

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



**SZÉTSZERELTÜNK EGY ŠKODA OCTAVIÁT
AZ ELSŐ FÉLMILLIÓ KILOMÉTER UTÁN**





Félmillió megtett kilométer rossz minőségű utakon, mindennapos használat mellett – tiszteletre méltó feladat.

Hogyan volt képes ez a második generációs ŠKODA Octavia elviselni ezeket a körülményeket?

Hogyan birkózik meg a motor és más alkatrészek ekkora igénybevétellel?

Milyen hatással voltak a rendszeres szervizek a tízéves gépkocsi állapotára?

Ezek a kérdések állnak a cseh ŠKODA gyár projektjének középpontjában.



OCTAVIA

A close-up photograph of the rear of a silver car. The word "OCTAVIA" is prominently displayed in a chrome, three-dimensional block font on the trunk lid. To the right, a portion of the rear taillight is visible, showing its red and clear lens sections. The background is a blurred outdoor setting, likely a road or parking area.



Az ezüst színű ŠKODA Octavia Elegance 2.0 TDI /103 kW lépcsőshátú gépjárművet flottagépkecsiként vásárolták, és az 500 000 kilométeres távolságot egyetlen vezető tette meg vele üzleti és privát utazásai során. A gépkocsi karbantartása kizárólag ŠKODA márkaszervizekben, ŠKODA Eredeti Alkatrészek® felhasználásával és az aktuális gyártói előírások figyelembevételével történt a használat teljes ideje alatt.



A vezető cseh autós magazin részéről tesztvezetést végző szerkesztők mind egyetértettek abban, hogy a gépkocsi vezethetősége és általános teljesítménye sokkal kevesebb futott kilométerre enged következtetni, valamint a gépkocsi teljes mértékben alkalmas a további, problémamentes mindennapi használatra. A legtöbbjük csodálkozott, amikor megtudta, hogy egy „félmilliós” autóról van szó, leginkább 200 000 km-re tippeltek, és véleményük megegyezett abban, hogy az autó teljes mértékben alkalmas a további problémamentes, mindennapi használatra. Az autó korára csak a sokat használt fényszóró-kapcsoló és a kopott vezetőoldali kilincs utalt.





Hogyan teljesített az autó a gyakorlati teszt során? Az első indítás mindig simán ment, nem volt jele fokozott füstölésnek. Meleg motorral történő ismételt indulásnál azonban már megmutatkozott, hogy egyértelműen nem új gépkocsiról van szó. A motor kicsit hosszabb idő alatt indult be. Az utakon az Octavia mindennemű kopogás és rángatás nélkül futott. Erős gyorsítás és fékezés során egyértelműen enyhe iránytartási bizonytalanság volt tapasztalható, amelyért az elhasználódott lengéscsillapítók és az öreg nyári gumiabroncsok a felelősek.

Ugyanakkor, a motor tökéletesen működött. Nem jelentek meg sötét koromfelhők erősebb gázadást követően sem, csak a turbófeltöltő sípolása volt hallható, ez azonban nem volt káros hatással a működésre vagy a teljesítményre.

A hatsebességes manuális sebességváltó karjának gombja meglehetősen megkopott, és működése sem olyan pontos, mint egy új gépkocsinál, de a sebességfokozatok még mindig pontosan kapcsolhatóak. Ami kellemes meglepetést okozott, az a hangszigetelés, amely biztosította az utasok megfelelő komfortérzetét.





A tesztvezetés után a projekt utolsó állomása következett.

A német Auto Bild magazin rendszeresen szétszerel és kielemez gépkocsikat 100 000 kilométeres futásteljesítmény után.

A cseh Svět motorů auto-motor magazin úgy döntött, ezúttal ők is megteszik ezt – szétszerelnek egy félmillió kilométert megtett Octaviát a legkisebb csavarig lebontva, így minden alaposan megvizsgálható és kielemezhető. De a dízelrészecske-szűrő nélküli ezüst ŠKODA Octavia 2.0 TDI még a műhelybe vezető utolsó útja előtt átesett egy károsanyag-kibocsátási ellenőrzésen. Ezen az ellenőrzésen a gépkocsi sikeresen átment és alkalmas lett volna a további mindennapi használatra.





