

Škoda, nějaká skromnější nafta Touru II velice chybí. Při přítomnosti turbodieselu by se mohl stát ideálním firemním autem a jistě by o něj měly zájem i české rodiny.

Hi-tech proti klasice

Pod kapotou „nové“ Octavie se skrývá la nejmodernější koncernová technika – čtyřválec 1.2 TSI, který v souladu s trendem downsizingu nahradil klasickou atmosférickou šestnáctistovkou. Ve srovnání s ní nabízí podstatně lepší parametry. Chybějících 0,4 l objemu dohání přeplňovaným turbodieselem a také moderním vstříkáváním benzínu přímo do válců. Výkonový náskok 2 kW je téměř zanedbatelný, zato nárůst točivého momentu o 27 N.m a hlavně jeho dostupnost v mnohem širším rozmezí otáček představuje výhodu opravdu podstatnou.

Praktické zkušenosti

Čtyřválec 1,6 l s variabilním sacím potrubím se nám v testovaném touze zdál v lepší kondici než při našich dřívějších setkáních – buď se jednalo o mimořádně dobře zajetý kus, či nové

naladění na Euro 5 motoru kupodivu prospělo. Ve starších testech verze Euro 4 se nám totiž tento letitý motor jevil jako dost líný a také žíznivý, tentokrát jsme ale byli příjemně překvapeni.

Nic to však nemění na faktu, že motor 1.2 TSI je podstatně lepší. Ve srovnání se šestnáctistovkou šel tento agregát snadněji za plynem, byl výrazně pružnější a více se nám zamlouval i jeho zvukový projev. Asi nejvíce ale uživatele potěší skromný apetit – viz rámeček.

K poslední informaci musíme jen připomenout, že TSI mělo u testovaného exempláře nevýhodu většího valivého odporu širších pneumatik, jinak by jeho náskok v úspornosti mohl být ještě výraznější než naměřených 0,5 l.

Motor 1.2 TSI těží nejen ze své moderní techniky, ale také ze spojení s šestistupňovou převodovkou. Ta boduje hlavně v dálničním provozu – při rychlosti 130 km/h točí turbomotor o více než 1000 ot./min méně – a to už je znát nejen na spotřebě, ale i hladině vnitřního hluku. Ani jednotka 1.6 ovšem při českém dálničním limitu posádku hlučností neobtěžuje.

TEST SPOTŘEBY

Menší rozdíl

Spotřeba udávaná výrobcem je jedna věc a praxe druhá. Rozdíl mezi dvouventilovým čtyřválcem 1.6 MPI a pře-

Škoda Octavia Combi Tour 1.6 MPI: 6,8 l/100 km

plňovaným 1.2 TSI činí podle Škodovky 1,5 l/100 km ve prospěch novějšího

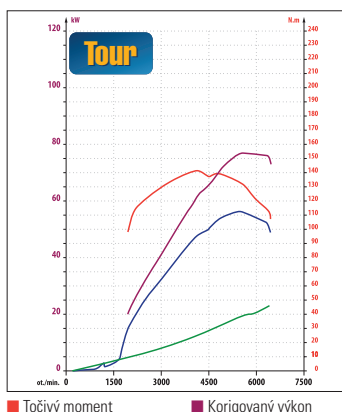
agregátu. Zvolili jsme 92 km dlouhou trasu vedoucí zčásti po okresních silnicích, dálnicích a několika obcemi, kterou jsme projeli průměrnou rychlostí 61 km/h. Pákně za sebou ve stejný čas při stejné hustotě provozu. Samozřejmě proběhlo střídání řidičů, aby se eliminoval případný odlišný styl řízení.

