

Dovolj prostora tudi za čoln



Da, v Roomsterja bi šel tudi manjši čoln. Morda ne prav tak za veslaški dvojec, kajak za na divjo reko pa gotovo.

Luka Špik, ki ga vidite poleg povsem novega Škodinega Roomsterja, se je ekskluzivno postavil pred objektiv našemu fotografu Alešu, ko se je ravno odpravljal na veslaški trening. Že tako (vedno) dobrovoljni Luka je bil zaradi novega avtomobila še boljše volje. »Prostora mu res ne manjka,« so bile izrečene besede odobravanja.

Mi mu lahko le pritrdimo, kajti v tako prostorni Škodi se res še nikoli nismo vozili.

Ekipi inženirjev je uspelo narediti zanimivo fuzijo iz avtomobilskih kosov v domači tovarni. Sprednji del je mehansko gledano od Fabie, zadnji od Octavie, prostor vmes pa so zasnovali povsem na novo.

In to se mu tudi vidi, tako navzven kot v notranjosti.

Oblika Roomsterja je vsekakor nenavadna, vse prej kot klasična ali nekaj, kar smo že videli. Nekaterim morda ni všeč in jih moti pomanjkanje simetrije ali nenavadne linije okrog šip na sprednjih vratih, toda naša izkušnja iz vsakdanjega življenja, ko smo uporabljali avto tako kot vsak povprečni Slovenec, je presenetljiva. Ljudje in

znanci, ki smo jih srečavali spotoma, so z velikim navdušenjem odobraval Roomsterjevo podobo. Čestitke torej fantom na Češkem, saj so očitno naredili avto, ki veliko večino ljudi 'nakuri' že samo ob pogledu nanj.

In roko na srce, tudi v naši redakciji je vsaj polovici sodelavcev všeč sveže in drugačno oblikovanje, res pa je, da se najde tudi kdo, ki mu avto sploh ni všeč.

Podrobnejši pogled na detajle razkriva dobro končno izdelavo, ki je povsem na ravni Volkswagna, ki kot šef koncerna skrbi, da so tudi Škode narejene 'po nemško natančno', če smemo uporabiti ta izraz.

Je pa tudi res, da niso bili povsem inovativni, saj sprednji del precej očitno spominja na BMW-



jeve avtomobile. Na maski s pokončnimi režami za zrak in kromirano obrobo si zlahka predstavljamo značilno BMW-jevo 'ledvičko', če bi jo po sredini razdelila pokončna kromirana letvica. Skoraj nič domišljije pa ne bi potrebovali, če bi si Roomsterjeva žarometa želeli predstavljati na BMW-jevi Enici.

A pustimo sprednji del in se premaknimo malce nazaj, samo do voznikovih in sovoznikovih vrat. Tu je namreč jedro večine polemik. Ali sta vam ošiljena sprednji spodnji in zadnji zgornji vogal na šipah vseh ali ne, prepuščamo vam, saj pri videzu velja pravilo, da imajo vsake oči svojega 'malarja'.

Moramo pa omeniti pomanjkljivost te ošiljenosti. Zgornji zadnji vogal na vratih je zoprno oster. Ker je zašiljen v špico, ki se predvsem ob vstopanju na sprednja sedeža nevarno približa glavi v predelu senc, in ker tesnilna guma ne zaščiti popolnoma kovinskega ostrega vogala, boste morali biti med vstopanjem veliko previdnejši, kot bi bili pri večini drugih avtomobilov v tem razredu.

Na srečo je pri zadnjem paru stranskih vrat bolje poskrbljeno za varnost in dostop. Vrata se namreč odpirajo na široko, tako da je dostop do zadnjih treh sedežev preprost tudi za starejše ljudi. Ko smo že pri vratih, bi radi opozorili še na prtljažna vrata, ki se sicer visoko odprejo z dobro dostopnim stikalom pod Škodino značko, toda

visok spodnji rob prtljažnika oteži pospravljanje prtljage, s čimer avto izgubi točke. Veliko ljubša bi nam bila rešitev, kakršno imajo nekoliko bolj dostavniški limuzinski kombiji (Kangoo, Partner, Berlingo ...), ki nimajo tega roba in vanj enostavneje in hitreje zložiš več prtljage.

