

museosta

Elämä Skodien kanssa



MYÖTÄ- & VASTAMÄESSÄ



Skoda on automerkki, joka on muuttunut nopeasti ja paljon sen jälkeen, kun sosialismi lopulta romahti. Kokosimme viiden aikakauden Skodat yhteen ja höystimme kokonaisuuden senioritoimittajallamme Matti Järvellä – hän aloitti autotoimittajana kaksi vuotta lehtemme perustamisen jälkeen 1965.

Matti Järvi, kuvat Anssi Kienanen

Octavian moottori edusti 30-luvun tekniikkaa



Octavian mittaristo on eräs aikakautensa selkeimmistä. Mittareiden alta piilkottaa sateenvarjomallinen seisontajarrun vedin.



Barumin ristikudosrenkas on kapea, korkea ja ajo-ominaisuuksiltaan onneton. Koristekehä tuli uutuutena tähän evämällin Octaviaan.



Tällä satsilla tekee jo melkoisen remontin ja prässillä rasvailee etuakselin lukuisat nipat. Muutama lisätyökalu, niin kansiremonttikin onnistuu.



Tyyppikilpi kertoo, että noihin aikoihin moottorin ja rungon sarjanumerot olivat samat. Jopa moottorin teho löytyy kilvestä.

Kaukaisella 50-luvulla, autoilun edustaessa uutta vapauden käsitystä, sotakorvausten maksamisen jälkeen ja Kekkonen tultua valituksi kummallisella yhden äänen kaupalla presidentiksi, ankaran tuontisääntelyn ja lisenssioinnin aikana perheemme siirtyi uuteen aikakauteen. Meille ostettiin SKODA.

Sille piti olla uskollinen niin kauan kuin sääntöjä piisasi, mutta heti kun tilaisuus koitti, olimme uskottomia. Kuitenkin matkan varrella kaikenlaisia Skodia tuli ja meni, ja Kestotestissämme käytiin läpi tehtaan jokainen

merkittävämpi malli.

Suomen ensimmäinen lehden tekemä Kestotesti ajettiin innokkaan teekkarijoukon avulla talvella ja keväällä 1965: siinä tämän tarinan toinen lähtökohta. Epätäydellisenä ja muistinvärisenä, mutta ehdottoman henkilökohtaisena. Mielenpitoiset ovat omiani, eivät lehden huolellisesti harkittuja lausuntoja.

Siis: puoli vuosisataa Skodien kanssa, myötä- ja vastamäissä sekä korjaamoilla.

Vuonna 1956 marssimme isäni kanssa Suomen Koneliike Oy:n myymälään Helsingin

Rautatien pohjoisreunalle, Kansallisteatterin naapuriin. Oli tulossa suuri hetki: perheeseen oltiin hankkimassa Autoa, ihka ensimmäistä.

Pitkän pätkäilyn jälkeen perheemme, siis isäukko ja minä, oli päättynyt ostamaan uuden Skoda 440:n. Tosin kenelläkään meistä ei ollut ajokorttia, mutta ”piireissä” eli voimakkaasti huhu, että ihan pian taas devalvoidaan ja nyt olisi aika ostella ulkomaantavaraa. Tämä 440 kantoi myös toista nimeä, Spartak, mutta se taisi olla niin aatteella kuormitettu sana, että myyjät eivät pukahaneetkaan siitä eivätkä ostajat kehdenneet mainita sitä edes lähimmille sukulaisilleen. Mutta

Skoda Octavia Super vm.

1961



Moottoritila on selkeä ja nykykäsityksen mukaan väljä. Ilmanpuhdistimen lisuke on maahantuojan uuteen autoon asentama erittäin järjestyksessä edellä.



Tavaratila on kohtuullisen iso, mutta varapyörän sijoitus tilaa tuhlaava. Tuolloin rengasremontti tien päällä oli tärkeysjärjestyksessä edellä.



Vaaleansävyinen ohjaamo on 50-lukua tyypillisimmillään. Polkimissa on erikoinen rakenne: jarrupoljin riippuu, mutta kytkin on laakeroitu lattiaan.

vaihtoehtoina oli joko ns. merimiesauto hirmuiseen ylihintaan tai sitten Mosse tai Warre. Siinäpä valintaongelmaa.

Niinpä ostimme uuden Skodan, 440 Exportin hintaan 375 000 mk, ja siirrätimme sen erään tuttavamme suhteiden avulla Orion Oy:n talliin Mankkaalle odottelemaan tulevaa kevättä ja ajokortteja.

Kevät koitti, ja niin alkoi autoilun aikakausi uusin ajokortein kummallisen hajuisessa ajokissa. Vaihteensiirtomekanismin toiminta oli mitä sattuu, tuulilasinyhkimet särkyivät heti sateen sattuessa ja istuinten säädöt olivat poik-

keuksellisen hankalia. Eikä moottorinkaan luotettavuus ollut niitä parhaita.

