

Kot naročeno

Kot lahko vidite na slikah, je testna Octavia 4x4 prišla v hišo ravno tedaj, ko smo se v Sloveniji ukvarjali s prvim letošnjim snegom. Kot naročeno.

V Volkswagnovem koncernu je le malo stvari prepuščenih naključju. Tudi uporaba štirikolesnega pogona v posameznih modelih je strogo podrejena tistemu, kar naj bi znamka predstavljala. Zato je Quattro le Audijev in je namenjen predvsem poudarjanju športnosti in zato imajo Audijevi Esi in Eresi ta štirikolesni pogon vdelan serijsko, za voznike preostalih Audijev pa večino-
ma predstavlja dodatek, ki si ga želijo (a si ga ne morejo vsi privoščiti). In ker je Quattro športne sorte, je tudi njegova tehnika drugačna kot pri drugih štirikolesnih ▶





Kratek test | Škoda Octavia Combi 1.9 TDI 4x4



► pogonih koncerna. Torsen je zakon, pravijo pri Audiju.

Ker so stvari urejene, je Volkswagnov štirikolesni pogon 4Motion bolj civilne vrste, s sklopko Haldex, in vgrajen v povsem običajne VW-je, njegova funkcija pa je, da lastnikom zagotavlja boljši občutek.

In potem je tu Škoda. Pri njih enakemu pogonu rečejo 4 x 4, in ker je enak Volkswagnovemu, tudi njegovo srce sliši na ime Haldex. Skriva se pod dnom prtljažnega prostora in skrbi za razporeditev navora med prednji in zadnji kolesni par. V osnovi je gnan sprednji, čim pa pride do več kot 10-stopinjskega zdrsa ene osi glede na drugo, se pritisk olja v sistemu poveča, kar (če to dovoli računalnik) povzroči, da se lamele stisnejo in prenesejo navor na os z boljšim oprijemom (do razmerja 50 : 50). Za odziv na zdrs Haldex potrebuje le en vrtljaj kardana, svoje delovanje pa seveda nenehno prilagaja stanju pod kolesi in ukazom računalnika, saj odklopi pogon zadnjega kolesnega para ob recimo zaviranju (za pravilno delovanje sistemov ABS, ESP ...).

Kako se to obnese v praksi? Octavia je, tako kot dvokolesno gnane različice, v osnovi (odločno) podkrmarska. Ker je testno pogonjal bolj šibek motor (a več o tem kasneje), mora biti podlaga res spolzka, desna noga pa odločna, da zadek (kolikor toliko) zdrsne. V snegu je lahko za tiste, ki znajo, res preprosto: malo opletanja z avtomobilom med zaviranjem pred ovinkom (ali pa kratek poteg ročne zavore), zadek zdrsne, poln plin pa povzroči, da drsi še naprej. Navaditi se je treba le dej-

stva, da odzemanje volana ponavadi ni potrebno. Več plina, bolj počez, manj plina, manj počez. Preprosto, kajne?

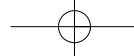
Če se vam stvari (rahlo) ponesrečijo in s to Octavio pristanete v pol metra snega ob cesti (ali pa ste se prisiljeni peljati po nespluženi slovenski avtocesti, zaradi nesposobnosti zimske službe je ta ob vsakem resnejšem sneženju tako ali tako podobna brezpotju), vas bo razveselilo več stvari. Dejstvo, da je štirikolesni pogon že sam po sebi dovolj zanesljivo zagotovilo, da se boste izkopali iz belih težav, je nesporno. Toda povejmo še, da je Octavia 4x4 zaradi spremenjenega podvozja tako ali tako manj občutljiva na globok sneg (ali recimo blato), saj je njen trebuh za 25 milimetrov višje od tal, poleg tega pa so prilagojene tudi trdota vzmeti in nastavitve blažilnikov.

K temu je treba dodati še nekoliko krajša predstavna razmerja šeststopenjskega menjalnika in kaj hitro postane jasno, da Octavia 4x4 sicer ni terenec, toda izkušen voznik lahko z njo prileze (vsaj) tako daleč kot novepečeni lastnik terenca. To pa je za tak avto povsem dovolj.