Sicer pa k samemu prtljažniku in njegovi prilagodljivosti nimamo več nobene pripombe, saj v osnovnem položaju meri najmanj 450 litrov oziroma 530 litrov, če so zadnji trije sedeži (Roomster nima klopi, ampak posamično vpete sedeže) vzdolžno pomaknjeni povsem naprej. Sedeži se sicer lahko premaknejo naprej oziroma nazaj za kar 15 centimetrov, v vsakem primeru pa bodo na njih otroci še vedno sedeli dovolj udobno, saj prostora za kolena ne primanjkuje. Zaplete se le pri odraslih potnikih, ali če bi želeli v zadnji vrsti sedežev voziti tri majhne otroke, ki še potrebujejo otroški sedež. Potnika na levi in desni strani bosta sedela dobro, medtem ko je sredinski sedež bolj zasilen kot udoben. Enako je z otroškimi sedeži. Dva sedeža boste lahko namestili brez težav, medtem ko trije nikakor ne gredo v vrsto. Čeprav je širina med vrati po Škodinih podatkih 1.400 milimetrov, je za petčlansko družino z majhnimi otroki premalo prostora na sedežih.

A tričlanska družina je za nas že nadpovprečno velika in bi verjetno tako ali tako morala kupiti večji avtomobil. Škodin 'mini enoprostorec' nam-



Test | Škoda Roomster 1.6 16V Sport



reč kljub vsemu ni velikan po zunanjih merah, saj v dolžino meri dobra 4,2 metra, v širino in višino pa 1,6 metra.

Moramo pa zadnje sedeže tudi pohvaliti, saj se jih z lahkoto upravlja. Vzvod za sprostitev zaklep-

nega mehanizma ali le za preklap sedeža je dobro dosegljiv, sam poteg vzvoda pa tako lahek, da bo sedež brez težav odstranila tudi ženska.

Tudi sam sedež ni težak, še več, je med najlažjimi, če že ne najlažji od vseh sedežev, ki smo jih kadarkoli odstranjevali iz testnih avtomobilov. To je Škodina plemenita gesta, saj upošteva ženske in zdravje vaše hrbtenice.

Ko že omenjamo sedeže, je prav, da pohvalimo tudi prednja, ki sta zaradi paketa opreme Sport nadpovprečno bočno oprijemljiva. Dobra novica je tudi, da nista preveč oprijemljiva, kar bi marsikaterega povprečnega uporabnika lahko tudi zmotilo. Saj veste, nikomur ni všeč, če vsakokrat, ko sede v avto, s hrbtom ali rebri začuti poudarjena stranska robova naslonjala sedeža. Na kratko povedano, sedeži so športni, niso pa dirkalni. In to je v Roomsterjevem primeru dobro.

Pri Škodi so na našem trgu ponudili tri pakete opreme, Style, Comfort in Sport. No, za zadnjega lahko rečemo, da ima skoraj vse, kar bi si pozeleli tudi razvajeni kupci. Trikraki športni volanski obroč, ki so ga oblekli v usnje (usnje je tudi na manšeti prestavne ročice in ročni zavori), je možno nastaviti po višini in globini, za varnost skrbita ABS in ASR (ABS in štiri varnostne bla-

Iz oči v oči



OK, zunanja oblika se mi ne zdi ravno posrečena, še posebej sprednje stranske šipe, a s povsem uporabniškega vidika je Roomster eden najbolj posrečenih avtomobilov zadnje čase.

Kombinacija majhnih zunanjih mer in obilice prilagodljivega notranjega prostora je zmagovalna, nizek spodnji rob stranskega stekla prijazen otrokom, vse skupaj pa je tudi dovolj natančno izdelano. Motijo malenkosti, recimo nevarno oster zadnji zgornji rob prednjih vrat, ki kar kliče po kakem šivu na čelu ali ušesih.

Dušan Lukič



Na začetku mi ni bil všeč. Zunaj je preveč neskladen, notri preveč tradicionalen. A z vsakim prevoženim kilometrom mi je bolj lezel pod kožo. Preglednost je odlična, položaj za volanom dober, motorček presenetljivo poskočen za 1,6 litra, menjalnik se dobro ujame tudi z zahtevno desnico, glede uporabnosti pa tako ni treba izgubljati besed. Prava popestritev za Škodo, skratka, čeprav mi zunanost še vedno ni všeč.

