

Malý mercedes

Škoda Fabia první generace má tuhou karoserii, vynikající dílenské zpracování a perfektní jízdní vlastnosti.

Přirovnání k poctivému starému mercedesu snese

i základní škodoväcký motor 1.4 MPI

– moc nejede, zato je věčný.

V rubrice Autobazar

SM 12

Vyšlo 18. 3. 2013 Ford Kuga

SM 13

Vyšlo 25. 3. 2013 Citroën C1, Peugeot 107 a Toyota Aygo

SM 14

Škoda Fabia 1.4 MPI

SM 15

Vyšlo 8. 4. 2013 Nissan Note



Důvěryhodnější než HTP


 Jindřich Topol,
AAA Auto

Prodejnost tříválcového HTP je zásadně ovlivněna jeho kilometrovým proběhem. Na trhu se totiž nachází spousta utrpených exemplářů, které strávily svůj život převážně na dálnicích v roli služebníků aut, což bývá pro HTP předzvěstí brzké smrti. O jeho konstrukčních slabínách slyšel už snad každý, a byť jsou obavy mnohdy přehnané, jeho tržní pozice je ve srovnání s MPI s přibývajícím věkem ojetin nelehká. Vozy s více než 120 000 na tachometru už proto musí jít kupujícím naproti svou nižší cenou. Naopak starobylé MPI je kupujícími co do spolehlivosti považováno za sázku na jistotu. Jeho větší důvěryhodnost oproti tříválci je nezpochybnitelná a malá ochota zlevňovat tomu odpovídá. Zejména silnější verze s 50 kW představuje v solidní výbavě hotové bazarové terno a výkupčí autobazarů jsou ochotni se pro jeho nákup téměř přetřhnout. Za tyto vozy se pak proti podobně starému (nebo i o něco mladšímu) HTP při výkupu nezřídka nabízí klidně i o dvacet tisíc korun víc.

Servisní rady

Při převažujícím českém typu provozu [kratší trasy, menší roční celkový nájezd] doporučujeme měnit motorový olej každých 10 000 km. Zapalovací svíčky pak každých 20 000 km. A vždy po dvou letech nezapomeňte na novou chladicí kapalinu. Riziko selehání těsnění pod hlavou je při jejím okyselení skutečně značné.

Tak kvalitní malé auto už nikdy nikdo nevyrobí, což potvrzuje i druhá generace fabie s tvrdými plasty uvnitř, řadou ošizených detailů, jednoduššími světlými a prořídilým výčtem výbavy na přání. První fabia mohla mít xenonové světlomety, benzinový dvoulitr i silný diesel se šestiválcem (varianta RS) – o tom všem si může nástupce nechat zdát. Zejména takové, tedy plně vybavené a s nejlepšími motory, bývaly i vozy zapůjčované k novinářským testům. Realita u prodejců vypadala úplně jinak: Lidé kupovali základní verze Classic bez centrálního zamykání a žehrali na vysokou cenu

a malý zavazadelník. Představte si, že takové auto bez ničeho tehdy stálo přes 270 000 Kč!

Línější než felicie

V letech 1999 až 2003 se do již čistě koncernové techniky sdílené třeba s modelem Polo a Audi A2 ještě vklíněl vetřelec. Vlastní škodoväcký motor s třikrát uloženým klikovým hřídelem a rozvodem OHV, opravdu vycházející z litru roztáčejícího zadní kola Škody 1000 MB v roce 1964. S objemem 1,3 litru se pak přestěhoval dopředu pro favorit a felicii. Pro fabii byl naposledy, ale podstatně modernizován.

Zvětšil se zdvih, přibyla hydraulická zdvihátka ventilů, tužší klikový hřídel. S objemem 1,4 litru motor přestoupil do vyšší pojistné kategorie, ale uškrcen tenkými sacími a výfukovými kanály zůstal na původním výkonu 50 kW. Neměl proto čím zabojovat se 150 kg navíc a ve sprintu na 100 km/h to se starší felicií projížděl o dvě sekundy. To aby marketingově vznikl prostor pro souběžně nabízené 16V čtrnáctistovky od Volkswagenu s výkony 55 či 74 kW.

