

Kompaktné kombi s malým dieselom

My sme hrdinovia

Kombi síce nie sú veľmi „trendy“, sú však také všestranné a úsporné ako nikdy. Vybrali sme štyroch každodenných hrdinov a porovnali sme ich v teste.



VÝKON

137

koní - to je priemerná hodnota pri nových autách v Nemecku. Dva roky predtým to bolo ešte o štyri menej. Na rok 2014 experti očakávajú po prvý raz prelomenie hranice 140 koní.

BUĎME NA CHVÍLU ROZUMNÍ a zabudnime na módnú vlnu SUV. Tie sú totiž nielen drahé, ale kvôli svojej vyššej stavbe karosérie spotrebujú aj viac paliva než klasické kombíky.

V podstate sa to dá iba veľmi ťažko pochopiť, ako sa dnes tie praktické, nenáročné a neúnavné kombi dostali na okraj záujmu. Veď ponúkajú, tak

ako doteraz, množstvo výhod. Najskôr presvedčia formálne, sú užitočné a vyzerajú zväčša skutočne dobre. Skosené zadky, aké sú momentálne moderné v rámci SUV, síce vyzerajú dobre, ale v zásade iba uberajú priestor. Taká Škoda Octavia Combi „zhltnie“ minimálne 610 litrov. To postačí na batoh celú rodinu, aj na zimnú dovolenku. Na porovnanie – do Audi Q5

sa zmestí len 540 litrov alebo o jeden veľký kufor menej.

Buďme teda vecní – aby sme s autom boli šťastní, nepotrebujeme ani extra veľkú dávku koní pod kapotou. V priemere mali nové autá v Nemecku v minulom roku výkon 137 koní. Naši štyria kandidáti síce ponúkajú o čosi menej, ako ujmú to však určite nepocítite.

Štyria rozumní: kompaktné kombi s malým naftovým motorom v porovnávacom teste. Povedzme si to na rovni - viac auta nepotrebuje nikto.

Škode stačí dokonca len 105 koní, aby suverénne zvládala každodenné prepravné úlohy, ktoré prináša život. Nie je to však žiaden zázrak, vďaka krútiacemu momentu 250 Nm už pri 1 500 ot./min. Jazdné výkony novej Hondy Civic Tourer sú takmer športové, vďaka výkonu 120 koní je o kus silnejšia ako konkurenti Opel (110 koní) a Peugeot (115 koní). Pozitívny vedľaj-

ší účinok nižšieho výkonu je ten, že naše štyri kombi sú v rámci spotreby skutoční askéti. So spotrebou okolo piatich litrov na 100 kilometrov počas testu sú vzorovo úsporní a šetria nielen rodinnú kasu, ale aj životné prostredie.

Apropo, šetrenie – nové autá zdráželi. Zatiaľ čo si výrobcovia pri svojich módnych SUV dávajú za ich vyššie sedadlá kráľovsky zaplatiť, kombi zostá-

vajú niekedy cenovo až prekvapujúco dostupné. Samozrejme, ceny okolo 18-tisíc eur tiež nie sú práve najnižšie, ale dnešné autá sú už od výroby veľmi dobre vybavené a dokážu sa iba ak zmestiť do rozpočtu štvorčlennej rodiny. Celkom rozumné, čo poviete?

Na nasledujúcich stranách sa dočítate, ktoré kombi okrem rozumnosti vyzdvihujú aj zábavu.

KONKURENTI



Honda Civic Tourer
1.6i-DTEC

od **19 690**
eur

195 km/h



Opel Astra Sports
Tourer 1,6 CDTI

od **16 090**
eur

186 km/h



Peugeot 308 SW
e-HDi 115

od **17 440**
eur

193 km/h



Škoda Octavia
Combi 1,6 TDI
Green Tec

od **18 740**
eur

191 km/h



HONDA CIVIC TOURER

473 bodov

+ Dobré jazdné výkony pri nízkej spotrebe, športové jazdné vlastnosti, variabilné zadné sedadlá.

- Slabý výhľad kvôli prešpekulovanému dizajnu, zlé ovládanie, vysoká nákupná cena.

Kto nechce v každodennej premávke zaujať, ten by mal extrovertnú Hondu vyškrtnúť zo svojho nákupného zoznamu. Komu sa však dizajn tohto „Japonca“ páči, ten s ním získa dobrého spoločníka na každý deň. Napriek odvážnym líniam karosérie totiž priestorová ponuka neuprela, dokonca vzaďu ponúka Civic takmer toľko miesta, ako o 12 cm dlhšia Škoda Octavia. Ako je to možné? Japonci totiž podobne ako pri malom modeli Jazz palivovú nádrž umiestnili šikovo nad zadnú nápravu, čo im umožnilo využiť vzniknutý priestor pre pasažierov a ich batožinu. Presvedčivá je predovšetkým takmer geniálna variabilita zadnej lavice (pozri foto nižšie). Zvyšok je už menej geniálny. Aj napriek tomu, že Civic je v našom porovnávacom teste najnovším autom, jazdí sa s ním, akoby prišiel z minulosti. V mnohých detailoch mu chýba dotiahnutie do dokonalosti. Nie je to síce nič dramatické, ale na konci Honda stráca v rámci každej testovacej kategórie drahocenné body, a preto končí až na poslednom mieste.

Dizajn neubral z priestoru.