Aljoša Mrak



Končno! Končno je na trg prišel avto, ki je po svoji uporabnosti skoraj tako dober kot mali dostavniki, ob vsem tem pa je še oblikovno ravno prav 'odbit'. Meni je kul, kaj misli večina, pa bodo tako in tako na koncu pokazale prodajne številke. Prav zelo poceni res ni.

Matevž Korošec



Test | Škoda Roomster 1.6 16V Sport



zine so sicer tudi v povsem osnovnem Roomsterju serijski). Tu so še športna, 16-palčna lita platišča, par meglenk, ki ob zasuku volana posvetita v ovinek, in seveda kakovosten avtoradio s CD- in MP3-predvajalnikom ter osmimi zvočniki. Pozdravljamo pa odločitev, da je že osnovni Roomster opremljen s klimatsko napravo in z električnim paketom (pomik stekel in zunanji ogledal). Vse, kar smo pogrešali, so bili gumbi na volanu in bolj oprijemljivo (nedrseče) dno v zgornjem predalčku pred sovoznikom

(predmeti se ves čas kotlajo sem ter tja in povzročajo zoprni zvok), in udobje bi bilo popolno.

Četudi se njegova odlična lega na cesti povsem sklada z imenom paketa opreme Sport, Roomster ni športen avtomobil. Je pa dobro to, da voznik, ki želi nekoliko živahneje odpeljati ovinek, ne bo razočaran ob kakšnem 'čigumijastem' odzivu podvozja, ampak le navdušen nad natančnim volanom, ki ga sprednji par koles tudi zaradi dovolj čvrstega vpetja in blažilnikov poslušno uboga. K sami vodljivosti zato res nimamo niti ene pripombe. Ta Roomster si na področju voznosti in zaradi zanesljive lege na cesti tudi na področju varnosti zasluži nepričakovano visoke ocene. Da, vse to je bilo prijetno presenečenje za nas.

Za vse, ki cenite udobje za volanom, pa moramo še dodati, da kljub športnemu pridihu ni zoprnih prenosov tresljajev in udarcev s ceste prek avtomobila in sedežev na potnike v avtomobilu. Voznik in sovoznik se bosta vozila najudobneje, medtem ko so zadnji sedeži na sedalnem delu in naslonjalu za odtenek preveč ravni, če bi hoteli živahno odpeljati serijo ovinkov.

Živahnosti samemu avtomobilu sicer ne manjka. Prehitevanje kolone je varno in hitro zaradi 1,6-litrskega bencinskega motorja. Od mirovanja pa do 100 kilometrov na uro Roomster, ki sicer prazen tehta tono in 175 kilogramov, pospeši v dobrih 12 sekundah. Tudi končna hitrost je za ta avtomobilski razred zavidljiva, saj doseže 184 kilometrov na uro.

Seveda ob zmogljivostih ne moremo mimo porabe goriva. Ta je glede na 105 'konjev' v 16-

ventilskem motorju znašala 9,5 litra na 100 prevoženih kilometrov. Lahko bi bila tudi manjša, ni pa pretirana. No, najmanjša je bila pri zmerni vožnji, in sicer 7,3 litra. Ob priganjanju pa je zrasla na malenkost več kot 11 litrov. Ob tem bi dodali, da smo prav na avtocesti, kjer je bila poraba največja, pogrešali šesto prestavo v menjalniku. Upamo, da jo bo Roomster dobil čim prej, ne nazadnje pa bi kakšen šeststopenjski menjalnik, primeren za ta avto, našli celo na tovarniških policah v Volfsburgu.

Sedanji menjalnik, h kateremu nimamo večjih pripomb, saj pretika hitro in dovolj natančno, je trenutno edina izbira pri Roomsterju. Prav model s tem motorjem pa bo na voljo tudi s šeststopenjskim samodejnim Tiptronicom.