Koncernové schválnosti

I jiné věci měly až povahu sabotáže. Tři ložiska klikového hřídele přeci mají znamenat více vibrací než pět u motorů od Volkswagenu. A když se škodoväckým podařilo motor vyvážit tak, že jen tiše ševlel, přišel na řadu záměrný nesoulad mezi čidlem klikového a vačkového hřídele, na což řídicí jednotka reaguje výpadky zážehu. Jen proto, nikoliv kvůli nějaké nevyváženosti klikové hřídele, s sebou škodoväcký motor ve fabii při stání na křižovatce co chvíli škubne. Vybraní specialisté to dokáží vyléčit úpravou softwaru, stejně jako obloudnou prodlevu na přidání plynu a kolísání tahu, čímž trpěly vozy vyrobené od prosince 1999 do dubna 2000. Dle výrobce se to dalo léčit jen výměnou řídicí jednotky, kterou si v záruce ne každý vymohl. Kolísání tahu však může mít ještě prozaičtější příčinu – volný rozvodový řetěz, který zde sice nikdy nepraskne a nezničí motor, ale svými vibracemi



Foto Josef Zábek (16x) a archiv SM (2x)

Hranatá palubní deska bývala fabii vytýkána, ale je z vypěňovaných plastů, pro nástupce již nedosažitelných



Pár slov o motorech

▼ **1.0i** (1,0 R4, 8V, 37 kW, 84 N.m, 12/2001 – 8/2002): Unikátní litrová verze škodovského motoru figurovala již v prvním ceníku Škody Fabie – díky němu bylo možné psát o ceně již od 249 000 Kč. Nakonec však přišla až s ostudně ožebračenou verzí Junior koncem roku 2001 a i tam byla po chvíli nahrazena novým třívalcem 1.2 HTP. Na tak těžký vůz totiž opravdu nestačila.

▲ **1.4 MPI/50 kW** (1,4 R4, 8V, 50 kW, 120 N.m, 12/1999 – 3/2003): Tento motor byl k dispozici od samotného začátku produkce. Proti předchůdci ve felicii si nepomohl výkonově, ale točivým momentem ano. Jeho maximum vzrostlo ze 106 na 120 N.m.

▲ **1.4 MPI/44 kW** (1,4 R4, 8V, 44 kW, 118 N.m, 4/2000 – 3/2003): Zejména kvůli daňovým kategoriím německého trhu byla pět měsíců po představení modelu zavedena také varianta s výkonem sníženým na 44 kW. Má však logiku i z pohledu českého trhu. Přišla až po odladění prvotních problémů řídících jednotek a jejímu nastavení věnovali konstruktéři obrovskou pozornost. Jako nová byla tato verze o 10 000 Kč levnější, jezdí se s ní velice příjemně a rozdíl poznáte jen na dálnici.

▲ Skvělá volba ➤ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z českých autobazarů

Nejlevnější: 33 900 Kč, Fabia Combi 1.4 MPI/50 kW, r. v. 2002, najeto 348 700 km
Nejdražší: Testovaný vůz
Náš tip: 58 000 Kč, Fabia 1.4 MPI/44 kW, r. v. 2001, najeto 117 000 km



Proti 1.3 MPI ve felicii má čtrnáctistovka navíc hydraulická zdvihátka, elektronickou škrtki klapku a estetický protihlukový kryt

Varianty Comfort a Elegance dokonce měly světlýka upozorňující jiná vozidla na otevřené dveře. Které auto to dneska má?



Ocelové vnitřní kliky dveří byly výsadou nejdražší verze Elegance a několika akčních variant



Fabia vzdoruje korozi velice dobře, nicméně spoj předního blatníku s prahem mají takto hezký opravdu jen ty nejlepší kusy

Zavazadelník byl s objemem 260 l a 12 l menší než u felicie, což mnoha Čechům vadilo ještě víc než vyšší povinné ručení



Ceny náhradních dílů

Díl	Original
Těsnění pod hlavou válců	330
Lišta zapalovacích cívek	3988
Termostat	1110
Ložisko předního kola	2480
Táhl předního stabilizátoru	863
Brzdové destičky	1443
Jednotka servofřízení	18 329
Sací filtr	460
Kabinový mikrofiltr	436

Ceny v Kč včetně DPH na model 1.4 MPI, 2002



Sedačky vrcholné varianty Elegance měly kapsy i na bocích – to je super třeba pro mobilní telefon, který jinak v autě lítá



mate čidlo klepání (snímá detonační spalování), které pak snižuje předstih, a tím i výkon. Rozvodová sada stojí kolem šesti stovek a čas výměny (tedy zvýšené hlučnosti) obvykle nastane tak po 90 000 km.