Voimanlähde oli alkuaan 30-luvulta. Sylinteriryhmä oli kevytmetallivalua ja siinä oli märät, erilliset sylinteriputket, joten peruskorjaus sujui helposti. Valurautakansi kansiventtiileineen oli varmaan se osa, joka piti moottoria koossa, mutta ilmeisesti heikosti suunnitellun jäähdytyksen takia pakoventtiilit pyrkivät palamaan suhteellisen lyhyen käytön jälkeen. Ilmiö taitaa olla melko tuntematon nykyautoilijoille.

Tämän auton kanssa opin tekemään venttiili-

remontin kenttäolosuhteissa parissa tunnissa. Piti olla vain kourallinen venttiilejä matkassa sekä muutama lisätyökalu auton oman, erittäin täydellisen työkalusarjan lisäksi: hiomatutti, rakomitta ja vähän parempi hylsy jatkovarsineen ja vääntimiseen kannen kiristystä varten.

Moottorin venttiilikoneiston perusongelmiin kuului myös jakopää. Alun perin siinä oli yksirivinen ketju, joka löystyi nopeasti ja alkoi helistää ja kalista. Asiaa korjattiin kaksirivisellä ja lopulta kolmirivisellä ketjulla, mutta tämäkään ei auttanut. Kun mitään ohjausta tai kiristystä ei ollut, alkoivat jakoketjun värähtelyt: oma ►►►

Skoda 1000 MB vm.

1969



Tonnisen takatuupparin sisustus on selvästi edeltäjänsä karumpi ja kojelauta mittareineen yksinkertaisemman näköinen. Erilliset etuistuimet edustavat hieman uudempaa ajattelua.



Tavaratila edessä on aika laaja, mutta matala. Välipohjan alla on varapyörä-kotelo.



Ensimmäisen polven takatuupparissa on kaikki takana aina lämmityslaitetta myöten. Moottori on uutuus vuodelta 1964.

massa retuutti ketjua rivimäärästä huolimatta ja taas helisi, välillä niin h-vetisti.

440:ssä oli todella vanhaa tekniikkaa uuden peltikorin alla. Tekniset ratkaisut olivat sotia edeltävältä ajalta: keskusputkirunko, kardaani-akseli putken sisällä, poikittaiset heiluriakselit takana sekä etujousituksessa poikittainen lehtijousi alaturkivartena ja vipuvarsivaimentimet yläturkivarsina. Toisaalta: aivan samanlaisia ratkaisuja käytettiin mm. Peugeot 203:ssa ja Mercedes-Benz 170:ssä.

Jouset olivat jotain pehmeää itämaista erikoisterästä, sillä yllättävän nopeasti uutena kor-

kealla killunut auto painui matalaksi ja takapään pyöräkulmat alkoivat näyttää ymmärrettäviltä.

Jotenkin tämä auto tuntui kuitenkin siedettävältä ajettavalta, mutta tehoa ei juuri ollut. 1 089-kuutioisesta koneesta puuttui myös vääntö eikä sekään auttanut, että kierrokset loppuivat heikkojen venttiilijousten takia kesken. Ruoste alkoi jo neljän vuoden jälkeen vai- vata, eikä etuiskareistakaan ollut enää mainittavaa hyötyä. Onneksi lehtijousipakka vaimentaa ihan itsekin, joten ajettavuus säilyi jonkinlaisena.

Seuraava automme oli Octavia vuodelta 1960. Se oli oikein Super eli käytännössä samanlainen kuin edellisen aukeaman kuvissa esiintyvä tummanpunainen yksilö. Pikkuiset evät toki puuttuivat takalokasuojista ja vaihdekaava oli perinteinen, kun nyt koeajamassamme siipimallissa se oli käännetty päinvastaiseksi.

Octavia oli tullut markkinoille 1959, ja se merkitsi edistysaskelta 440-malliin verrattuna. Nyt moottorikokoja oli kaksi, uutuuksena 1 200-kuutioinen. Kumpikin moottori oli kuitenkin vanha konstruktio.

Kehitystä oli tapahtunut edelliseen autoomme



Prahan syksy tuhosi tsekkien etuvetosuunnitelmat



Kaikki näytöt on koottu yhden lasin alle. Alareunaan on liitetty suomenkielinen tarra, jos joku sattuisi unohtamaan, mitä mittarit ja varoitusvalot ovat.



Vannekoko on nyt 14 tuumaa. Vyörenkaat tulivat uusina alkuperäisvarusteina.



Polttonestesäiliö on edessä ja täyttöaukko piilotettu koristemerkin taakse.