Pogled na cenik pa žal ne razveseli tako, kot nas je razveseljeval Roomster med testom. Že najcenejši (1.2 Style) stane skoraj tri milijone, z najmočnejšim bencinskim motorjem in opremo Sport pa skoraj 3,7 milijona tolarjev. Ker pa je imel testni Roomster še panoramsko streho, samodejno klimatsko napravo, strešne nosilce, bogat potovalni računalnik, dinamične žaromete in nosilec koles v prtljažniku (če naštejemo le glavne dobrote s seznama dodatne opreme), za ceno dobrih štiri milijone tolarjev ne moremo zapisati, da je ugodna. Toliko je vseeno veliko, pa čeprav je avtomobil test prestal brez zares omembe vredne graje in mu ne moremo pravzaprav ničesar očitati. Res pa je, da danes ljudje ob znamki Škoda ne pomislijo več na poceni češke avtomobile. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA

Panoramska streha	148.000
Zračna blazina za sovoznika s stikalom za izklop	9.000
Strešna nosilca	33.000
Samodejna klimatska naprava	56.000
Shranjevalni paket	11.000
Elipsoidna sprednja žaromet z dinamično funkcijo	53.000
Nosilec koles v prtljažnem prostoru	40.000
Rezervno kolo z aluminijastim platiščem	15.000

Tabela konkurence

Model	Škoda Roomster 1.6 16V Style	Citroën Berlingo 1.6i Multispace	Renault Kangoo 1.6 16V Expression Confort	Ford Focus C-Max 1.6i Ambiente
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1598	1587	1598	1596
največja moč (kW/KM pri 1/min)	77/105 pri 5600	80/109 pri 5800	70/95 pri 5000	74/100 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	153 pri 3800	147 pri 4000	148 pri 3750	150 pri 4000
dolžina × širina × višina (mm)	4205 × 1684 × 1607	4137 × 1724 × 1810	4205 × 1684 × 1607	4333 × 1825 × 1560
največja hitrost (km/h)	184	172	170	175
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	11,2	10,7	12,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,2/5,7/7,0	9,5/6,2/7,4	9,8/6,1/7,5	8,9/5,7/6,9
cena osnovnega modela (SIT)	3.373.000 SIT	3.605.000 SIT	3.428.000 SIT	3.705.000 SIT



Škoda Roomster 1.6 16V Sport

CENA: (Porsche Slovenija)
 Škoda Roomster (1.6 16V Style): 3.373.000 SIT
 Škoda Roomster (1.6 16V Sport): 3.697.000 SIT
 Testno vozilo: 4.062.000 SIT

Moč: 77 kW (105 KM)
Pospešek: 12,5 s
Največja hitrost: 184 km/h
Povpr. poraba: 9,5 l/100 km

Garancija:

(2 leti splošne garancije, 10 let garancije za prerjavljenje, 3 leta garancije na lak, 2 leti mobilne garancije v Evropi in doživljenjska mobilna garancija v Sloveniji)

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 15.000 km
 sistematični pregled na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	31.850	obvezno zavarovanje [2]:	499.490
materijal:	59.489	kasko zavarovanje [2]:	697.780
gorivo	2.218.250		
gume [1]:	385.760	Skupaj:	6.324.619
izguba vrednosti po 5 letih:	2.432.000	Strošek za prevoženi km:	63,2 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p=1014 mbar / rel. vl.: 64 % / Gume: Bridgestone Turanza ER300 / Stanje km stevca: 1650 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,5
402 m z mesta:	18,3
	(123 km/h)
1000 m z mesta:	33,5
	(156 km/h)

Prožnost

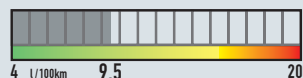
	s
50-90 km/h (IV.):	14,1
80-120 km/h (V.):	22,9

Največja hitrost

	184 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	7,3
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	9,5

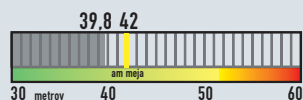


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava III.	58
50 km/h IV.	57
90 km/h V.	56
130 km/h	63
Prosti tek	71
	36