Štirikolesni pogon te Octavie je njeno bistvo, a ne tudi edina dobra lastnost. In poleg tega ima taka različica tudi nekaj slabosti - poleg večje teže in porabe goriva recimo tudi to, da je hrupa iz pogonskega sklopa več.

Ostanek je enak 'navadni' Octavii. To pomeni, da se sedi udobno, da iskanje udobnega položaja za volanom zelo otežita predolg gib stopalke sklopke in previsoko nameščena stopalka zavore in da se voznik zazre v še vedno puste (in ne dovolj pregledne) merilnike. Zato





»Da izbor materialov ni na ravni dražjih koncernskih znamk, je seveda pričakovano in opravičljivo.«



pa je prostora dovolj tudi za največje dolgine, sedanje in vstajanje iz avta je zaradi višje oddaljenosti od tal še lažje, na zadnji klopi pa bo večinoma dovolj prostora tudi za odrasle.

Da izbor materialov ni na ravni dražjih koncernskih znamk, je seveda pričakovano in opravičljivo, še zlasti ker je siceršnja kakovost izdelave dobra. Velike plastične površine delujejo dolgočasno (kar so poskušali popestriti s srebrnimi vstavki na armaturni plošči in vratih), a tudi tu velja znan pregovor: kolikor denarja, toliko glasbe. Testna Octavia 4x4 se po finančni plati kar dobro odreže. Slabih 6 milijonov za tako opremljen avto s štirikolesnim pogonom ni preveč denarja - oziroma ne bi bilo preveč denarja, če bi mu namenili malenkost močnejši motor.

105-'konjski' TDI, ki se je skrival pod motornim pokrovom testne Octavie, namreč ni niti zadnji krik tehnike niti motor, ki bi navdušil. Njegove zmogljivosti so (le) povprečne, poleg tega je preglasen in preveč požrešen. Poraba več kot osem litrov na sto prevoženih kilometrov je nekaj povsem vsakdanjega, če se vam bo mudilo ali se boste veliko vozili po mestu, bo bližje devetim.

A koncernska pravila so pač koncernska pravila. Octavia 4x4 bi bila s 140-'konjskim' dvolitrskim motorjem TDI precej zanimivejši

avtomobil, a v Volkswagnovi paleti se hitro najde avto, ki bi mu odžrl kupce. Tega pa pri VW seveda nočejo.

Sicer pa: če Octavio 4x4 jemljete kot avto, ki zna združiti normalno uporabnost Octavie Kombi s prednostmi, ki jih prinašata štirikolesni pogon in malce dvignjeno podvozje, in se vam zdi dvokolesno gnana Octavia TDI sprejemljiv avto (in torej bolj cenite majhno porabo kot primerne zmogljivosti), nad Octavio Kombi 4x4 ne boste razočarani. Če pa od štirikolesno gnanega avtomobila pričakujete tudi vozniške užitke, si omislite različico z dvolitrskim 150-'konjskim' bencinskim štirivaljnikom. Ne boste razočarani. ■

Škoda Octavia Combi 1.9 TDI 4x4

Cena osnovnega modela:	5.487.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.962.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1023 mbar / rel. vl.: 81 % / Stanje km števec: 6349 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,6 s
402 m z mesta:	17,6 s [124 km/h]
1000 m z mesta:	32,9 s [156 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,4/10,4 s
80-120 km/h (V./VI.):	11,7/14,4 s

NAJVEČJA HITROST

185 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 45,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1896 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1900/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/60 R 15 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).

Mase: prazno vozilo 1535 kg - dovoljena skupna masa 2120 kg.

Mere: dolžina 4572 mm - širina 1769 mm - višina 1520 mm - prtijažnik

580-1620 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 181 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - poraba goriva (ECE) 7,8/5,0/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ podvozje
- ▲ sedeži

- ▼ stopalka sklopke in zavore
- ▼ motor
- ▼ hrupnost

Končna ocena

Škoda Octavia Combi TDI 4x4 ni štirikolesno gnan kombijevski športnik, kakršnega bi pričakovali recimo od Audija, zato pa je bolj uporabna tam, kjer zares zmanjka asfalta pod kolesi (pa naj gre za globok sneg ali blato). Za kaj več bo treba poseči po dvolitrskem bencinskem motorju.