Kilpi kertoo, että kori ja moottori eivät ole enää samannumeroisia. Iskutilavuus kerrotaan, tehoa ei.

verrattuna: tuulilasinpyyhkimet toimivat nyt yhdessä ja koneistokin tuntui kestävä. Mutta vaihteensiirtomekanismi oli edelleen onneton, joten varsin pian rakentelin autoon uuden, alun perin Feliciasta peräisin olevan siirtojärjestelmän. Sen jälkeen vaihteiston kopasta tunki esiin kuminen uloke, josta lähti ylös napakka lyhyt vaihtetanko valkoisine nuppeineen. Jo alkoivat vaihteet löytyä!

Omia parannuksia syntyi myös venttiilikoneistoon. Maailmalta alkoi löytyä laadukkaampia pakoventtiileitä ja ennen kaikkea kestäviä venttiilinjousia. Yllättäen näet Triumph-moot-

toripyörän venttiilinjouset sopivat täydellisesti ulompien jousien paikalle ja kun lukkolautaset vaihdettiin täällä karkaistuihin parempiin, kone alkoi kestää vähän kierroksiakin. Myös alustapuolella riitti tapahtumia, sillä alkuperäisiskareissa vaihtui öljy vedeksi omia aikojaan, ja alle asennettiin Konin vaimentimet.

Nyt ajamamme, perusteellisesti entisöity Octavia on ehdottomasti hieno, hienompi kuin milloinkaan tehtaalta lähtenyt. Entisöijä on tehnyt todella huolellista työtä ja hankkinut osat ties mistä, aina uusia etulokasuojia myöten. Todel-

lista harrastuneisuutta osoittaa, että alkuperäisen näköinen verhoilukangas on kudottu itse!

Uusi tutustuminen Octaviaan on hassu kokemus, nostalgiaa on mukana niin että sitä tuntuu lähmääntyvän auton ikkunoiden sisäpintoihin kiinni. Jotenkin tämä uudestisyntynyt vanhus yllätti: muistini mukaan se oma auto oli jotenkin vikkelästi, jopa rallimaisesti ajettava. To-ki eroakin oli: alas painunut jousitus ja vyörenkaat – silloin uudet ja ihmeelliset Pirelli Cinturatot – antoivat aivan toisenlaisen ohjaustunnon ja sivuttaispidon. Ohjauskin palautti tehokkaasti ja reagoi äkkiä. Uusvanhassa autossa korkeat ►►

Takamoottorilla sinniteltiin sosialismin loppuun asti



Uudemmissa takatuuppareissa pyöreät mittarit tulivat takaisin. Toisessa taulussa on pelkästään varoitusvaloja, eli se on paikka lisämittarille.



Vannekoko pieneni edelleen. Nyt se on 13" ja renkaan leveys 165 mm. Muovin aika on alkanut pölykapseleissa.



Sekä tavara- että moottoritilan kannet ovat vaijerikäyttöisiä. Näin se oli kaikissa takavetomalleissa.



Tyypikilpi ei kerro enää oikeastaan muuta kuin painot ja korin numeron.

ja kapeat ristikudosrenkaat ovat kuin hyytävä tuulahdus historian yöstä. Ja vaihteenarvaus: se on aivan yhtä ongelmallista kuin muistinkin.

Alkuperäisen malliston suunnitteluvirheitä takia kaikki nämä Skoda-versiot olivat erittäin arkoja ruostumaan. Rakenteissa on vahvikkeita, pieniä kotelointeja, jotka on hitsattu suoraan pohjapellin alle. Niiden sisään ei pääsyt mitään kautta työntämään kotelonsuoja-aineita, joten pohja ruostui, kunnes päivä paistoi lattiankin kautta. Entisöidyssä malli-Skodassa asia on ratkaistu siten, että koteloihin on sisäpuolelta porattu pienet reiät. Itse kote-

lot oli tehty sikkikoneella ja pokattu hitsaamalla päät umpeen.

Kaiken kaikkiaan takaveto-Skodat ovat jotenkin sympaattisia ajokkeja. Niillä Suomi liikui, nimenomaan Octavialla. Malli on nimittäin pitänyt voimassa aivan viime aikoihin asti Suomen Koneliike/Helkaman vuosimyyntiennätystä. Vuonna 1962 Skodia meni kaupaksi 5 055 kappaletta. Tämä määrä ohittui vasta vuonna 2005.

Kaikki Skodan omat moottorit aina viimeisiin etuvetoisten mallien koneisiin asti ovat

kokemukseni mukaan vuotaneet öljyä jostakin nurkasta. Mutta sehän kertoi vain, että voitellua oli sisäpuolellakin...

Alkuaikojen Skodille oli myös ominaista, että niitten kuviteltiin olevan todellisten tee-se-itse-henkilöiden käytössä. Työkalusarja oli hyvin täydellinen jopa moottoriremontteja ajatellen. Oleellisempaa oli kuitenkin se, että auton mukana toimitettiin täydellinen varaosakirja, jonka avulla saattoi vaikka purkaa ja koota auton.

