

Predsudky mají život tužší než antibiotikům odolná bakterie a boj s nimi je stejně složitý. Nikdo rozumný už dnes nevěří tomu, že ženská má doma vařit a starat se o děti, a stejně tak by nikdo neměl mít důvod pochybovat o tom, že moderní malolitrážní benzinový motor dopovaný turbem v pohodě stačí utáhnout běžné rodinné auto. Co utáhnout, on s ním dokáže pěkně zamávat. Ovšem tyhle pochyby mi nedávno v krystalicky čisté podobě naservíroval redakční kolega, který nevěřil, že „jenom dvanáctistovka“ stačí na kombíkovou fabii. Doteď v ní měl 1.4, a bylo to „jen tak tak“. Takže, Michale: motor 1.2 TSI stačí – a krásně – i na kombíkovou octavii. Test kombíku třetí generace, jednoho z prvních v Česku, je důkazem.

Motor je ozdobou

Motory TSI koncernu Volkswagen jsou nejlepší turbobenziny z těch masově vyráběných, s nimiž jsem měl tu čest. I naše 1.2 ochotně jede, je kultivovaná, tichoučká. Prostě první liga – od koncernu dostala Škoda to nejlepší, co je k máni.

Pravda, zažitých návyků se člověk zbavuje jen těžko. Tak třeba jedu po dálnici, brzdím před omezením v kopci na 80 km/h, a bezděky podřazuji z šestky na pětku. Ale ouha, šípka mi ukazuje, že mám opět řadit nahoru! Cokoli nad 1 500 otáček prostě motoru stačí. Pak jen stačí přišlápnout, a opět bez vytáček přidává. Později při popojíždění v koloně do kopce nechávám otáčky spadnout na volno-

OBJEV

Upravený podvozek

Jak to, že to v kombíku miň drncá, že kola tolik neodskakují na nerovnostech a líp se s nimi vypořádají? Vždyť přece u liftbacku, testovaného koncem února, jsme si stěžovali, že komfort odpružení, a tím i svezení je o něco horší než u dosluhující octavie II. generace. **Novinka totiž dostala vzadu jen obyčejnou tuhou nápravu**, „štangli“, což byl oproti víceprvkovému zavěšení dvojkové oktávky krok zpět (vynucený úsporou nákladů). **V kombíku však máme pocit úplně jiný – komfort je překvapivě dobrý i s nízkými pneu 225/45 R17.** Zjišťovali jsme proto ve Škodovce, zda dostal kombík jiné technické řešení. Odpověď byla velice překvapivá: nejen **kombi, ale i liftback už nově dostávají upravené tlumiče a pružiny.** Škoda tak rychle zareagovala na novinářské kritiky vozů z „nulté“ série **a podvozek vyladila.** Bravo!

běh, a pak se zařazenou dvojkou jen přidávám plyn. Motor se vždy chytá, nechcípne, auto se hezky rozjíždí. To by mi u „atmosféry“ neprošlo.

TSI se nemusí vytáčet, jak jsme zvyklí. I na šestku umí jet sedesátkou při 1 200 otáčkách, při 130 km/h točí 2 750 – o tisícovku méně, než by točil atmosférický motor. Turbo mu dodává hlavně pruž-

nost, motor je použitelnější v nižších otáčkách, krásně táhne odspoda. Jen v dlouhých dálničních stoupáních narazí motor na své limity, naložené auto svých 140 km/h udrží, ale už nepřidá. Což je pochopitelné, je to druhý nejslabší motor v nabídce – k čemu by pak byly ty silnější...

Spotřeba do sedmi litrů

A co spotřeba? Po celých téměř dvou tisících ujetých kilometrech jsme dosáhli průměru 6,9 litru. To vůbec není špatné, protože náš hlavní mód byly rychlé dálniční přesuny, čemuž odpovídá i rychlostní průměr 70 km/h. Na okreskách jsme dokázali jezdit za 6,5 litru, vysloveně ostrá jízda vytáhla z nádrže o litr více. Nepotvrdilo se tak, že by turbomotor byl přehnaně citlivý na jízdní styl nebo že by byl příliš žravý.

A jinak? I ve vysokých rychlostech je uvnitř ticho, kabina je výborně odhlučněná. Řízení, brzdy, řazení – nic nežadává příčiny k výhradám, vše chodí hladce, přesně a precizně. Ruční brzda překvapí kratičkým chodem, stačí ji potáhnout o jediný zub, rozjezdům do kopce pomáhá „hill holder“, který tři sekundy auto podrží. Funguje to výborně.

Velký kufr je o něco dražší

Octavia je krásný vůz, lidé se za ní otáčejí. A líbí se jim – většina asi z 15 lidí, kteří mě během víkendu oslovili, se shodla na tom, že kombi je bere víc než klasický liftback. Holt jsme národ kombikářů.

A octavia v tomhle ohledu exceluje: je-