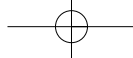


Test | Škoda Octavia RS

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič



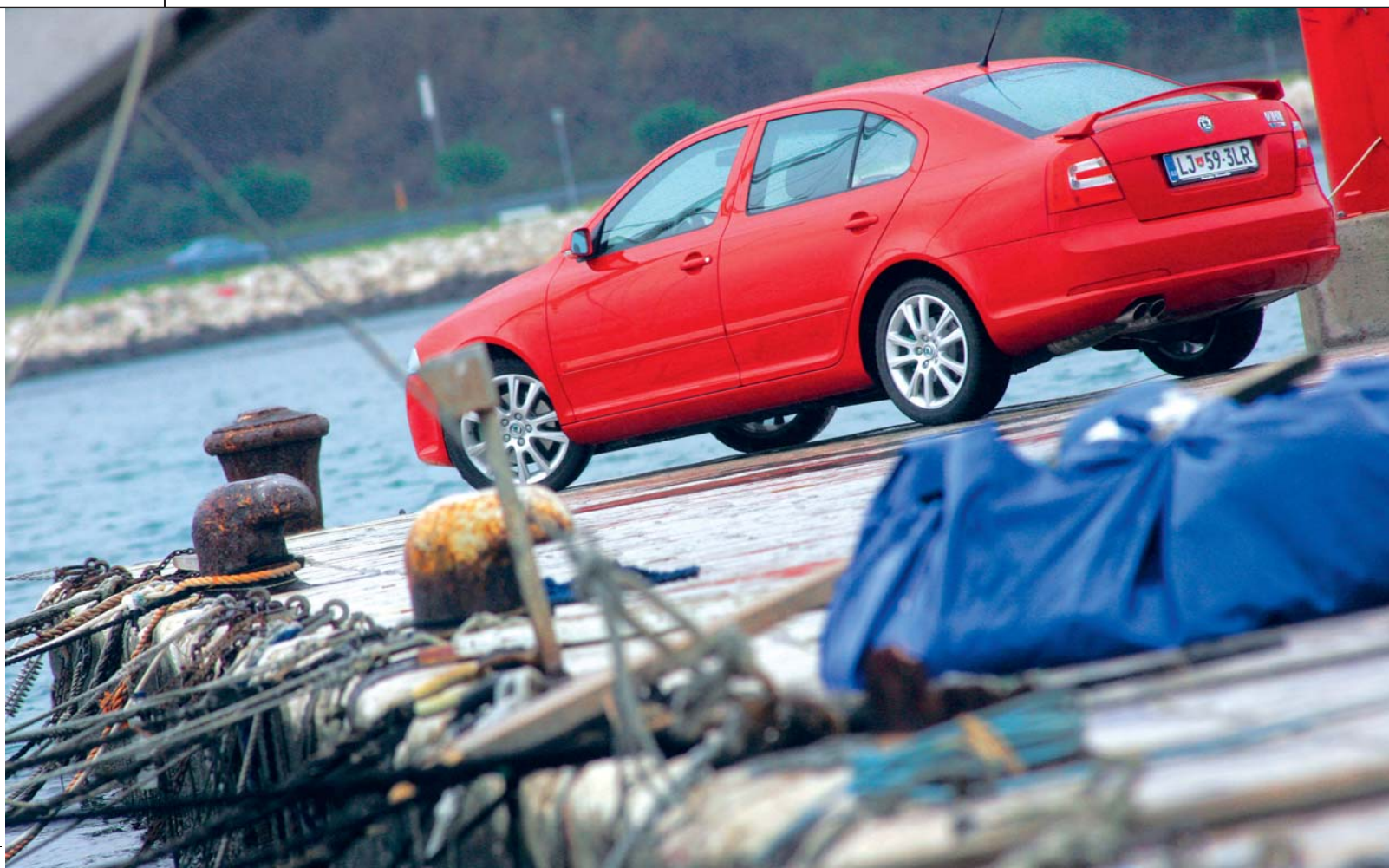


Rad ima Serpentine

Ni lepšega, kot da mi šef porine v roke ključe športnega avtomobila in pošlje iz zasnježene Ljubljane v toplejše kraje. Na Primorsko. »Pa ne pridita nazaj brez dobre akcije, ovekovečene s fotoaparatom,« še zagrozi. Kam torej? Gremo na serpentinasto cesto z zelo redkim prometom. S čim? Z Octavio RS z 200 'konji'!