Sama ajattelu oli vallalla kaikilla muillakin itäautojen valmistajilla. Painemittarit ja rasvaprässit kuuluivat vakiovarustukseen. Esimerkiksi

Skoda 120 L vm. 1989



Tavaratila aukeaa erikoisella tavalla sivusuunnassa. Keulalla on jäähdytin ja kuljettajan edessä kotelo, joka peittää jarru- ja kytkinmekanismit.



Moottorin kansi on yhtä ahdas kuin useiden nykyautojen tavaratilan luukku: tästä piti alunperin tulla kontti. Polttonestesäiliökin on valmiiksi takana.



Ralliratti, alkuperäinen lisävaruste, antaa ohjaamolle oman tunnelmansa. Kokonaisuus on kuitenkin edelleen karu ja halvan oloinen.

jossain Mossessa oli kummallisesti mutkalle väännetty lenkkiavain jonkin tosi hankalassa paikassa olevan pultin tai mutterin kiertämiseksi. Taisi olla niin, että näiden autojen kotimaissa korjaamot olivat vain Puolueen herrojen tai valtiollisten laitosten ja kolhoosien autoja varten.

Me olimme kuitenkin kyllästyneet itäautoihin aina hajua myöten, ja kun tilaisuus koitti tai paremminkin sanottuna tuli pakollisena esiin, ostatin isäukolla brittiauton. Itse olin jo siirtynyt omiin autoihin hieman sillä ajatuksella, että ei enää ikinä! Mutta kuinkas kävikään?

50- ja 60-luvut olivat takamoottoriautojen viimeistä suurta valtakautta. Merkittävä autonvalmistaja VW vannoi takatuupparin nimeen, pienet Fiatit olivat sellaisia, kuten myös Simcan menestysmalli ”Tonni”. Renaultilla oli Dauphinen, Kasinsa ja Kymppinsä, BMW:llä 700-mallinsa ja niin edelleen. Pienempi valmistaja NSU askaroi sekin pelkästään näitten parissa.

Perinteellisempi teollisuus sekä idässä että lännessä teki sentään oikeita kardaniautoja, ja ne kummat ranskalaiset, niillä oli joitakin ihmeellisiä, etuvetoisia poikkeustuotteita. Ajan henki oli muuttumassa, ja sitä piti aisoissa vain yksi asia,

etuvetoautojen vetoakseliongelmat.

Tuskin olin päässyt eroon Octavia Superistamme, kun jouduin tutustumaan ihka ensimmäisen Kestotestin yhteydessä uuteen tsekkilokkaaseen. Auto oli Skoda 1000 MB. Sen yhteydessä kaikki konseptit oli pantu uusiksi moottorista ja voimansiirrosta itsekantavaan koriin asti. Tämähän oli ensimmäinen lajiaan tehtaan historiassa, sillä niin ”Piikkinokka”, ”Lahna” kuin 440-445-450-Felicia-Octavia -mallistokin edustivat putkirunkotuotantoa.

1000 MB:n moottori oli kallistettu noin 45 astetta oikealle. Lohko oli edelleen kevyt- ▶▶

Skoda Favorit 135 LS vm. 1994



Ensimmäisen etuveto-Skodan sisämiljöö seuraa edellisten vuosikymmenien kulkimista muotoilua selvästi jälkijunassa. Istuimet ovat aiempaa kauniimman näköiset, mutta ison miehen selkä ei mitenkään tahtonut mukautua niihin.



Tuttu nelosmoottori on saanut lisää iskutilavuutta ja päästömääräykset täyttävän ruiskutusjärjestelmän. Kansi on kevytmetallivalua.



Ison takaluukun taakse jää aika pieni tavaratila. Monikäyttöisyys kuitenkin kuittaa pikkuautoksi määrittävän Favoritin tavarankuljetusongelmat.

metallia, mutta nyt kokilliin valettua. Sen huomasi oitis valun pinnan laadusta.

Uusi kori oli aika erikoinen. Ensiversiossa oli katolla kummallinen matala evä, joka pian hävisi. Tyypillisen ilmeen autolle antoi moottorin ilmanotto, muotoillut aukot kyljissä takavien takana.

MB kehittyi jonkin verran olemassaolonsa aikana. Aukot takana muuttivat muotoaan, mas-ki siistiytyi ja lopulta nimikin hieman muuttui, vaikka systeemi pysyi ennallaan.

Kestotesti ei mennyt oikein hyvin, mutta ei-

pä se mennyt muiltakaan sen aikaisilta autoilta. Tuolloin testasimme autoja kolmen ryppäissä. Skodassa päädyttiin nopeasti moottoriremonttiin ja jossain vaiheessa konepellin alla syttyi pieni tulipalokin niin, että kaasutin sulj osittain. Mutta katkesipa testikumppani Fiat 850:stä kampaikseli, joka on ainutlaatuinen tapahtuma koko Kestotestin historiassa. Kolmas takatuupari, Simca 1000, sen sijaan selvitti testin suhteellisen hyvin. Silloisten huhukampanjoiden perusteella ”Tonnin” piti olla maailman huonoin auto.