Jinak je mechanika motoru 1.4 MPI skoro nesmrtelná. I po 400 000 kilometrech nebývá na válcích měřitelné opotřebení a hlavně ložiska klikového hřídele jsou zde jen tři, ale nikdy se nezačnou. Autor testu za dvanáct let, co recenzuje ojetiny, viděl bezpočet vylágrovaných bavoráků, toyot i motorů Honda. Ale nikdy žádného favorita, felicii, a tudíž ani fabii. Nejvážnější z běžných závad pístového motoru se díky šíři a správné konstrukci ložisek škodovce vyhýbá. Svoji roli hraje i účinnost motoru, který dělá málo odpadního tepla a nepřehřívá olej. Ukončení jeho výroby v březnu 2003 bylo tvrdou koncernovou režií. Plnil totiž i emisní normu Euro 4, takže sloužit mohl až do roku 2006.

Hodnocení

Komfort:	1,00
Prostornost:	2,25
Dynamika:	2,25
Pohonné jednotky:	1,50
Spolehlivost:	1,00
Kvalita:	1,00
Servisní náročnost:	1,00
Ceny a nabídka dílů:	1,25
Výsledná známka	1,41

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

Přednosti a nedostatky

- Tuhá karoserie
- Vynikající protikorozi ochrana
- Perfektní dílenské zpracování
- Velmi kvalitní materiály
- Neomezená životnost motoru
- Vynikající jízdní vlastnosti
- Snadný servis
- Široká nabídka náhradních dílů
- ➖ Omezená prostornost
- Jisté ergonomické chyby (středová konzole, řadič páka levnějších verzí)
- Omezená dynamika
- (byť pružnost dobrá)
- Vyšší spotřeba variant s dvojitým lambda-sond plnicích Euro 4 (většinou od 2001)
- Špatné nastavení software (zejména do 4/2000)
- Pomalší nástup brzd u verzí bez ABS

Jak šel čas

- 1999:** V prosinci uvedení modelu na trh. Motor 1.4 MPI s výkonem 50 kW.
- 2000:** V dubnu přepracování řídící jednotky a nová verze s výkonem 44 kW.
- 2001:** Koncem roku příchod verze Junior s malou verzí motoru Škoda 1.0 MPI/37 kW.
- 2002:** Decentní modernizace modelu – nová spodní mřížka v nárazníku a celočerná palubní deska. Příchod třívalce 1.2 HTP/40 kW, jež má mladoboleslavské motory nahradit.
- 2003:** V lednu příchod 12V varianty třívalce 1.2 HTP (47 kW). V březnu ukončení výroby motorů 1.4 MPI. Celkem v roce 2003 vyrobeno ještě 19 927 fabií 1.4 MPI.

Závady a problémy

- Pronikání oleje do vody.**
Následkem selhání těsnění pod hlavou. Motor s ocelovými vložkami v hliníkovém bloku má sklony ke tvorbě galvanických mikročlánků a nekalitní těsnění (chvilu dodávaná i do prvomontáže) pak často vydrží jen dva roky. V některých případech může být i křivý blok motoru.
- Svítilí kontrolka chladicí kapaliny.**
Obvykle vada čidla, které je součástí expanzní nádoby (mění se celá). Selže však většinou kvůli oleji ve vodě, čili tato závada dobře indikuje problém s těsněním pod hlavou.
- Hlučný pohon ventilového rozvodu.**
Krátký řetěz nikdy nepraskne, ale vibracemi mate čidlo klepání a motor je nejen hlučný, ale i ztrácí výkon.
- Rozličné závady motorové elektriky.**
Hlavní kabelový svazek položený na podélném nosníku se máčí ve vodě. Ve svolávací akci byl fixován do vyšší polohy.
- Falešné hlášení o ztrátě tlaku oleje (zvukový signál, červená kontrolka).**
Olej unikající kolem čidla natekl až do konektoru, kde působí jako izolant.
- Chrástící převodovka při stání na neutrálu.**
Ničemu to nevedí, chrastily už nově.
- Zničená škrtki klapka i řídící jednotka.**
Na vině je nános karbonu.