A gépjárműgyártók a mai gépkocsikat 250 000 kilométeres életciklusra tervezik. Ez a gépkocsi gond nélkül megduplázta ezt a számot, és nagyobb beruházás nélkül megbízhatóan szolgálna tovább. Megmutatkozott, hogy a második generációs ŠKODA Octavia egy nagyon jól megépített gépkocsi, amely kompromisszumok nélkül viseli a fokozottabb igénybevételt és jellemzője a mechanikai robusztusság. Esetünkben minden alapvető fődarab, mint például a motor és a sebességváltó, eredetiek voltak. Ami a karosszériát illeti, csak olyan helyen volt korrózió található, ahol valamilyen mechanikai sérülés érte. Mindazonáltal a korrózió mértéke nem volt azon a szinten, amely negatívan befolyásolta volna a karosszériaváz szilárdságát, és ezáltal a gépkocsi biztonságosságát. Nem találtak réseket, az elemek szorosan illeszkedtek egymáshoz. Egyetlen kritikus helyen sem voltak repedések. A kipufogó is eredeti volt.





Habár ez az Octavia nyilván nem csak sima utakon közlekedett – életének egy jelentős részét építési területeken töltötte – figyelemre méltóan jó állapotban maradt. Mindez természetesen nem magától értetődő; egy gépkocsi majdnem tökéletes állapotban való megtartása bizonyos feltételek teljesítését követeli. A projekt fő következtetései is ezt támasztják alá.

A gondos gépkocsivezető a legfontosabb szerep: empátiával és megfelelő módon kezelje autóját. A második feltétel a jó minőségű üzemanyag használata. A mai belső égésű motorok (különösen a dízelek) érzékenyebbek az üzemanyag minőségére. Majd végül, a problémamentes működés legfontosabb feltétele a rendszeres szerviz egy megbízható műhelyben, ahol jó minőségű, eredeti alkatrészeket, szervizfolyadékokat és olajokat használnak. Ismét bebizonyosodott, hogy a hivatalos márkaszervizben nyújtott gondoskodás meghozta gyümölcsét.



Service

Záruka mobility
Autonova Brno spol. s r.o.
Brno

A1028266

Razítko servisu Škoda *Full*

28. 6. 2012

430, 928



Service

Záruka mobility

Autonova Brno, spol. s r.o.
Brno

A1028266

Razítko servisu Škoda

Datum: *2. 4. 2012*

Stav km: *457, 012*

?, pokud byly splněny podmínky pro její poskytnutí. Záruka mobility platí
y splněny nebyly, políčko proškrtněte.

A ŠKODA Octavia szerviztörténetének fontosabb eseményei

| | |
|-------------------|---|
| 10 400 km | Egy liter motorolaj utántöltése. Ez ismétlődik egyszer vagy kétszer az egyes szervizek között (max. 0,11 liter/1 000 km átlagos fogyasztás). |
| 30 230 km | Első időszakos szerviz. |
| 49 259 km | Futómű ellenőrzés; ablaktörlőlapátok cseréje. |
| 82 023 km | Első meghibásodás: fékellenőrző lámpa kigyullad. Ok: hibás harmadik féklámpa. |
| 120 020 km | Vízpumpa csőcsonk cseréje (vízpumpa nem lett cserélve). |
| 151 164 km | Fékbetétek első cseréje. |
| 185 210 km | Gömbcsukló cseréje és féltengely gumiharangok megelőző cseréje. |
| 222 178 km | Tengelykapcsoló és sebességváltó olaj cseréje. |
| 252 658 km | Égéskimaradás a negyedik hengerben. Befecskendezők kábelezésének cseréje. |
| 292 365 km | Eredeti akkumulátor meghibásodása. Új akkumulátor behelyezése. |
| 294 160 km | Motorteljesítmény lecsökkenése. Légtömegmérő cseréje. |
| 316 587 km | Kopog a motor. Vezérműtengely csapágyak cseréje. |
| 332 951 km | Nyomtávrudak és féktárcsák cseréje. |
| 367 141 km | Vezérműszij cseréje (vízpumpával együtt), az egyik automata légkondicionáló szervomotor, első fékbetétek cseréje. |
| 384 328 km | Első lengéscsillapítók első cseréje. |
| 396 204 km | Hátsó fékbetétek első cseréje. |
| 430 938 km | Első tengely gumiszilentek cseréje. |
| 463 730 km | Féltengely gumiharangok cseréje, a légkondicionáló feltöltése első alkalommal. |
| 495 525 km | Utolsó időszakos szerviz. |
| 508 471 km | Az autó szétszerelése és kielemezése. |



Go!
service program

Látogasson el a **goservice.hu** weboldalra és regisztráljon, hogy autótulajdonosként a vezetéssel kelljen csak foglalkoznia, minden másban pedig a Go! service program segíthesse a gondtalan utazásban! Weboldalunkon tájékozódhat szolgáltatásainkról és aktuális akcióinkról.

2016. november