Škoda Octavia Combi 1.2 TSI: 6,3 l/100 km

VÁLCOVÁ ZKUŠEBNA

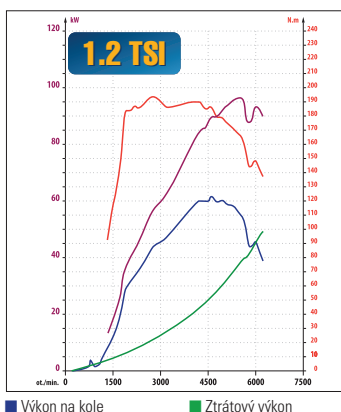
Naše měření

Obě motorizace Škody Octavia jsme vzali do válcové zkušebny, napojili na přístroje a změřili skutečné hodnoty největšího výkonu a maximálního točivého momentu. Rozdíly? Značné!



Skutečné výkony

	1.6 MPI	1.2 TSI
Největší výkon (kW/ot. za min)	77,5/5610	97/5520
Maximální točivý moment (N.m/ot. za min)	142/3990	195/2810



■ Točivý moment ■ Korigovaný výkon ■ Výkon na kole ■ Ztrátový výkon

Údaje o testovaných vozidlech

S vozy jsme najezdili celkem 1385 km. Škoda Octavia Combi Tour 1.6 používala pneumatiky Continental ContiWinterContact 205/55 R16, Octavia Combi 1.2 TSI obouvala pláště Semperit Speed-Grip 225/45 R17. Během měření bylo jasno s teplotou kolem 10 °C.



Škoda Octavia Combi Tour 1.6

Škoda Octavia Combi 1.2 TSI

ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE

Motor	zážehový čtyřválec OHC	zážehový přepl. čtyřválec OHC
Zdvihový objem (cm ³)	1595	1197
Největší výkon (kW/ot. za min)	75/5600	77/5000
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	148/3800	175/1550-4100
Převodovka	manuální pětistupňová	manuální šestistupňová
Délka x šířka x výška (mm)	4572 x 1769 x 1468	4569 x 1769 x 1468
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2578, 1541/1514	2578, 1541/1514
Pohotovostní/užitelná hmotnost (kg)	1210/675	1205/675
Objem zavazadelníku (l)	605/1655	605/1655
Objem nádrže paliva/dojezd (l a km)	55/764	55/965
Nejvyšší rychlost (km/h)	189	192
Emise CO ₂ (g/km)	168	134

Objemy zavazadelového prostoru platí pro vozy s lepicí sadou místo rezervního kola

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pružnost na 4. RS (60–100 km/h)/5. RS (80–120 km/h) (s)	12,03/16,88	9,36/13,37
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	4000	2850
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	6,8	6,3
Brzdový čas z 50/90/130 km/h (s)	1,98/3,03/4,57	1,79/2,99/4,32
Místo podélné/na kolena ideál (cm)	159/13	159/13
Vertikální prostornost P/Z, místo nad hlavou P/Z (cm)	90-98/96, 3–11/7	90-98/96, 3–11/7
Šířka interiéru P/Z, šířka v loktech P/Z (cm)	127/126, 144/142	127/126, 144/142
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	51 x 47/49 x 40	51 x 47/49 x 40
Rozměry opěrada řidiče (délka x šířka) (cm)	62 x 48	62 x 48
Průchodnost zavazadelového prostoru (výška x šířka) (cm)	88 x 105	88 x 105
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	65/190	65/190

„Místo podélné“ – součet vzdálenosti od předléh opěrada a sedáku levé zadní sedačky k opěrdu sedadla řidiče a od předléh opěrada a sedáku řidiče k nejbližšímu místu palubní desky. „Vertikální prostornost“ – největší vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpredu i vzadu na levém sedadle. „Místo nad hlavou“ – totéž, ale nad hlavou figuranta – rozmezí vzniká výškovým nastavením sedadla. „Šířka interiéru v loktech“ – nejmenší/největší vzdálenost mezi loketními opěrkami dveří vpredu i vzadu. „Průchodnost zavazadelového prostoru“ – vertikální/horizontální vzdálenost mezi dvěma nejbližšími body v otvoru zavazadelníku. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k osobě s výškou 180 cm.

