



Razení v octavii je přesné a dráhý mají rozumnou délku, to v legacy je ale dostlova tragické...



Při pohledu na přístrojový štít je hned jasné, které z aut má výrazně sportovní ambice.



Rukavice



Lépe se drží masivnější volant v octavii, tenčí věnec ale subaru majiteli mnohokrát vynahradí výrazně lepším řízením.

Na zem hozená rukavice je odedávna výzvou k souboji. A k jednomu takovému vyzvala vyhlášené kombi Subaru Legacy o třídu menší Škoda Octavia Combi 4x4. Nepřišla do boxerského ringu v palčákách?

Vyhledli jste si rodinné mladoboleslavské kombi s pohonem 4x4 a chcete být hýčkáni bohatou výbavou? Možnost individualizace je báječná věc, a tak listujete ceníkem, odškrtnáte vyhlášené doplňky a celková suma dramaticky vzrůstá. Až se zastaví na částce 767 800 korun, za které dostanete vůz s dvoilitrovým benzinovým motorem, výbavu Elegance, parkovací senzory, hill-holderem, vyhříváním sedadel, ostříkovači světlometů a xenony. Ze už máte vybráno? Jaké však bude vaše překvapení, když vám znenadání zasadí prudký direkt náhodný pohled do ceníku Subaru. Vždyť za cenu 763 800 Kč můžete mít kombi střední třídy Subaru Legacy s vyhlášeným pohonem všech kol! Vyplatí se slevit z nároků na výbavu a pořídít „súbo“, nebo je lepší hýčkat rodinku ve skutečně bohatě vybavené otkávce?

Myslím, že pokud jde o design, není moc co řešit. Při tomhle ofukávání z dálky zjišťuji, že je škodovka sice elegantní, ale beznadějně okoukaná, zatímco subaru mě svou sportovně stylizovanou karoserií zasáhlo více. Po usednutí za volant se ale oba rohovníci dostanou do těsného klínče. Sedadla obou vozů jsou posazena sportovně nízko, ani jedno mně však nevyhovovalo. Boční vedení mají jen průměrné, pohodlnější mi přišlo to v octavii, čímž jsem si však rozezlil dva své drahé kolegy, kteří byli opačného názoru. Názorovou plichtu nakonec vyřešila stavitelná bederní opěrka legacy. Takže bod pro Japonce... Jinak ale vnitřek subaru dává najevo svůj vyšší věk. Kvůli nízké palubní desce mám pocit, jako bych seděl nad ní, lépe jsem se cítil přece jen obklopen interiérem octavie, také použité

materiály působí v octavii „současněji“. Po stránce ergonomie však nemám ani k jednomu vozu zásadnější výtku. Volant v subaru je hezčí, do ruky však padne lépe ten škodovacký, kladem je také možnost jeho podélného nastavení. Překvapilo mě také, že ač jde o auta rozdílných tříd, nabídka prostoru vpředu je shodná a i na zadních sedadlech jsou rozdíly zanedbatelné. Celkové vítězství interiéru octavie na body pak strvuje prudkým zvedákem kufr vyhlášený objemem, trumfne „súbo“ o 121 litrů!

Při pohledu do technických údajů to vypadá, že boxer v subaru patří se svým 121 kW do „heavy weight“ a že svého soka s velterovými 110 kW utluče v rohu, k mému překvapení jsou však na stovce ve stejném čase. Pro běžné rodinné cestování je lepší efesíčko v octavii, protože lépe zabírá



Octavia zajišťuje přípojitelny pohon 4x4 (stejně jako ostatní vozy koncernu Volkswagen v nižší střední třídě) pomocí spojky Haldex, Legacy disponuje stálým pohonem všech kol.



Námi testovaná škodovka měla větší světlou výšku než „súbo“, to se ale zase může při jízdě mimo zpevněné cesty pochlibit redukcí, která se aktivuje pomocí páky na středovém tunelu.

