

Schwarz in jaz



Kaj bi lahko imela skupnega Armin Schwarz, tovarniški voznik Škode Motorsporta v svetovnem prvenstvu v rallyju, in jaz, ki občasno rad hitreje peljem? Odgovor se glasi: najzmogljivejšo Škodo doslej. Nemec pelje Octavio WRC, ki je s tristo konji in štirikolesnim pogonom vrh dosedanjih Škodinih dirkalnikov, jaz pa sem vozil najposkočnejšo serijsko Octavio. RS.

Priznam, to Škodo sem nestrpno pričakoval. Octavia je, to smo že večkrat napisali, dober, prostoren in zato udoben družinski avtomobil. Ampak do sedaj ni bilo različice, ki bi zadovoljila segment zahtevnih kupcev, ki jim ponavadi rečemo športni vozniki. In Čehi, tudi to je treba priznati, v tem segmentu nimajo izkušenj, saj niti pod Volkswagno vo taktiko (še) niso poskrbeli za dinamične voznike. Zato nestrpnost.

Zunanost je prikrito športna. Sicer se že na prvi pogled vidi, da je na tej Octavii nekaj drugačnega, dodelanega, toda šele temeljitejši pregled avtomobila razkrije vse razlike s

klasičnimi različicami. Dodatna spojlerja na prednjem delu in na zadku, nizkopresečne pnevmatike velikosti 205/55, nameščene na ogromnih 16-palčnih platiščih, ogromen kromiran konec izpušne cevi in ne nazadnje znaka RS so oblikovne malenkosti, ki prepričajo. Prepričajo tiste, ki so pristaši manj opaznih karoserijskih dodatkov, in tiste, ki hočejo biti vidni. Pravzaprav sem med testom te Octavie pogrešal samo eno: ksenonske žaromete. Zakaj, se boste vprašali. Zato, ker je Škoda Octavia RS na avtocesti preveč neopazna, hitrost, s katero lahko križari njen voznik, pa tako velika, da bi bila bela (za zdaj še prestiž-

na) svetloba prednjih žarometov zelo dobrodošla. Toda sodijo med dodatno opremo, odštezi je treba skoraj 120 tisoč tolarjev. Priporočam.

Ko sem zlezel za volan, sem bil nekaj prvih kilometrov vožnje razočaran. Prednja sedeža, ki naj bi v športnem avtomobilu poskrbela za temeljito bočno oporo, sta kljub školj-kasti obliki preširoka in sta premalo objela mojih 75 kilogramov. Volanski obroč je temeljito nastavljiv vzdolžno in po višini, voznikov sedež je nastavljiv tudi po višini, zato z idealnim položajem za volanom ni bilo težav. Zagnal sem motor in si privoščil vsrkanje prvih

vtisov, ki so pri vsakem avtomobilu še kako pomembni. Ko sem nato pospeševal do tretje prestave, sem moral že pokukati na merilnik hitrosti, sicer bi nevarno kršil Zakon o varnosti v cestnem prometu. Toda prvi vtis ni bil dober, bil sem malce razočaran. Od najšportnejše Škode doslej sem pričakoval boljše pospeške, hotel sem, da me zaradi hudega pospeška prilepi na sedež. Nič od tega. Hotel

Po treh dneh sem bil povsem drugačnega mnenja. Avtomobil je tako uporaben, kot že dolgo ni bil nobeden, ki ima vsaj malo športnosti v sebi.



Nepregledni športni merilniki hitrosti in vrtljajev

binskega polnilnika, em pospeševanju in ma popustiš stopalncia Delta Intergale zniku mravljinco po iter, brezkompromiri hitrem pospeševaro desnico, ki bi počoprefinjenim kladudobna misel, češio, da niso prevečr svetovnem prvenllyju, saj še serijskeortnega avtomobila najo pravilno nare, se je porodila nete. Kajne, Schwarz? treh dneh sem bil vsem drugačnega renja. Avtomobil je o uporaben, kot že lgo ni bil nobeden, ma vsaj malo športi v sebi. Motor, v m primeru konki 1,8-litrski štirivaljo petimi ventili nad valjem, ki smo ga i v Audijevih A3 in atovem Leonu, takorbo luknje skoraj ni icer, da je še vedno a motorja na vzniočina, vendar je tako i bil moteč. Motor

enakomerno pospešuje že od 2000 vse do 6000 vrtljajev, zato dovoljuje tudi počasno mesto križarjenje ali lenarjenje s prestavno ročico. Povem vam, zelo uporabno. Tistih avtomobilov z motorji, ki hočejo na križišču najprej »crkniti«, z malenkost več plina pa ponorijo, imam namreč dovolj. To je mogoče primerno za dirkanje, za vsakodnevno uporabo pa ne, če seveda nočete vsak mesec dati pol mesečne plače za prednji pnevmatiki.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 × 86,4 mm - gibna prostornina 1781 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 132 kW (180 KM) pri 5500/min - največji navor 235 Nm pri 1950-5000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic ME 7.5.) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,65 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,300; II. 1,944; III. 1,308; IV. 1,034; V. 0,838; vzvratna 3,060 - diferencial 3,680 - gume 205/55 R 16 W (Dunlop SP Sport 2000E)

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 kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4507 mm - širina 1731 mm - višina 1413 mm - medosna razdalja 2508 mm - kolotek spredaj 1500 mm - zadaj 1487 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1430/1420 mm - višina 920-980/910 mm - vzdolžnica 830-1070/920-680 mm - prtljažnik (normno) 528-1328 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1305 kg - dovoljena skupna masa 1810 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 232 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s - poraba goriva (ECE) 10,8/6,4/8,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeschi:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	3,8 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	5,9 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	8,0 s	60	55,4 km/h
0-120 km/h:	11,2 s	80	74,1 km/h
0-140 km/h:	15,1 s	100	93,1 km/h
1000 m z mesta: 29,2 s	120	113,5 km/h	
(183 km/h)	140	127,4 km/h	