60-luvun tapahtumiin liittyvät olennaisina

Prahan kevät ja syksy 1968 traagisine tapahtumineen. Saman vuoden alkukesällä, kun Tšekkoslovakia oli intoa täynnä, pääsin vierailemaan Mlada Boleslavin tehtaalla. Isännät esittelivät tuotannossa olevaa mallistoaan ja uusia ajatuksia. Etuvetoisuus leijui vahvasti ilmassa ja oli kuulemma aivan nurkan takana. Läntisessä Euroopassa alkoi näyttää siltä, että aika on muuttunut. Vahvat huhut tiesivät kertoa, että jopa Fiatkin oli tuomassa etuvetomallia markkinoille.

Prahan syksy eli muiden Varsovan liiton maiden toteuttama miehitys pysäytti kaiken, ja etuvetoisuudelle pantiin ylemmältä taholta piste.

Kauan odotettu etuvetoaika alkoi vuonna 1987



Kulmikkaaseen mittaritauluun on sijoitettu pyöreät mittarit. Mukana on jopa kierroslukumittari.



Vannekoko on edelleen 13", mutta nyt rengas on leventynyt ja mataloitunut: koko on 175/70 R 13. Muovisuojaus vanneen keskellä on aiempaa pienempi.



Skodassa piti vielä 90-luvun alussa ährätä useilla avaimilla. Yksivainjärjestelmä löysi VW:n mukaantulon myötä tiensä tsekkiautoonkin.



Tyyppikilpi on jo muuttunut kansainväliset normit täyttäväksi ja valmistenumerossa on seitsemätoista merkkiä.

Vuonna 1970 esiteltiin 100- ja 110-mallit, jotka olivat vain alkuperäisen 1000 MB:n kevyitä kohennuksia. Odotettua etuvetoista ei tullut.

Esimerkki-MB:mme on aivan malliston loppupäästä, ja se on jo aivan kunnolla ajettavissa oleva auto. Korirakenne – jossa on erikoinen lisäkotelomoottoritilan ja ohjaamon välissä sekä paksu äänieristysmatto takatavaratilassa – aiheuttaa sen, että tämä auto on yllättäen mukavampi ajaa kuin seuraajansa, jossa melutaso nousee satasen pinnassa kiusalliseksi.

Tuulihan näitä takatuuppareita heittelee kuin

luoja kerjäläistä, mutta järjestelissä nopeuksissa heitot on helppo korjata.

Aikoinaan sen ensimmäisen Skodan rattiin ihan ehtinyt, paremminkin selvittämään Kestotestin jälkihoitoa, laskeskelemaan hintoja ja tekemään loppuraporttia. Myöhemmin tsekkiautoja riitti 60-luvun loppupuoliskolla ajettavaksi jopa kyllästymiseen asti. Oleellista oli, että ne olivat luonnostaan sangen pieniruokaisia.

Mukana oleva MB on entisöity osittain kehonkuntoisesta, edellisen elämänsä aikana kolareidusta ja huonosti korjatusta aiheista. Auto on jonkin remontin yhteydessä menettänyt

alkuperäiset etulokasuojan nurkan ympäri kiertävät etuvilkkinsa. Omistajan mukaan kaikissa aihioissa tai latojen takaa löytyneissä vastavissa romuissa ainakin etuvilkut on taatunvarmasti rikottu.

Tässä mallissa on jo toteutettu pieni kasvojenkohennus, jossa takailmanottoaukut muuttuivat suorakaiteen muotoisiksi. Varapyörä on kaikissa Skodan takatuuppareissa enemmän tai vähemmän hankalasti tavaratilan alla. Vanhemmissa 1000 MB -pohjaisissa malleissa se on alas loppahtavan luukun takana ja aikoinaan olikin melko tavallista nähdä Skoda, jonka etu- ►►►

2000-luvulla työntötankokone sai vihdoinkin lähteä



Nykyautossa on nykyaution sähköiset mittarit ja muut näyttötaulut. Fonteilla tavoitellaan retrohenkeä.



Vanne on kevytmetallivalua ja kokoa taas se sama vanha kuin Octaviassa-kin, eli 15".



Yllättävän monesta eurooppalaisesta autosta puuttuu tupakansytytin. Sen sijaan autoissa alkaa olla pistorasioita erilaisia lisävarusteita varten.



Nykyään vaaditaan, että auton valmistenumero on helposti nähtävissä. Roomsterissa numero löytyy tuulilasintakaa.

luukku retkotti avonaisena. Uudemmassa takatuupparisarjassa avointa pyörää piti ylhäällä erityinen teline.

