

» Okej, v nosu bi za dosego popolnosti moral biti dizelski motor, tisti 150-kojski (DSG recimo, zaradi konservativnosti in vlečenja prikolice odpade), in okej, v resnici se tu govori o bolj 'ruralnem' kupcu, a vseeno: testna Octavia se je v 14 dneh gostovanja v Avtomagazinovi redakciji izkazala za prvi multipraktik.

Če vas zanima, kje so nastale snežne fotografije, naj vam zaupamo, da v dolini Lungau blizu

Multipraktik

Takole: karavan družinske velikosti, štirikolesni pogon, dovolj zmogljiv, dovolj sodoben motor pa še vlečna kljuka zadaj. Kaj več bi si lahko še zaželel povprečen slovenski kupec?

besedilo: Dušan Lukič
■ foto: Aleš Pavletič in Matej Grošelj

Katschberga v Avstriji, kjer se deklarirani 'zelenosti' Avstrijcev navkljub v nekaj kilometrih doline skriva kar šest ledeno-snežnih dirkališč. Tja je bilo treba pripeljati drift dirkalnik zvezdnika Avtomagazinove drift ekipe Luke Marka Grošlja, in ker je imela Octavia vlečno kljuko, ji je seveda ta čast pripadla brez posebnega pomisleka. In še dobro, da smo jo izbrali, saj do dirkališč vodijo resnično strmi, zasneženi klanci. A štirikolesni pogon z novo Haldex sklopko četrte gene-

TSI (in ne več TFSI) zmore 160 'konjev' (oziroma 118 kilovatov), dobre skupne tri tone Octavie, prikolice in dirkalnega BMW-ja pa je premikal brez kakršnihkoli težav, ne da bi bilo treba pretirano posegati po prestavni ročici, saj je zaradi svojega (turbo)

primeru pa se je izkazalo, da zna biti dovolj zabaven na snegu, kadar želite, a hkrati (tudi po zaslugi serijskega in pohvalno popolnoma izklopljivega ESP) tudi zelo varen.

Seveda novi štirikolesni pogon ni edina novost, ki jo je Octavia dobila ob pomladitvi

„Štirikolesni pogon z novo Haldex sklopko četrte generacije se je izkazal.“



racije (ki je elektronsko nadzirana in precej hitrejša od prejšnje, ki je bila v Octavii pred pomladitvijo, ki se je zgodila konec lanskega leta) se je kljub slabim zimskim gumam izkazal, enako pa velja tudi za motor.

1,8-litrski bencinski štirivaljnik z oznako



navora, hkrati pa tudi zveznosti in uglajenosti delovanja vsaj tako primeren kot dvolitrski dizel. In ob tem se izkaže, da je tudi veliko tišji, kazen pri porabi pa tudi ni tolikšna, da bi vas lahko odvrnila od nakupa. Ob zmerni vožnji se je vrtela okoli ali pod osmimi litri, ob vsakodnevnih mestni uporabi malo pod desetico, ob vlečenju prikolice (avtocesta in gorske lokalne ceste) pa je komajda zlezla proti dvanajstici. Dizel je sicer za liter do dva varčnejši (prej liter kot dva), a tisočaka dražji in precej manj zmogljiv. Če niste res mahnjeni na varčevanje, je TSI (tudi) tukaj boljša izbira.

Še za trenutek ostanimo pri motorju, menjalniku in štirikolesnem pogonu: med sabo se odlično razumejo, je pa opazna razlika glede na prejšnjo različico 4 x 4, saj je avto nekoliko bolj podkrmrjen. V vsakem



konec lanskega leta (za letošnje modelno leto). Najočitnejše so nove luči in večja maska, nov pokrov motorja z bolj poudarjenimi gubami, nov odbijač, nova vzratna ogledala z vgrajenimi LED-smerniki, drugačne so zadnje luči, nov, izrazitejši je zadnji



ja dober tudi za višje voznike. Novi in očesu prijaznejši so tudi merilniki (ki pa ostajajo linearni in zato manj pregledni, kot bi bilo treba, kar glede na slovenske prometne kazni ni nezanemarljivo dejstvo), med katerimi je zdaj tudi večji večfunkcijski prikazovalnik.



odbijač ... Oblikovalsko so seveda posodobili tudi notranjost Octavie. Volan je enak kot v Superbu (in zamerimo mu, da tudi pri opremi Elegance na njem ni gumbov za upravljanje funkcij avtomobila in avtoradia). Sedeži so novi in priznati je treba, da so boljši kot v prejšnji različici, položaj za volanom pa z izjemo predolgega giba stopalke sklopke osta-

Dodali so nekaj srebrnih obrob, na sredinski konzoli pa kraljuje velik, za dotik občutljiv zaslon za upravljanje avdiosistema - in kljub tipki 'Phone' ob njem je treba na žalost zapisati, da osnovni Bluetooth sistem za prostoročno telefoniranje ni vključen v ceno, kar avtomobilu seveda zmanjšuje varnostno oceno. Dovolj prostora je tudi na zadnjih

Škoda Octavia Combi 1.8 TSI (118 kW) 4x4 Elegance

Cena osnovnega modela: 25.609 EUR
Cena testnega vozila: 27.674 EUR

NAŠE MERITVE
T = 3 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 66 % / Stanje kilometrske številca: 8.066 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 8,0 s
402 m z mesta: 15,8 s (139 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV.): 6,8 s
50-90 km/h (V.): 8,7 s
80-120 km/h (V.): 9,4 s
80-120 km/h (VI.): 12,3 s

NAJVEČJA HITROST
218 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 10,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.798 cm³ - največja moč 118 kW (160 KM) pri 4.500-6.200/min - največji navor 250 Nm pri 1.500-4.500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.500 kg - dovoljena skupna masa 2.085 kg.
Mere: dolžina 4.569 mm - širina 1.796 mm - višina 1.517 mm - prtljažnik 580-1.500 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 218 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - poraba goriva (ECE) 10,3/6,2/7,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motor
▲ uporabnost
▲ prtljažnik

▼ na volanu ni gumbov za upravljanje avdiosistema
▼ ni Bluetooth sistema za prostoročno telefoniranje
▼ predolg gib stopalke sklopke
▼ merilniki nimajo povečanega območja mestnih hitrosti

Končna ocena

Octavia Combi je v kombinaciji s štirikolesnim pogonom avto za vse razmere (konec koncev je tudi nekoliko višje nasajena od različice brez 4 x 4). Vprašanje je le, kateri motor in menjalnik izbrati - in 1.8 TSI je tu odlična izbira.

sedežih, že v osnovi 580-litrski prtljažnik z dvojnimi dnom pa uporabno vrednost avtomobila le še povečuje.

Casi, ko so bile Škode poceni, so seveda že zdavnaj minili, o čemer priča tudi pogled na cenik: taka Octavia (brez dodatne opreme) vas bo stala dobrih 25 tisočakov. Precej denarja, a po drugi strani precej manj od večine primerljivo velikih, uporabnih in opremljenih avtomobilov. Ne dvomimo sicer, da bo večina takih Škod v nosu imela dizelski motor, a če razmišljate o nakupu, nikar ne pozabite poleg dizla preizkusiti tudi bencinca. Rezultat primerjave vas utegne (ali pa tudi ne, če je vaše razmišljanje podobno našemu) presenetiti. ◀◀