Največja hitrost:

232 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,9 s (174 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 37,5 s (157 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 88,8 m

od 100 km/h: 38,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 11,4 l/100 km

Najmanjše povprečje 9,1 l/100 km

Trušč v notranjosti		(dB):		Okoliščine meritev	
Prestava:	III.	IV.	V.	T = 23 °C	
50 km/h	58	58	58	p = 1034 mbar	
100 km/h	66	64	64	rel. vl. = 78 %	
150 km/h	72	70	70		
200 km/h	76	74	74		
Prosti tek		38	38		

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Octavia RS je plod stoletnih Škodinih izkušenj iz avtomobilskega športa, še zlasti izkušenj iz zadnjih treh let, ko nastopajo v svetovnem prvenstvu v rallyju z Octavio WRC. Zato potrjujem, kar že vedo številni gledalci na rallyjih: tudi Škoda zna in zmore! Si predstavljate, da bi vam pred nekaj let nekdodelal: »Imam Škodo s 180 KM!« Odgovor bi se verjetno glasil: »Škodo?!?« Po Octavii RS teh odgovorov zelo verjetno ne bo več!

- ☒ motor
- ☒ cena za 180 KM
- ☒ sedeži
- ☒ zavore
- ☒ prepočasen menjalnik
- ☒ cena za Škodo
- ☒ grobe obloge na vratih

CENA: 4.586.298 SIT (Avtoimpex)



Motor, znan že iz Audijev in Seatov, postreže s 180 KM. Vas moti tako imenovana »turbo luknja«? V Octavii RS vas ne bo ...



Školjkasto športni sedeži so primernejši za potnike, ki imajo čez 90 kilogramov.

Octavia RS je tako zelo kultiviran avtomobil, tudi mestna križarjenja v tretji prestavi z minimalnimi motornimi vrtljaji je niso prav nič prizadela. Motor je še kar vlekel in vlekel in vlekel ... Ah, to je že druga zgodba.

Zgodba o gorski serpentin, ki zahteva od voznika in avtomobilske tehnike vse. Octavia RS je od drugih različic nižja za petnajst milimetrov, velika kolesa so temeljitejše vpeta, vzmetenje je zaradi večjih obremenitev zmogljivejše, zavorne čeljusti (ki pri vsakem kolesu posebej grabijo za dodatno hlajene kolute) so odete v dirkaško zeleno barvo. Octavia, seveda obuta v primerno zmogljive pnevmatike, je v ovinkih zelo hitra. Meja zdrsa je postavljena tako visoko, da bo velika večina dinamičnih voznikov povsem zadovoljna. Šele ko prekoračite mejo zdrave pameti, se avtomobil odzove malce okorno, kar gre pripisati le prednjemu pogonu in razmeroma veliki masi. Trakcija je s sistemom ASR dobra, a šele pri



Spojler, napis RS, rdeča barva ... Grrr, bojte se, GTI-ji.

izključenem sistemu se bodo morali pravi vozniki dokazati. Takrat bo avtomobil od vas zahteval precej poguma, srčnosti in vztrajnost pa nagradil z zelo hitro vožnjo. Pri tem lahko pohvalimo tudi zavore, ki so ves test delovale odlično, toda na koncu sem še vedno pogrešal hitrejši menjalnik. Kaj pravite, mogoče šeststopenjski? Octavia RS, po pravici povedano, ga ne potrebuje, vendar pa bi s pravim (hitrim in natančnim) menjalnikom dodali še tisti ščepec popra, ki mogoče sedaj manjka. Ob tem bi ohranili velikost, udobje in velik prtljažnik družinskega avtomobila.

Poleg športnejših sedežev je notranjost skoraj povsem enaka, kakršne smo že navajeni iz drugih Octavij. Nekaj svežine in športne note prispevajo (slabše pregledni) merilniki, odeti v športno svetlo aluminijasto podlago, (neposrečena) imitacija dirkaškega karbona na sredinski konzoli in bel zgornji vrh prestavne ročice z napisom V. Najbrž to pomeni



Športna platišča, nizkopresečne pnevmatike in zelene zavorne čeljusti. Pravi športni avtomobil se prepozna po malenkostih.



Le pet prestav, toda to bi še preboleli. Menjalnik ni dovolj hiter, zato smo to uvrstili pod grajamo.

Victory, zmaga. Volanski obroč je zaradi skromne velikosti in usnjene obloge izredno prijeten za uporabo, stopalke pa so - dirkaški vožnji na ljubo - dovolj blizu in primerno velike. Žal pa v Octavii RS dobite v serijski opremljeni le dve varnostni blazini, za stranske varnostne je treba doplačati.

Na koncu moram priznati, da Nemcu Arminu Schwarzu zavidam. Zavidam mu nastopanje na svetovnem prvenstvu s tovarniško Octavio WRC, zavidam mu vozniško znanje in neverjetno sposobnost nadzorovanega drsenja. Verjemite mi, saj sem se imel možnost peljati z njim v dirkalnem avtomobilu. Predvsem pa mu zavidam avtomobil, s katerim se vozi domov. Namreč serijsko Octavio RS. Verjamem, da po nekajdnevem temeljitem testiranju dirkalnika na Češkem večkrat ni ravno pri volji, da bi vozil hitro. No, mogoče tistih nekaj zavitih ovinkov. Kajne, Schwarz?

Aljoša Mrak