Vuonna 1976 tuli markkinoille uusi, leveämpi takatuupparimallisto. Auto oli muuttunut melkoisesti, joskin moottori oli edelleen samaa tyyppiä ja alusta identtinen edeltäjään verrattuna.

Takamoottorikonseptilla sinneteltiin aina sosialismin loppumetreille asti. Vuonna 1987 tuli mukaan 1,3-litrainen versio, jossa oli uutuutena kevytmetallikansi. Muuten kone oli suunnilleen

sama kuin se ensimmäinen 1 000-kuutiainen.

Kori kuitenkin juoruaa siitä, että se on alunperin suunniteltu juuri etumootoria ja etuvetoa ajatellen: jäähdytin ja lämmityslaitte ovat edessä ja polttonestesäiliö takaistuimen alla. Lämmitys ja ilmastointi olivat uudistuneessa korimallissa tosi surkeita. Kaikissa testeissä ja koeajossa tästä muistettiin erikseen mainita, ja olihan se Kestotestissämmekin kylmäksi tuomittu.

Eräiden tietojen mukaan Moskova esti etuvetosuunnitelmat siksi, että Skodasta olisi tullut paljon modernimpi auto kuin mikään silloisessa Neuvostoliitossa tehty – ja sitähan ei voitu sallia.

Nyt ajamamme 120 L on mallin lopettamisvuodelta 1989 ja siten myös lajinsa hyvä – vai olisiko parempi sanoa tyyppillinen edustaja. Ainakaan lastentauteja siinä ei pitäisi enää olla. Autona tämä on kuitenkin selvästi ongelmallisempi ja epämieluisempi ajaa kuin 1000 MB:n viimeinen versio. Moottori huutaa ja kori resonoi, ja edeltäjänsä lyhyempi auto on sivutuuliherkkä. Jousituskin tuntuu tökkivämmältä.

Tässä mallissa ei enää ole 1000 MB:n omalaatuisia poikittaista ilmakeinavaa takaseinän ja moottorin välissä, joten voimanlähteen melut tulevat suuremmin sisään. Vaikuttaa kuitenkin

Skoda Roomster 1.4 16V vm.

2008



Moottori kuuluu VW-perheeseen. Nyt ollaan nykyajassa, ja nokka-akseleita ja venttiileitä on sen mukaisesti. Moottoritila alkaa olla tavaraa täynnä.



Tavaratila ei tässäkään autossa ole suurensuuri, mutta pikkuautoon riittävä. Tila-auton muunneltavuus on selvä valttikortti.



Ohjaamo on pyöreämuotoinen ja täyttä muovia. Ero ensimmäisten muoviratkaisujen ja tämän välillä on huimaava.

siltä, että itse kori on osasyylinen kuminoihin ja jyrinöihin. Toisaalta melutaso pitää matkavauhdin kohtuullisena, 95 km/h nopeutta ei kerta kaikkiaan viitsi ylittää.

Polttoaineen menekki on tässäkin autossa kohtuullinen: ajolenkki Utti–Helsinki–Nurmi–järvi–Helsinki–Utti sekä kuvaukset ja muut pienemmät pyöritykset kuluttivat yhteensä vain 25 litraa bensiiniä!

Kyseessä ei ole mikään erityisesti entisöity auto, vaan omistaja ”osti sen kuleksimasta pois” ikääntyneeltä pariskunnalta, joka oli ajanut autolla selvästi alle 40 000 km. Maalipinta on suu-

rimmaksi osaksi alkuperäinen, samoin sisustus. Kaikki laitteet toimivat kuten pitääkin aina perinteellisen surkeaa lämpäriä myöten, eikä ruostepeikkokaan ole päässyt Skodaa mainittavammin järsimään.

Kaiken kaikkiaan 120 L on mainio esimerkki oman aikakautensa arkisesta käyttöautosta.

Kauan odotettu etuvetoinen nykyaika alkoi Tšekkoslovakiassa vuonna 1987. Bertone oli piirtänyt Favoritiksi nimettyyn autoon uuden monikäyttökörin ja alustakin oli jokseenkin suo-

ra kopio ensimmäisestä VW Golfista. Moottori oli kuitenkin viimeisistä takatuuppareista tuttu 1 300-kuutiainen, mutta varustettuna päävirtatyypisellä öljynsuodattimella.

Nyt Skodan ajettavuuskin alkoi olla läntisellä tasolla. Favorit oli hetken aikaa itäblokin edistyksellisin pikkuauto, tosin koko blokin hajoaminen oli jo hyvässä vauhdissa.