Foto: Pavel Novák



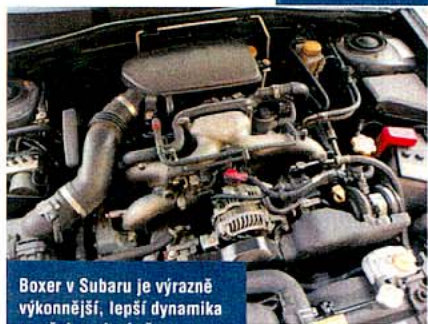
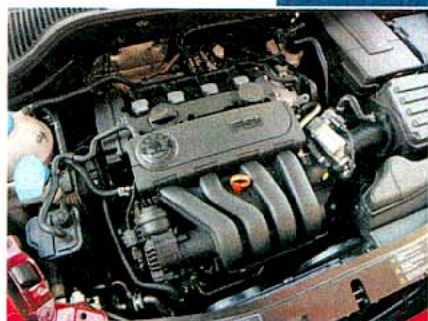
Octavia Combi je auto zcela bez emocí, ale velmi praktické.

odspodu, je pružnější a táhne plynule v celém spektru, vhod přijíe i šestistupňová převodovka. Naproti tomu legacy je až do 3500 otáček nevyrazně, v rozmezí 3500-5000 otáček se dynamicky srovnává se sokem a teprve nad touto hranici získává převahu. A dlužno podotknout, že výrazně. Vysoké otáčky přímo miluje a dává to najevo i nádherným zvukem, o něm se chraplavému FSI může jen zdát. Při sportovní jízdě tedy nechá japonský vůz ten český za sebou, a to kupodivu při nižší spotřebě paliva. Při stejném jízdním stylu činí rozdíl až litr a půl, přičemž pro octavii není při svižné jízdě problém spálit 12–13 l benzínu.

Tenhle mač se nám tedy začíná srovnávat, škodovka se ale bohužel nedočká gongu oznamujícího konec zápasu a šance na vítězství na body. Japonský šampion totiž náhle nasazuje těžký úder známý mezi experty pod pojmem jízdní vlastnosti. Legacy se silnice a zvoleného směru drží jako tilko zpocených zad, je pohádkově neutrální a na pohyby volantu reaguje téměř s chirurgickou přes-



Legacy nezapře sportovní orientaci značky.



Boxer v Subaru je výrazně výkonnější, lepší dynamika se však projeví až ve vysokých otáčkách.



Testovaná Octavia 4x4 měla větší světlou výšku, což jí umožňovalo dostat se přes větší nerovnosti na nepevných cestách.



Ze Škodovka nepojmenuje své kombi nižší střední třídy třeba Kufra. Velikost zavazadlového prostoru totiž drtí každého konkurenta, s nímž se utká. Jestli má-



te kufr o objemu 580 l nebo 459 l, už je sakra rozdíl, zvlášť když jsou interiéry velikostně srovnatelné.

ností. Přivést ho do krizové situace vyžaduje ztrátu pudu sebezáchovy, rozumu nebo velmi necitlivé zacházení. A po pravém háku výborného jízdního komfortu a absorpce nerovnosti padá octavia k. o. k zemi. Český reprezentant je v zatáčkách citelně nedotáčivý, na ubránění plynu v zatáčce a přibrzdění reaguje prudkou změnou v přetáčivost, zároveň se zbytečně moc naklání a nerovnosti tlumi nepřesvědčivě. Ale ani při jízdě nedal svou kůži zadarmo. Řízení sice nedosahuje ani zdaleka přímosti a komunikativnosti toho u legacy, ovšem přesně měřená rána na převodovku způsobila, že má Muhamad Ali ze země vycházejícího slunce na své ostře řezané tváři pořádný mo-

nokl. Řazení octavie je totiž přesné, má rozumnou délku drah a při rychlém řazení sice klade odpor, ovšem nijak výrazný. Naproti tomu pětikvát v legacy asi v ringu zapomněl někdo z dorostu, ale obě auta si jsou dost podobná. Čím však legacy odsouvá octavii do pozice „toho druhého“, jsou vynikající jízdní vlastnosti a perfektní řízení. V těchto ohledech je náskok subaru tak výrazný, že i kdyby bylo ve všech ostatních sledovaných ohledech horší než škodovka, stejně by zvítězilo. A navíc tomu tak nebylo...