Zavorna pot

	m
od 100 km/h:	39,8
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

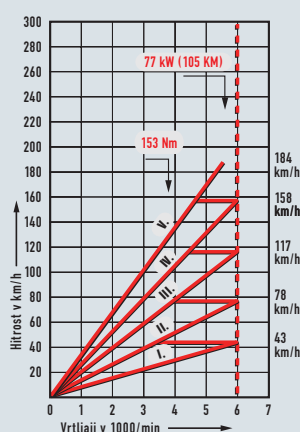
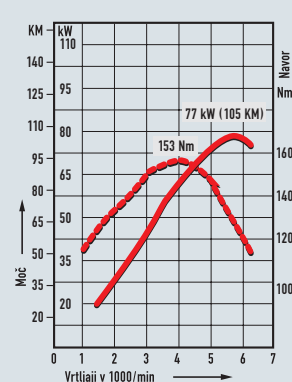


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

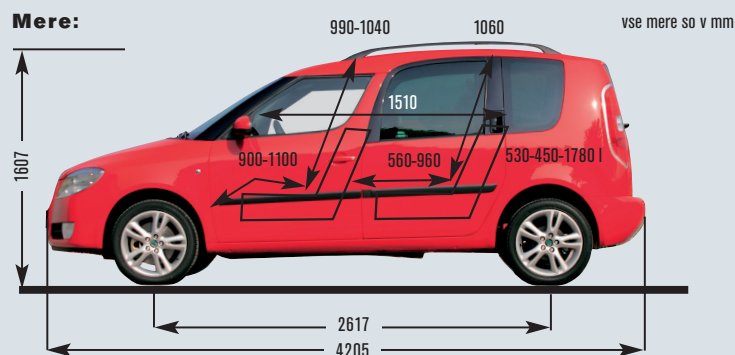


Zelo malo je manjkalo, da bi dobil oceno štiri. Razlog, da je ni, je v motorju, v katerem bi si želeli še kakšnega 'konja' več.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 × 86,9 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 77 kW (105 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,2 m/s - specifična moč 48,2 kW/l (65,7 KM/l) - največji navor 153 Nm pri 3800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,770; II. 2,100; III. 1,390; IV. 1,030; V. 0,810; vzvratna 3,180 - diferencial 3,933 - platišča 6,5J × 16 - gume 205/45 R 16 W, kotalni obseg 1,78 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,5 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna zadnja prenašalica s povezanimi vodili, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1175 kg - dovoljena skupna masa 1690 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 184 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,7/7,0 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1684 mm - kolotek spredaj 1436 mm - zadaj 1500 mm - rajdni krog 10,5 m.

Notranje mere: širina spredaj 1370 mm, zadaj 1400 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnji sedež 420 - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 55 l.



Prostornina prtljavnika 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)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - pritrdišča Isofix - ABS - električen servovolan - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - potovalni računalnik - radio CD in MP3 - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež

Ocena

Zunanost (15)	12	Lep ali grd, mnenja so različna, a nekaj je nesporno: Roomster je sveže, živahno oblikovan in dobro narejen limuzinski kombi.
Notranost (140)	117	Največji adut je velik in zelo povečljiv prtljajnik, z veliko možnosti za prilagajanje zadnjih sedežev.
Motor, menjalnik (40)	31	Dobra kombinacija motorja in menjalnika bi bila lahko še boljša z večjo močjo in s šesto prestavo.
Vozne lastnosti (95)	80	Tu smo doživeli prijetno presenečenje, Roomster je pravi mali dirkalnik.
Zmogljivosti (35)	26	Solidni pospeški in končna hitrost ponudijo več, kot bi si povprečen voznik zaželel.
Varnost (45)	34	ABS serijsko, štiri varnostne blazine, ASR ... Več bi si težko zaželeli.
Gospodarnost (50)	34	Če odmislimo nekoliko veliko porabo in precejšen testnega avtomobila, je Roomster uravnotežen avtomobil.

Skupaj **334**

To, da je sveže oblikovan 'mini enoprostorec' z zares domišljeno izdelano notranjostjo in izdelavo na presenetljivo visoki ravni, toplo pozdravljamo. Zagotovo je zanimiva alternativa tekmeccem, ki merijo predvsem na mlade družine in aktivne uporabnike, ki potrebujejo avtomobil z veliko prostora. V Roomsterju ga res ne primanjkuje.

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- prostornost
- uporabnost
- športni paket opreme
- zanesljiva lega na cesti
- ABS, klimatska naprava in električni paket serijsko

- cena testnega vozila
- oster zgornji kot prednjih vrat
- nima večopravilnega volana
- poraba ob priganjanju