremenjen pa je tudi prednji odbijač. Nove so tudi zadnje luči, od zdaj s kristalnim steklom.

Tudi notranjost je doživela sicer rahle, toda zelo dobrodošle spremembe. Sedi se dobro, sedeži so nastavljivi tudi po višini, volan pa po višini in globini. Sedeži so udobnejši (imajo novo obliko), pred volanom pa je armaturna plošča s prenovljeno grafično podobo, kar je več kot dobrodošlo, saj je stara armaturna plošča delovala neka-ko neuskajeno in puščala.

Seveda so dobrodošle tudi izboljšave v zadnjem delu avtomobila. Čeprav je medosna razdalja ostala enaka kot pri stari Octavii, je zadaj več prostora za kolena, kar

prinaša več udobja. In oznaka Combi pomeni, da se pod petimi vrati skriva prava jama brez dna.

V testni Octavii ni bilo novosti le pod motornim pokrovom. Pod njim je bil nameščen kocernski 1,9-litrski turbodizel, tokrat različica s 110 konji, torej je bil v napisu na zadku rdeč le i na koncu. Octavia je sicer na

pregled velika in težka, toda motor je povsem dovolj zmogljiv, tudi ko je polno naložena, saj ima več kot dovolj navora, tako da ga ne utrudijo niti dolgi klanci. Njegova uglajenost sicer ni na ravni nove generacije dizlov in tudi trušča je malenkost več, toda ne toliko, da bi utrujal na daljših poteh. Le pri vžiganju bo tudi sedem jasno, da gre za dizel.

Podvozje skrbi za udobje. Kratki udarci izpod koles se sicer lahko prebijajo do potniške kabine, to pa je tudi vse. Posledice takšne nastavitve postanejo jasne v ovinkih, saj se karoserija pri hitrejši vožnji precej nagne, vendar pa je lega zanesljiva. Ampak glede na to, kateri motor je v nosu, takšna nastavitve podvozja ni niti nepričakovana niti slaba.

Bistvo te Octavie je torej v njeni notranji arhitekturi. Več prostora in lepše oblike so vedno dobrodošli.

Dušan Lukič



FOTO: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,5 × 95,5 mm - gibna prostornina 1896 cm³ - kompresija 19,5 : 1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 4150/min - največji navor 235 Nm pri 1900/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - neposredni vbrizg goriva, elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch) - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 4,8 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,780; II. 2,060; III. 1,350; IV. 0,970; V. 0,770; vzratna 3,600 - diferencial 3,389 - gume 195/65 R 15 (Continental ContiWinterContact)

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

Mere, zunanje: dolžina 4513 mm - širina 1731 mm - višina 1457 mm - medosna razdalja 2512 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1494 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1430/1410 mm - višina 930-980/940 mm - vzdolžnica 870-1120/850-600 mm - prtljajnik (normno) 548-1512 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1315 kg - dovoljena skupna masa 188 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,3/5,2 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 4,8 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 7,3 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h: 10,9 s	60	56,9 km/h
0-120 km/h: 15,8 s	80	74,1 km/h
0-140 km/h: 22,1 s	100	92,3 km/h
1000 m z mesta: 32,6 s	120	112,6 km/h
(155 km/h)		

Največja hitrost:

195 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 33,9 s (155 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,0 s (150 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 102,5 m

od 100 km/h: 43,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 6,5 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. Okoliščine meritev

50 km/h 59 58 57 T = 6 °C

100 km/h 68 66 64 p = 987 mbar

150 km/h 69 69 rel. vl. = 83 %

Prosti tek 43

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

Octavia Combi se s pomladitvijo ni veliko spremenila, Škodini inženirji pa so dokazali, da se da izboljšati tudi že tako dober in predvsem poceni avtomobil.

- + izdelava
- + prostornost
- + udobje
- + cena
- nagibanje v ovinkih
- glasen motor
- predolgi gibi stopalk

CENA: 3.972.520 SIT (Avtoimpex)