Berliinin muuri kaatui 9.11.1989, eikä Moskova enää pystynyt määräälemään mitä Tšekkoslovakiassa sai tehdä, ja mitä ei. Sittemmin koko maa jakautui Tsekin tasavallaksi ja Slovakiaksi. ►►

Skoda siirtyi vuodesta 1991 as-
teittain Volkswagenin omistuk-
seen, ja entinen tekniikka alkoi
vähitellen perin pohjin vanhentu-
neena poistua. Favorit vaihtui uu-
deksi Feliciaksi samalla kun sen
tekniikka vähitellen muuttui VW
Polon vastaavaksi. Samalla auton
hinta nousi.

Kun oheisissa kuvissa esiinty-
vä vihreä Favorit näki päivänva-
lon 90-luvun puolivälissä, VW-
yhteistyötä oli käyty jo hyvän ai-
kaa. 80-luvun takamoottorimal-

liin verrattuna on tapahtunut hui-
kea harppaus, vaikka Favorit on-
kin nykyautoihin tottuneelle mel-
koisen peltinen kapistus. Suurin
ero piilee tavaratilassa: persoo-
nallinen sivulle aukeava nokka-
luukku ja matala tila on vaihtu-
nut nykyaikaiseen suureen taka-
luukkuun ja kunnon muunnelta-
vaan konttiin.

Vuonna 1999 tehdas siirtyi täy-
teen VW-kauteen, sillä tuolloin
esiteltä Fabia sai toimia aloitus-

mallina myöhemmin nähdylle,
samalle pohjalevyllä rakennetulle
VW Pololle. Vaikka auto oli muu-
ten hyvin moderni, pienin moot-
tori oli vielä se alkuperäinen: Fa-
biassa lienee esiintynyt länsimai-
den viimeinen pieni henkilöau-
ton moottori, jossa oli työntöta-
koihin perustuva venttiilikoneis-
to. Moottori poistui tuotannos-
ta vasta vuonna 2003, kun Fabi-
aan liitettiin uusi kolmisylinteri-
nen 12-venttiilinen mylly.

Jotta kehityskaari olisi täy-

dellinen, otimme mukaan uu-
den Roomsterin, joka on esiteltä
lehdessämme useassa eri muo-
dossa: tavanomaisessa testissä,
vertailussa ja viimeksi Kestotes-
tissäkin. Autohan on pieni ti-
la-auto, oikeastaan tilankäytön
ihme.

Roomster liikkuu oleellises-
ti paremmin kuin historialliset
edeltäjänsä, mutta korkea ko-
ri tuntuu ottavan tehoveronsa
moottoritienopeuksissa. Kor-
keudestaan huolimatta auto on

Skoda Octavia Super vm. 1961

Iskutilavuus	1 221 cm ³
Teho	34,5 kW (47 hv)/4 500 r/min
Huippunopeus	118 km/h
Rakenne	Etumoottori ja takaveto, 4- vaihteinen rattivaihde, ykkösvaihde synkronoimaton. Erillisjousitus, eril- linen keskusputkirunko. Rengaskoko 5,50-15.
Mitat	Pituus 4 065 mm, leveys 1 600 mm, korkeus 1 430 mm, akseliväli 2 390 mm. Omamassa 920 kg.

Skoda 1 000 MB vm. 1969

Iskutilavuus	988 cm ³
Teho	35 kW (48 hv)/4 750 r/min
Huippunopeus	125 km/h
Rakenne	Takamoottori ja -veto, 4- vaihteinen lattiovaihde. Jäähdytin ja lämmityslaitte takana, polttonestesäiliö edessä. Erillisjousitus, itsekantava kori. Rengaskoko 155 R 14.
Mitat	Pituus 4 170 mm, leveys 1 620 mm, korkeus 1 390 mm, akseliväli 2 400 mm. Omamassa 765 kg.

Skoda 120 L vm. 1989

Iskutilavuus	1 174 cm ³
Teho	38 kW (52 hv)/5 000 r/min
Huippunopeus	140 km/h
Rakenne	Takamoottori ja -veto, 4- vaihteinen lattiovaihde. Jäähdytin ja lämmityslaitte edessä, polttonestesäiliö takana. Erillisjousitus, itsekantava kori. Levyjarrut edessä. Rengaskoko 165 R 13.
Mitat	Pituus 4 200 mm, leveys 1 610 mm, korkeus 1 400 mm, akseliväli 2 400 mm. Omamassa 910 kg.

Skoda Favorit 135 LSE vm. 1994

Iskutilavuus	1 289 cm ³
Teho	40 kW (54 hv)/5 000 r/min
Huippunopeus	140 km/h
Rakenne	Etumoottori ja -veto, 5-vai- hteinen lattiovaihde. Edessä joustintuet, takana yhdysheiluriakselisto. Levyjarrut edessä. Rengaskoko 175/70 R 13.
Mitat	Pituus 3 855 mm, leveys 1 620 mm, korkeus 1 420 mm, akseliväli 2 450 mm. Omamassa 875 kg.



tukeva ajaa, se ei huoju eikä heilu. Siinä mielessä se on siis erittäin nykyaikainen. Ohjausvaste on tosi asiallinen ja suuntavakavuus hyvä. Miellyttävä piirre on myös ainakin subjektiivisesti arvioituna mainio tie- ja tuuliläänien vaimennus. Eikä bensiinimoottorikaan ole kovin äänekäs.