Euro NCAP (2000)

Ochrana posádky při nárazu

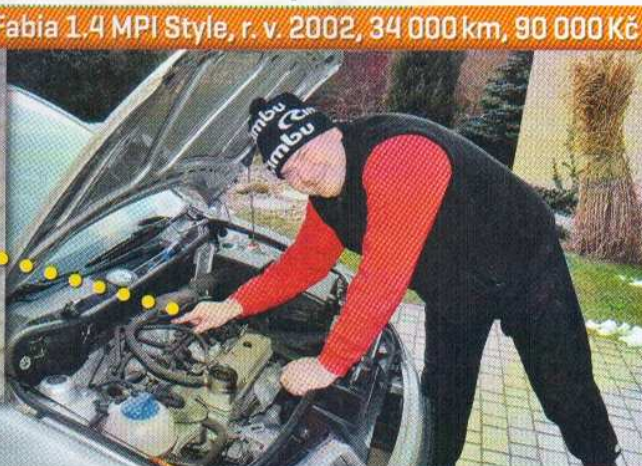


26 bodů

Škoda Fabia 1.4 MPI Style, r. v. 2002, 34 000 km, 90 000 Kč



Škrtky klapky lze snadno demontovat a vyčistit. Přidejte si to do servisního plánu.



Majitelka jezdila na servis někdy i po dvou tisících kilometrech. Motor byl proto uvnitř dokonale čist.



Rodinné stříbro pod lupou

Vyškolení moderními motory s časovanou životností, které český provoz s vozíkem k lesu přes pole odmění okamžitým rozpadem, jsou lidé ochotni platit zachovalé MPI zlatem.

Nutné investice

První fabia má velmi propracovanou konstrukci přední nápravy. Samotná ramena obsahují jen přední silentblok – zadní pryžové lůžko je samostatné a rameno se do něj nasouvá. Tento silentblok s výrazně elastokinematickou funkcí (umožňuje žádoucí změny geometrie při jízdě zatačkou) je nalisován v hliníkovém držáku přišroubovaném k ocelové nápravě. Zejména první provedení dílu dodávané do roku 2003 však špatně odolávalo. Vrzání po 30 000 najetých kilometrech není nic výjimečného. Výměny jsou časté a mechanici nadávají na pracnost. Značkový servis to s pomocí přípravku, jímž lze silentblok lisovat přímo na autě, zvládne za 1,2 normohodiny (průměrná cena v ČR je 446 Kč za normohodinu). Rozhodně doporučujeme měnit vždy oba silentbloky, navíc dnes již je jako náhradní díl dodávána třetí, podstatně odolnější verze. Velmi vhodné je následně seřídit geometrii, což značkovému servisu trvá 1,3 normohodiny.

Materiál [2 x 285 Kč] + práce [2,5 x 446 Kč]

1695 Kč



Testovaná fabia se v nabídce AAA Auto ohřála jen ten jeden týden, co jsme ji měli u nás v redakci. Vraceli jsme ji už rovnou novému majiteli, který složil zálohu, aniž by vůz vůbec viděl. Zřejmě k tomu měl následující důvody:

- Kdo mohl připlácet za lepší vybavení, obvykle (masírován médii odtrženými od reality) chtěl i nějaký modernější motor. Proto vůz s dálkově ovládaným centrálem, elektrickými okny, zrcátky, lepším autorádiem Symphony, chromovanými vnitřními klikami a atraktivními potahy akční verze Style patřil i bez klimatizace a ABS k tomu nejatraktivnějšímu, co můžete v bazaru s motorem 1.4 MPI koupit.

- Vůz měl najeto pouhých 34 000 km.
- První majitelkou auta byla dáma, která do servisu jezdila každý rok, jako by to byl zákon, byť mezitím najela třeba jen 2000 km.

