

izposojeni testi

„Mot“ ZR Nemčija

ŠKODA VLTAVA

NAJBOLJŠI KUP: PREPROSTA „1000 MB“

Preskušali smo najcenejšo škodo 1000 MB, ki ji naši trgovci pravijo moldau — ime po reki, ki teče skozi Prago. Na zahodnonemškem tržišču je moldau tako poceni, da z njo tovarna komaj kaj zasluži. Zato pa so toliko večja doplačila za bolj bogato opremljene različice škode 1000 MB.

(Te najbolj preproste škode v Jugoslaviji ni naprodaj. Gre za avto, ki ga izvažajo predesem v Avstrijo in ZR Nemčijo in ki je nekoliko skromnejše opremljen kot standardna škoda 1000 MB, ki je pri nas najcenejša. Škoda, da te najcenejšo škodo ni tudi v naših trgovinah. In ker nas nemško ime za češko reko Vltavo moti, nam dovolite, da v nadaljnjem prevodu preciznega zahodnonemškega testa moldau imenujemo kar vltava — opomba uredništva.)

Pameten kupec ima od te prodajne politike tovarne lahko korist. Če se odloči kupiti škodo, potem si kupite vltavo, zakaj oprema ni preveč skromna. Nizka cena standardne škode pa vam tudi pomaga, da vas tako zelo ne prizadene izredno nizka cena rabljenih škod — ko boste svojo prodajali.

Škoda 1000 MB izdelujejo od jeseni 1964. Ta čas izdelajo približno štiri sto vozil na dan. Tovarna je v Mladi Boleslavi, zato tudi ime MB.

Tovarna je zelo odobna, avto ni. Konstruirali so ga v desetletju, ko je bil VW v največji slavi in ko je Renault poskušal z dauphine zasenčiti hroščovo svetovno slavo. Tako so pri Škodi zasnovali nekakšen super dauphine — tovarna Renault je tudi dobavila veliko srojev za tovarno v Mladi Boleslavi. Pri konstrukciji škode pa francoski inženirji niso sodelovali. Zaradi zelo dolgoročnega planiranja pa se je serijska proizvodnja škode začela šele takrat, ko je bila konstrukcija že zastarela.

Tako na našem tržišču škoda nima upanja postati avto, ki gre zelo dobro v denar. Toda za denar, kolikor stane, do biete veliko karoserijo in precej bogato opremo. Nekatere podrobnosti karoserije se nam zde precej grobe, toda odkar so poenostavili mrež hladilnika na bokih, avto ni več tako zelo baročen kot prej.

Po zadnjih statističnih podatkih se vsak drugi nemški kupec škode odloči za vltavo. Nekoliko bogatejše opremljena škoda 1000 MB kupec ne zanima, in če se kdo že odloči, da bo za avto izdal več denarja, si raje izbere de luxe — če že, potem vam zelo zelo priporočamo model 1100. Dober kup je torej kupiti ali najcenejšo škodo ali pa škodo de luxe z močnejšim motorjem, ki je veliko primernejši za to karoserijo.

Bogata oprema

Če primerjate seznam opreme vltave de luxe, kmalu spoznate, da pri opremi cenejšega modela niste bistveno prikraj-

sani. Vse je sicer nekoliko bolj preprosto, toda nič ne manjka, saj je tudi v vltavi mogoče preobrniti polovico zadnjega sedea, da je več prostora za prtljago, prednja sedea sta ležalnika, obe škodi imata štiri vrata — zadnja vrata z varnostnimi ključavnicami.

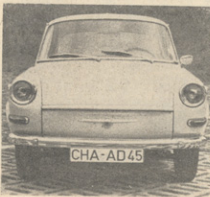
Ko že pišemo o bogati opremi, se moramo pritožiti nad ključavnicami. Desnih prednjih vrat ni mogoče zakleniti, vse kljčke in ključavnice so zelo grobo izdelane.

Oblikovalci v češki tovarni nimajo občutka za drobjarje, tudi barve oblog ne izbirajo z okusom. Volan je starost, in armaturni plošči je precej nepotrebnih in nepraktičnih stvari. Prav nič nam ni všeč ročica za utripalke, ki jo morate vrteti. Da so skrili dulec posode za gorivo pod znak na boku avtomobila, se zdi sicer duhovito, je pa zelo nepraktično, ker je odprtina premajhna in na črpalki radi udarijo s čerjo ob lak.

Marsikaj, kar se zdi na oko precej grobo, pa vendarle zanesljivo deluje. Pa ni bilo vedno tako. Tovarna se je zelo potrudila, da bi popravila v začetku za zahodne pojme zelo majavo kvaliteto. Tako si upamo zapisati, da je motor, ki so ga v zadnjih letih zelo izpopolnili, prav toliko dober kot motorji zahodne konkurence. Verjamemo tudi dolgemu števljenju podvozja in karoserije. Škoda je pohlevna in robustna, toda ne bolj, kot smo v tem razredu vajeni.