Test | Škoda Octavia RS



To, da ima Škoda že več kot stoletno tradicijo, veste mnogi, saj so to pred kratkim tudi na veliko oglaševali. A da je športnost v genih Škode že od sredine tridesetih let prejšnjega stoletja, pričajo športni modeli (recimo Škoda Rapid Six) in uspehi na relijih, seveda pa ne smemo pozabiti kasnejših modelov z oznako RS. Sredi sedemdesetih so v mestu Mlada Boleslav predstavili prvi avtomobil s to oznako, Škodo 130 RS, ki se je podobno kot njegovi nasledniki vpisal med legende. Torej med tiste, za katerimi se ozirajo ljudje na cesti. Zato tudi ne čudi, če na Češkem grafitarji zelo radi uporabljajo to oznako pri svojih motivih. Njihove mojstrovine boste pogosto videli tako na zgradbah kot na avtobusnih postajališčih ali obcestnih panojih. Močno namreč dvomim, da so z oznako RS mislili na Fordove modele. Ali pač?

Zadnja leta se pri Škodi s to oznako kitita predvsem Fabia (s turbodizelskim motorjem!) in Octavia (z bencinskim turbomotorjem). Prav Octavia je v začetku tega tisočletja z ugodno ceno, 1,8-litrskim motorjem in 180 'konji' osvojila marsikaterega dinamičnega očeta, ki si poleg poskočnosti želi še udobje in prostornost. In nova Octavia, z močnejšim motorjem in sodobnejšo karoserijsko obliko, hoče zgodbo o uspehu tudi nadaljevati. Dejstvo je, da so športni avtomobili namenjeni bolj 'kurjavi', dokazovanju tovarne, da znajo in zmorejo narediti tudi precej več od sivega povprečja, in zato proizvodne številke ne sega-

jo v višave. A če prodajo le toliko, da se jim predelava spleča, so že veseli. Že na predstavitvi nove Octavie smo bili novinarji zelo radovedni, češ kdaj bodo predstavili poskočnejšo različico, in končno smo dočakali: v prihodnjih mesecih bo tudi uradno zapeljala na ceste. Nižja, močnejša, poskočnejša in ne nazadnje lepša je Octavia RS pravi sladkorček za ljubitelje te češke znamke. Seveda jo boste na cesti takoj opazili, pa ne le

zaradi jasno vidne oznake na nosu in zadku avtomobila. Najprej jo boste opazili zaradi bolj športnih odbijačev, serijskih ksenonskih žarometov ali diskretnega, a v celoti zelo lepega zadnjega spojlerja, slišali pa zaradi dveh kromiranih izpušnih cevi, skozi kateri se vali rezek zvok. In če še vedno ne boste prepričani, ali je to res Octavia RS, pa vas bo prepričala hitrost, s katero se bo RS oddaljila.



Test | Škoda Octavia RS



»Octavia RS ima zavorne čeljusti odete v živo zeleno barvo!«

Na avtocesti prepriča že takoj po polnem pospeševanju s cestninske postaje. Že po nekaj sto metrih boste menjalnik zatikali v šesto prestavo, kar nedvoumno kaže na to, da so prestavna razmerja 'izračunana zelo na kratko'. Na avtocesti bo šesta prestava pri 130 km/h služila kot varčevalna, če boste tvegali najnižjo možno kazen za prekoračitev hitrosti, pa boste s šesto prestavo pri 150 km/h že zašli v višje motorne vrtljaje, kjer se glasnost iz dveh izpušnih cevi že pošteno sliši. Octavia že med vožnjo po avtocesti pokaže svoji dve naravi: lahko se umirjeno in udobno peljete, ne da bi vas pri tem grdo gledala žena ali tašča, lahko pa motor zavrtite v višje vrtljaje, kjer postane poldirkaški rezek zvok iz izpušnega sistema pravi balzam za ušesa. A če smo bili navdušeni nad oglašanjem zaključka izpušnega sistema, smo pogrešali vsaj malce slišnosti turbopuhala. Tega, da za dvesto konjev skrbi puhalo, sploh ne boste

slišali, komaj tudi občutili, zato ne bodite presenečeni, če vas bodo prijatelji spraševali, ali je to zgolj atmosferski motor.

Povsem svoje poglavje je motor. V osnovi je povsem enak, kot ga dobimo v v Audiju A3 Sportback ali Golfu GTI. V Octavii RS torej dobimo dvolitrski bencinski motor z neposrednim vbrzgvanjem goriva, kjer za dodatno dihanje poskrbi turbopuhalo. Kot smo že omenili, delovanja (oziroma nedelovanja) turbopuhala skoraj ne boste občutili. Octavia kljub masi, ki presega poldrugo tono, pospešuje zvezno brez zoprnega stranskega učinka, ki mu pravimo turboluknja. In vleče ne glede na prestavo do 7000 vrtljajev, čeprav se rdeče polje začne že pri številki 6500 na merilniku motornih vrtljajev.