Zdeněk Janda, úpravec a velký znalec i řada škodováků motoru, otvírá olejové hrdlo a hned vidí, že tady se měnil olej opravdu poctivě – žádné černé usazeniny. Přitom Janda málokoho za výměny olejů pochvaluje, když tvrdí, že nejlepší by bylo nové mazivo nalít každých 7500 km.

Demontuje kryt a vyndává škrtky klapky. Její zalepení karbonem je příčinou asi nejdražší závady, která může benzinové

fabie (nejen s tímto motorem) postihnout. Klapka se přestane dovírat, nesepe volnoběh, místo toho jezdec stále odírá jedno místo snímače polohy. A když ho prodře, tak dojde ke zkratu a shoří nejen elektronika klapky, ale i celá řídicí jednotka. Z naší klapky Zdeněk odstraní jen tenký film karbonu spíše ze zvyku – žádné nebezpečí ji ještě nehrozilo.

Vyndává sací filtr a ukazuje další kritické místo – kabelový svazek motorové elektriky, který konstruktér původně nechal povolat na podélném nosníku v místě, kam z karoserie teče dešťová voda. Zde však značkový servis nezklamal a předepsaná oprava upevněním svazku nad nosník už byla hotová. Odjíždíme se známku 1A a ještě se stiháme zeptat na spotřebu paliva. Při plynulé jízdě nám totiž nepadá moc pod sedm litrů, což není nejlepší výsledek. „Ano, auta s dvojicí lambda sond, jež poznáte třeba podle písmen 3PA na řídicí jednotce, mají i o litr vyšší spotřebu paliva. Nejlepší fungují ty do roku 2001 s nápisem 3PB,“ vysvětluje Zdeněk, jak při rychlé prohlídce v bazaru poznat MPI, které se už musí trápit s emisním stupněm Euro 4. A to byla také jediná nevýhoda testovaného vozu. Staré mercedesy taky nebyly úsporné, ale u čerpací stanice si mnozí připlácí radši než v servisu.



Když je chladicí kapalina takto čistá, nemůže být o vadném těsnění pod hlavou ani řeč. Varující by byl hnědý povlak na stěnách expanzní nádoby.

Označení 3PA ukazuje na systém s dvojicí lambda sond, 3PB na úspornější vůz s jednou



Technické údaje

Motor:	zážehový 8V čtyřválec
Zdvihový objem:	1397 cm³
Největší výkon:	44 kW při 4500 ot./min.
Největší točivý moment:	118 N.m při 2600 ot./min.
Převodovka:	pětistupňová manuální
Zavazadlový prostor:	260 l
Rozvor náprav:	2460 mm
Vnější rozměry:	3960 x 1645 x 1450 mm
Pohotovostní hmotnost:	1065 kg
Maximální rychlost:	164 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	15,8 s
Průměrná spotřeba paliva:	7,0 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	90 000 Kč

Konkurenti ojeté Škody Fabie

Fiat Punto (188)



Výroba: 1999–2007

Popis: Italský soupeřník fabie není tak ceněný, přestože též nerezne a uvnitř má důležitou věc navíc – stavitelnou bederní opěrku sedaček. Jinak jde však o poměrně spolehlivé auto, na němž může selhat na nejvyšší elektrické servořízení. I to však už umí šikovně české ruce opravit. Pod jeho kapotou se však může skrývat asi jediný motor na trhu, který se životností vyrovná MPI ve fabii – 1.2i 8V/44 kW je navíc tišší a úspornější.

Mercedes-Benz A (W168)



Výroba: 1997–2004

Popis: Když malý mercedes, tak proč ne opravdový? Třída A je ještě o 40 cm kratší než fabia – přesto uvnitř nabízí víc místa pro posádku. Trik spočívá v duté podlaze, jež je však zároveň příčinou prkenného naladění podvozku – to aby jej výše sedící posádka nepřevrátila. Bohužel kusů s bohatší výbavou je na trhu málo, benzinové motory mají hrubý chod a nejsou moc úsporné. Navíc z převodovek se často ozývají mlecí zvuky.