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	12,3 (o 17 % horší)	10,9 (o 4 % horší)
Renault Mégane Grandtour 1.6 /81 kW	10,5 (100 %)	100 %
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	9,7/5,6/7,2 (o 26 % horší)	7,2/4,9/5,7 (nejlepší)
Škoda Octavia Combi 1.2 TSI/77 kW	5,0/3,4/4,0 (100 %)	100 %

Nová MICHELIN Alpin

Michelin představuje nejnovější zimní pneumatiku. Obutí čtvrté generace s názvem MICHELIN Alpin.

Nová pneumatika byla navržena tak, aby vyhovovala široké nabídce vozidel, od městských vozů a kompaktních až po MPV a sedany. Pneumatika je vhodná pro regiony, kde jsou zimní cesty převážně mokré, často namrzlé a pokryté sněhem.

MICHELIN Alpin přináší neporovnatelný výkon v oblasti záběru, životnosti běhounu a úspory paliva a to ve všech zimních podmínkách, tzn. i za deště i za sněhu. Z praktického hlediska umožňuje jet pneumatika řidiči o 10% rychleji než její předchůdce a nabízí o 5% kratší brzdnou dráhu. Díky zdokonalené směsi umožňuje nový běhoun jezdit motoristům o jednu zimu déle, než je tomu u konkurenčních pneumatik. Navíc k těmto dvěma charakteristikám, přidává MICHELIN Alpin i třetí a to úsporu paliva.

K dosažení vyrovnaného výkonu v sobě integruje nová MICHELIN Alpin moderní technologie. Některé z nich jsou vymyšleny z pneumatik pro severské podmínky. Tyto „severské“ pneumatiky, umožňují řidičům jezdit v komplikovaných zimních podmínkách,

na ledu, na sněhu – ať už je čerstvě napadáný nebo rozježděný a následně zmrzlý. Je vhodná do teplot mezi 0° a -60° C. Tato technologie umožňuje lépe ovládat vozidlo a to v jakékoliv zimní situaci.

Čtvrtá generace MICHELIN Alpin přináší nesrovnatelně vyšší bezpečnost a úsporu nákladů díky běhounu s dlouhou životností. Michelin vyvinul komplexní technické řešení založené na dvou nových technologických řešeních.

Zaprve, Michelin udělal úpravy na běhounu, který v roce 2009 představil na MICHELIN X-ICE North. Běhoun Full Active, který v sobě obsahuje pět nových vylepšení. Tato část pneumatiky, která je v kontaktu s vozovkou, je navržena tak, aby naplnila jednoduchý cíl: každý čtvereční milimetr kontaktní plochy musí pomáhat vylepšovat záber. Při každém otočení kola se pneumatika „přilepí“ k asfaltu, probolí led, odvede sníh spod kola a poskytne stabilitu díky tuhým blokům dezénu.

Zdruhé, Michelin vyvinul speciální gumovou směs obsahující slunečnicový olej – nazývaný Hello Compound+ – který nejenom vylepšuje záběrové vlastnosti na zimních vozovkách, ale rovněž pomáhá prodloužit životnost a zajišťuje nižší spotřebu paliva.

Čtvrtá generace MICHELIN Alpin obsahuje novou gumovou směs vyrobenou ze siliky a slunečnicového oleje. Tato nová formule vylepšuje výkon ve čtyřech oblastech:

- Zlepšuje pružnost gumy při nízkých teplotách a proto i zlepšuje záber na zasněžených cestách.
- Zlepšuje pevnost bloků v dezénu a tudíž i životnost a výkon pneumatiky.
- Vylepšuje i kilometrový proběh.
- Snižuje spotřebu paliva a tudíž i produkci skleníkových plynů, díky tomu, že se pneumatika zahřívá pomaleji a spotřebovává tak méně energie.