Michal Folt

ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

1. SUBARU LEGACY

Popravdě, očekával jsem přesvědčivější vítězství o třídu výš posazeného japonského vozu, ale obě auta si jsou dost podobná. Čím však legacy odsouvá octavii do pozice „toho druhého“, jsou vynikající jízdní vlastnosti a perfektní řízení. V těchto ohledech je náskok subaru tak výrazný, že i kdyby bylo ve všech ostatních sledovaných ohledech horší než škodovka, stejně by zvítězilo. A navíc tomu tak nebylo...

2. ŠKODA OCTAVIA

Na auto nižší střední třídy si octavia vedla v souboji s o třídu větším vozem překvapivě zdatně, a to zejména v oblasti prostornosti interiéru a posazu za volantem. V řadě parametrů legacy zastínila, ale handicap podvozku a řízení je propastný. Bez ohledu na neoddiskutovatelně užité vlastnosti auta je zarážející, kolik peněz chce v rámci koncernu VW výrobce „lidových“ aut za výstavbu nabitě kombi.



Největší výkon

110 kW/6000 ot.

Největší točivý moment

200 Nm/3500 ot.

Nejvyšší rychlost

202 km/h

Zrychlení (0–100 km/h)

9,8 s

Kombinovaná spotřeba

8,4 l/100 km

Dojezd na plnou nádrž

714 km

Základní cena

689 900 Kč

Cena verze

767 800 Kč

CO SE NÁM LÍBÍLO

Škoda Octavia sází jako vždy v první řadě na užité vlastnosti – na obrovský kufr a útulný interiér s výbornou pozicí za volantem. Má příjemný volant a potěší také přesné řazení, o jeden rychlostní stupeň víc než subaru, pochvalu zasluhuje použití kvalitních materiálů. Motor je vhodný pro rodinné cestování, dobře totiž zabírá už z nízkých otáček a má plynulý a pozvolný nárůst výkonu. Vhodou je i vyšší světlá výška podvozku.

CO BY SE NÁM LÍBÍLO

Motor 2.0 FSI má chraplavý zvuk pronikající do interiéru a dost vysokou spotřebu benzínu, chybí mu také výkonná špička. Podvozek je poměrně kompromisní, nebudí respekt jízdními vlastnostmi, ani chvalyhodnou úrovní jízdního komfortu. Řízení by mělo být komunikativnější a přímější a sedadlům by prospělo lepší boční vedení a stavitelné bederní opěrka.



Největší výkon

121 kW/6800 ot.

Největší točivý moment

187 Nm/3200 ot.

Nejvyšší rychlost

204 km/h

Zrychlení (0–100 km/h)

9,8 s

Kombinovaná spotřeba

9,0 l/100 km

Dojezd na plnou nádrž

711 km

Základní cena

763 800 Kč

Cena verze

789 800 Kč

CO SE NÁM LÍBÍLO

Legacy mě zaujalo stihlou sportovní karoserií, takovou budete ve střední třídě hledat už jen těžko. Ale mohlo by klidně vypadat jako brambora, hlavně když by si ponechalo stávající podvozek. Jízdní vlastnosti jsou jedním slovem vynikající, jiné než neutrální chování lze zaznamenat velmi zřídka. Velkou pochvalu zasluhuje ale i přesné řízení s dobře naladěným posilovačem. Motor je skvělý ve vysokých otáčkách a má rozumnou spotřebu.

CO BY SE NÁM LÍBÍLO

Za co by technici Subaru zasluhovali přes záda, je řízení. Pětikvát patří bez nadsázky k těm nejméně spolupracujícím ve střední třídě, klade zuřivě odpor a dráhry jsou kostrbaté. Motor by měl mít více síly v nízkých a středních otáčkách a neškodil by asi ani větší kufr. Od věci by nebyl ani silnější věneč volantu. Takto sportovně založený vůz by měl mít sedadla s lepším bočním vedením.