Menjalnik je v kombinaciji s sklopko dober kompromis: v mesni gneči vas ne bo bolela leva noga, saj je sklopka dovolj mehka tudi za razvajene voz-



nike, in hkrati dovolj natančna, da se boste med hitrejšo vožnjo s pridom (in z nasmeškom!) vedno znova sprehajali skozi vseh šest menjalniških zobnikov. Gib prestavne ročice ni kratek, saj smo okusili že veliko bolj športnih menjalnikov, a je dovolj natančen, da boste točno vedeli, ali so se zobniki že ujeli. Čeprav bi si želeli preskusiti še menjalnik DSG, ki pa (še) ni na spisku dodatne opreme ... No, da je konjenica ob priganjanju tudi žejna, pa tako ni treba posebej izpostavljati. Med testom smo izmerili skoraj 14 litrov povprečne porabe na sto prevoženih kilometrov, kar še zdaleč ni malo, a glede na trdo delo Octavie RS na

našem testu tudi ne preveliko. Treba je še poudariti, da temu motorju najbolj ustreza 98-oktanski superplus, zlahka pa prebavi tudi klasičnega, 95-oktanskega.

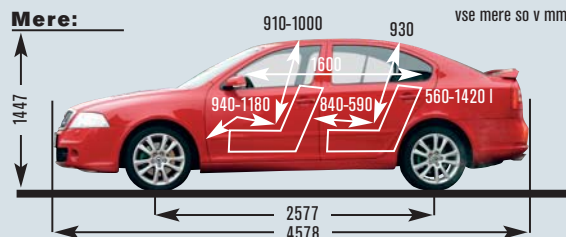
A da ne bi ostali le pri motorju, smo se odločili Octavio preskusiti tudi na ovinkasti cesti, kjer pridejo do izraza predvsem podvozje, volanski sistem in seveda zavore. Medtem ko je naš Saško fotografiral, sem se podil po tistih ovinkih, kot bi hotel zmagati na reliju Monte Carlo. Najprej z delujočim sistemom ESP. Stabilnostni sistem dovoljuje kar nekaj zdrsanja, a avtomobil učinkovito umirja, čeprav smo na Primorskem prišli iz dežja pod kap. Beri: iz zasnežene Ljubljane na deževno Obalo, kjer so ceste spolzke in nepredvidljive. Zato je varnostni sistem ob vsakem polnem pospeševanju povsem zamoril avtomobil, a pri tem ohranjal zdravo vsebino, celo pločevino in varčeval z dragimi, 17-palčnimi zimskimi pnevmatikami. Ob izklopljenem sistemu ESP je bilo treba biti precej previdnejši, a zato se je prava pobalinska zabava lahko začela. Pred ovinkom malce zlorabe ročne zavore in bočno drsenje skozi ovinke je način, kako povsem izkoristiti vse prednosti tega avtomobila. Takrat šele zaznate, zakaj so inženirji in tehniki prebili dolge ure, dneve in mesece, da so nadgradili serijsko Octavio. Najprej so seveda okrepili karoserijo, da se ne zvije kot presta. Podvozje, tudi po zaslugi za 12 milimetrov manjše višine, dodelanih blažilnikov in vzmeti, je predvidljivo v vsakem trenutku, čeprav je cestišče razrito še od prejšnje zime. Volanski sistem je bolj posreden, zato je voznikovo delo lažje. In zavore so svoje delo opravile z odliko, čeprav bi se verjetno veliko bolj potile sredi potolja, ko je največja težava učinkovito hlajenje. In to smo že pri zavorah: če bi nam dejali, da bo rdečemu avtomobilu zelo lepo pristajala dodatna zelena barva, bi se mu smejali ali pa ga ožigosali kot barvno slepega. Octavia RS ima zavorne čeljusti odete v živo zeleno barvo, ki prav 'sekajo' izpod aluminijastih platišč. Vam povem po pravici? Nam je bil ta detajl prav vsč ...

V vožnji po tistih ovinkih smo cenili še školjkaste sedeže (čeprav so bili malce preširoki, kot bi nam - Avtomagazinovcem - manjkali kakšen kilogramček), aluminijaste stopalke, da o srebrnih dodatkih a la aluminij na sredinski konzoli sploh ne govorimo. Pri preštevanju poldirkaške opreme moramo pohvaliti sistem nadzora tlaka v pnevmatikah, malce pa smo pogrešali tlak in temperaturo motornega olja. Šele čez kakšen dan druženja pa opaziš, da ima Octavia RS tudi ogromen prtljažnik, da se z njo zlahka zapelje na izlet tudi petčlanska družina, in da te sosedji ne gledajo postrani, češ ta pa ima denarja ...