Za počasne voznike

Vzmetenje je po naši sodbi pretirno. In cukrček ni škoda niti po tem, da bi se dobro držala ceste. Čeprav je težja še kar dobro razporejena na prednjo in zadnjo premo — dobro za avto z motorjem in zadku — je vltava zelo občutljiva na bočni veter. Če sta v avtu samo dve ose-



bi in če je cesta le malo spolzka, škodi zelo spodnaša zadek. Pri tem pa smo prepričani, da se vitava bolje drži ceste kot hrošč VW do letnika 1961. Bolj ko je avto otežen, bolje se drži ceste. To je pravzaprav kar dobro. In čeprav opleta, je kos tudi zasneženim cestam.

Če se torej sprijaznimo z malodane podpovprečno lego na cesti, ki pa je vendarle zadovoljiva, ne moremo, da bi ne zapisali nekaj pikrih na račun motorja. Za naš gosti promet je preslaboten, premajhna je rezerva moči, da bi lahko varno prehiteli. Tovarna bi morala končno nehati izdelovati 100-kubični motor in vse škode opremiti s 1100-kubičnim motorjem s 45 KM.

Po naši sodbi je vitava kot nalašč za počasne voznike, ki ne pritisnejo čez 90 kilometrov na uro. Do te hitrosti je namreč vse zelo dobro uglaseno: voznik ne občuti trdih vzmeti, v avtu veliko manj ropota, kot če vozite hitreje. Zal je udobna le toliko kot dobri avtomobili pred desetimi leti.

Pri tem ne gre zamolčati, da je precej varčen avto, toda kdor jo kupi, naj ne pozabi, da jo bo zelo slabo prodal in se mora že vnaprej zavedati, da bo moral biti najmanj nekaj let zadovoljen s tem, kar mu nudi.

Najbolj bo vitava všeč lastniku starega VW ali dauphine, ki je vajen te tehnične ravni, pa si želi prostornejši in boljše avto — za malo denarja. Po naši sodbi je idealno kupiti škodo vozniku, ki je zelo miren, ki na leto ne prevozi več kot 15.000 kilometrov, ki stanuje blizu škodinega servisa in ki je trdno odločen, da bo svojo škodo vozil najmanj pet let.

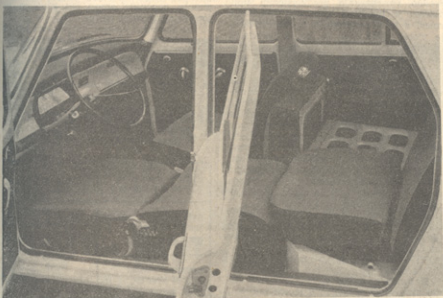
Dobro in slabo

Naj povzamemo se nekatere meritve: naša vitava je drveča kot vse škode 1000 MB.

Od 0 do 60 km na uro je pospešila v 8.4 sekunde, od 0 do 80 v 14.6 sekunde in od 0 do 100 km na uro v 25.2 sekunde. Dosegla je največjo hitrost 120 km na uro. Pri testnih vožnjah je v povprečju porabila 10.3 litra goriva na 100 km, pri tem na odprtih cestah od 8.5 do 10.8 litra na 100 kilometrov, po mestu pa od 10.6 do 11.5 litra na 100 kilometrov.

Če zapišemo odlike in pomanjkljivosti škode, za konec, seveda, ji v dobro štejemo: nizko ceno v primerjavi z močjo, prostornostjo in opremo; za ta razred prostorno karoserijo; štiri vrata; ležalnike in možnost preobrniti pol zadnje klopi, da je več prostora za prtljago; spredaj večji prtljažnik kot v hrošču VW; bolj obtežena se bolje drži ceste; avto je dovolj priročen; prestavna ročica na tleh gre dobro v roko; vztrajen motor; zanesljiva avtomatika za hlajenje vžig; razmeroma velika kolesa in dobro knjižico, kako si avto lahko sam popraviš.

V slabo gre škodi: zelo slabo se proda; močnejši 1100-kubični motor s 45 KM si je mogoče kupiti le za razmeroma višjo ceno v škodi 1100 de luxe; zelo trdo vzmetenje; serijske češke gume so sicer trajne, vendar zelo slabo prijemljejo; če je malo pridrvite v ovinek, zelo spodnaša zadek, če je avto malo obtežen; zelo občutljiva je na bočni veter; za velikost in težo avtomobila preslaboten motor, slabo prehitava; na desnih vratih ni ključavnice; oken na zadnjih vratih ni mogoče odpreti; neokusna armaturna plošča; nepraktična, nepriločna ročica za utripalke; povsem zastarela mazalka na vodni črpalki; slab servis; trgovci in delavnice so prepuščeni sami sebi, tovarna jim slabo pomaga z nasveti in idejami; izdelava je slabša kot pri konkurenci; videz karoserije je glede na nemško konkurenco žalosten in zastarel.



Po naši sodbi so češki inženirji zelo dobro izko-istili prostor za prtljago. Prtljažnik ima dva nadstropja: zgornji je približno tako velik kot polovica kadetovega, v spodnjem pa je poleg rezervnega kolesa še dovolj prostora za posodo za rezervno gorivo, verige in orodje. Smotno je tudi, da je mogoče preobrniti polovico zadnje klopi, da nastane tudi v notranjosti vozila precejšnja prtljažnik — kadar so v avtu samo tri osebe.