Näistä nimenomaisista asioista huomaa kaikkein selvimmin, että maailma on kehittynyt melkoisesti. 

Skoda Roomster 1.4 16V vm. 2008

Iskutilavuus	1 390 cm ³
Teho	63 kW (86 hv)/5 000 r/min
Huippunopeus	171 km/h
Rakenne	Etumoottori ja -veto, 5-vaihteinen lattiovaihte. Edessä joustintuet, takana yhdysheiluriakselisto. Levyjarrut kaikissa pyöriässä. Rengaskoko 195/55 R 15.
Mitat	Pituus 4 205 mm, leveys 1 685 mm, korkeus 1 610 mm, akseliväli 2 620 mm. Omamassa 1 230 kg.

Skodan tärkeimmät sodanjälkeiset mallit

(Poislukien isommat, kuten uuden polven Octavia ja Superb sekä paketti-, avolava- ja muut erikoisversiot, ambulanssit jne.)

1101 Tudor ja 1102 Sedan 1946–1955. "Piikkinokka", joka perustui ennen sotia valmistettuun Popular-malliin. Moottorin tilavuus 1 089 cm³. Kaksiovisesta mallista tehtiin avoautoversio. Osittain puurakenteinen kori.

1200 1952–1956. "Lahna" tai "Vesipöhö". Sekä neliovinen henkilöautoversio että lukuisia farmarimallin pohjautuvia muunnoksia. Moottorin tilavuus 1 221 cm³. Vuonna 1961 markkinoille tuli 1202, erikoinen Combi-versio, jossa oikealla puolella kaksi sivuovea, toisella puolella yksi. Tämä versio oli tuotannossa 70-luvun alkuun asti.

440 1955–1959. Rinnakkaismallit tehokkaampi 445 ja avoauto 450, Felician edeltäjä. 445 osallistui mm. Monte Carlo -ralliin. Moottorin tilavuus perusmallissa 1 089 cm³, muissa malleissa 1 221 cm³.

Octavia 1959–1964. Moottorin tilavuus 1 089 cm³ tai 1 221 cm³ (Octavia Super). Uudentyyppinen etuakselisto, jossa poikittainen lehtijousi korvattiin poikittaisil-

la tukivarsipareilla ja kierrejousilla. Kasvojenkohotus (uusi maski ja siivekkeet) 1961. Farmarimalli Octavia Combi tuotannossa 70-luvun alkuun asti. Rinnakkaismalli Felicia, kaksiovinen avoauto.

1000 MB ja 1100 MB 1964–1969. Ensimmäinen takamoottoriauto. Moottori 988 cm³ tai 1 107 cm³. Auto säilyi koko ajan teknisesti suurin piirtein samanlaisena, ulkoasu muuttui.

S100 ja S110 1969–1975. Rinnakkaismalli 110 R Coupé 1970–1979.

105 ja 120 1976–1983. Tankki takana istuimen alla, jäädytyn edessä. Uusi kori, entinen alustatekniikka. Rinnakkaismalli 120 Coupé 1982–1983.

105, 120 ja 130 1984–1990. Hammas-tanko-ohjaus, leveämpi raideväli, päävirtaöljynsuodin, 13" renkaat, 1,3 litran moottori. 135 GLi, alumiinikansi ja katalysaattori, polttonesteen yksipistesuihkutus. Rinnakkaismalli Rapid Coupé.

Favorit 1988–1995. Ensimmäinen etuvetoinen Skoda, Suomeen vain 1,3-litraisella moottorilla. 1990 135 LSE, katalysaattori ja yksipisteruis-ku. 1993 useita pienempiä muutoksia niin tekniikassa kuin ulkonäössäkin. Mallinimistä huolimatta (käytössä 135 ja 136) suurin iskutilavuus edelleenkin 1,3 l. Rinnakkaismalli Skoda Forman, farmarimuunnos, jossa pidempi takajälitys.

Felicia 1995–2000. Edellisen kehitetty painos, kaikkiaan 1 600 muutosta. Konepellin alla edelleen työntötankomoottori, rinnalla VW:n 1,6 l bensakone sekä 1,9 l SDI (ahtamaton diesel).

Fabia 2000–. Täysin uusi malli, jossa runsaasti erilaisia moottori- ja varusteluvalintoja. Vanha työntötankokone korvattiin 2003 uudella kolmipytyisellä. 2007 esiteltiin uusi yrmymäinen, mutta teknisesti suunnilleen entisen oloinen toinen sukupolven Fabia.

Roomster 2006–. Tila-autoversio Fabian pohjalta, tekniikka identtinen.