Octavia RS je zelo dober kompromis med udobjem, prostornostjo in športnostjo. Na nobenem od teh področij ta češki izdelek (z nemškimi geni) ni najboljši, je pa povsod tako dober, da ga zlahka popredalčkamo kot racionalno rešitev. No, če bi bila Octavia RS odeta še v kombijevsko odpravo, bi verjetno še lažje prepričali ženo! ■

Škoda Octavia RS

CENA:	(Porsche Slovenija)
Osnovni model:	5.905.000 SIT
Testno vozilo:	5.905.000 SIT
Moč:	147 kW / (200 KM)
Pospešek:	7,8 s
Največja hitrost:	240 km/h
Povpr. poraba:	13,7 l / 100 km



NAŠE MERITVE

(T=-1 °C / p= 1019 mbar / rel. vl.: 69 % / Gume: 225/45 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S) / Stanje km števca: 1024 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,8
402 m z mesta:	15,6
	(152 km/h)
1000 m z mesta:	27,8
	(194 km/h)

Prožnost

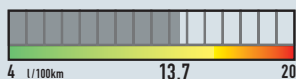
50-90 km/h (IV./V.):	5,4/7,4
80-120 km/h (V./VI.):	7,5/8,7

Največja hitrost

240 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l / 100 km	
najmanjše povprečje	12,6
največje povprečje	15,1
skupno testno povprečje	13,7

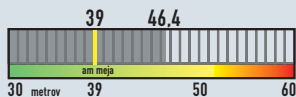


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	57	56	55	55
90 km/h	64	63	62	61
130 km/h	67	66	65	65
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 100 km/h:	46,4
(AM meja 39 m)	



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	14	Všečen avtomobil, čeprav bi nekateri radi agresivnejše poteze.
Notranost (140)	118	Veliko prostora, dobri materiali, ogromen prtljažnik, malo manj udobja.
Motor, menjalnik (40)	38	Ni kaj, nemški geni mu zelo pomagajo.
Vozne lastnosti (95)	85	Le tu in tam kakšna točka manj, a v celem zelo dobro.
Zmogljivosti (35)	31	Za družinski avtomobil je Octavia RS zelo poskočna.
Varnost (45)	38	Štiri varnostne blazine, ABS, izklopljiv ESP ...
Gospodarnost (50)	26	Ne pričakujte čudežev!

Skupaj 350

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

DIAGRAM MENJALNIKA:

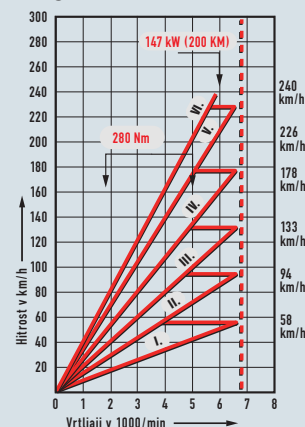
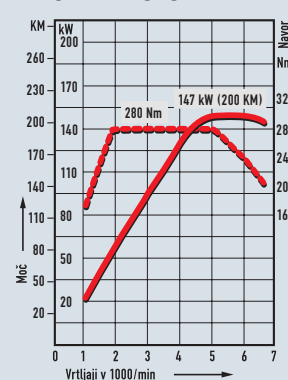


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Skoraj polno število smeškov seveda ni presenečenje! Octavia RS je hitra, uživaška ob ostri vožnji, a še vedno dovolj udobna, da vam po dinamičnem popoldnevu ni treba vzeti treh dni bolniške.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1984 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5100-6000/min - največji navor 280 Nm pri 1800-5000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilji, stabilizator - zadaj posamični obesi, štiri prečna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislino hlajeni), zadaj kolutni (prislino hlajeni) - rajdni krog 10,2 m - posoda za gorivo 55l.

Mase: prazno vozilo 1475 kg - dovoljena skupna masa 1940 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,2/7,9 l / 100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poskočen motor
- ▲ šeststopenjski ročni menjalnik
- ▲ izklopljiv ESP
- ▲ školjkasti sedeži
- ▲ ogromno prostora tako v potniški kabini kot v prtljažnik
- ▲ kakovost izdelave

- ▼ poraba goriva
- ▼ domet
- ▼ cena
- ▼ nima brisalnika zadnje šipe