Zadnú lavicu možno jednoducho postaviť. Dozadu tak pohodlne zasuniete napríklad aj bicykel alebo iné podobne neskladné predmety. Napriek odvážnej línii karosérie sa do kufra zmestí až 1 668 litrov.



PEUGEOT 308 SW

488 bodov

+ Veľký kufr, fajnový pohon, nízka spotreba, dlhá štvorročná záruka.

- Pozícia za volantom si vyžaduje zvyk, vzaďu málo priestoru, nízky komfort pruženia.

Tentoraz chceli v Peugeote urobiť všetko skutočne správne. Barokový predchodca s rovnakým názvom mal vďaka vysokej streche ambície loviť aj v revíri minivanov. Jeho nástupca je však znovu klasické kombi – a poriadne natiahnuté, meria o 33 cm viac ako kompaktný „päťdväťrák“. K tomu si prirátajte ešte aj o 11 cm dlhší rázvor. Spoločne to vytvára veľmi dobrý priestor pre predných pasažierov a obrovský kufr s objemom až 1 660 litrov. Iba vzaďu je v tomto „Francúzovi“ podobne tesno ako v Opeli Astra. Pokojne bežiaci motor dokáže počas každodennej premávky navodiť atmosféru radosti, Peugeot poháňa vpred silno a zostáva pritom potešiteľne úsporný. Rušilo nás iba mierne nepresné radenie s dlhými chodmi. Rovnako aj príliš tuhé nastavenie pruženia. Napriek tomu to napokon stačilo na pekné tretie miesto.

Malý volant by mal byť športový. Pozícia za ním však nevyhovuje každému vodičovi a je otázkou zvyku - rovnako ako ovládanie „upratanej“ palubovky, takmer bez tlačidiel.



Konektivita

Iba Peugeot je „čiasťovo zosieťovaný“

Pojem konektivita ešte k Honde, Opelu a Škode zatiaľ nedorazil, aj 308 ukazuje zopár slabších miest.

HONDA CIVIC TOURER



Rozhádzané ovládače a dotykový displej spolu s diaľkovým ovládaním na volante. Nedokáže viac ako „streamovať“ hudbu a telefonovať - to už je však dnes zastarané.

OPEL ASTRA SPORTS TOURER



Stredová konzola je presýtená ovládacími prvkami, systém už časom zostarol. To, že to ide aj lepšie, dokazuje už aj menší braček Adam.

PEUGEOT 308 SW



Jedine Peugeot je čiastočne online, systém na upozornovanie dopravných zápch či vyhľadanie reštaurácií zatiaľ na Slovensku nefunguje.

ŠKODA OCTAVIA COMBI



Jednoduché ovládanie - ale žiaden internet, ako majú „súrodenci“ VW Golf a Audi A3. Prečo vlastne?

D NEŠNÉ AUTÁ SÚ ČORAZ VIAC „ZOSIEŤOVANÉ“ – iba do triedy kompaktných automobilov to ešte zatiaľ nedorazilo. Jasné, drahí zástupcovia kategórie kompaktovo ako BMW radu 1, Mercedes-Benz triedy A alebo Audi A3 v ničom nezaostávajú za vyššími modelmi. Bežné autá ako Honda Civic, Škoda Octavia alebo Opel Astra naproti tomu nemajú s internetom na palube žiadne skúsenosti. Jedine Peugeot je už ako-tak „zosieťovaný“, využíva dopravné informácie

v reálnom čase a navádza okolo dopravných zápch. Vyskúšali sme ho v zahraničí a môžeme potvrdiť, že dáta od Michelinu sú v bežnej premávke ľahko použiteľné. Pripojenie na internet je primerane rýchle a ovládanie s nízkym množstvom tlačidiel a dotykovým displejom nenáročné, displej reaguje na povel. Bohužiaľ tento systém na Slovensku zatiaľ nefunguje, takže v tejto triede stále žiadna sláva - oblasť Konektivita by mali všetci štyria výrobcovia urýchlene vylepšovať.

POROVNANIE | ÚSPORNÉ KOMBI



OPEL ASTRA SPORTS TOURER | 498 bodov

- Vyvážený podvozok s dobrým komfortom, top-sedačky, pokojne bežiaci a úsporný motor.
- Vzadu málo miesta pre pasažierov a malý kufror, vysoká hmotnosť, náročné ovládanie, nízka zostatková hodnota.

S dĺžkou 4,70 metra je Astra Sports Tourer skutočne impozantný zjav. Škoda len, že v Rüsselsheime obetovali dizajnu množstvo vnútorného priestoru. Batožinový priestor je s objemom 500 litrov v našom porovnaní najmenší a na zadných sedadlách to s priestorom pre dospelých tiež nie je najlepšie. Silné stránky Astry sú inde. Opel stavil na komfort – správne rozhodnutie. Nastaviteľný podvozok (740 eur) pruží príjemne mätko, bez toho, aby pôsobil nešportovo. Mnohonásobne nastaviteľné komfortné predné sedadlá (450 eur) sú ukázkové, bolesti chrbtice vďaka nim patria minulosti. Rovnako aj tichý, silný motor – v Astre nový – sa hodí k celkovému obrazu. Fakt, že napokon Opel skončil „až“ druhý, za to môžu jeho silný konkurent. Astra je vydarené auto, lenže konkurencia je už medzi-

časom v takmer každej oblasti lepšia.



Naše umiestnenie

Náš tip - vzdajte sa hliníkových kolies alebo metalizy a radšej zainvestujte 450 eur do vynikajúcich komfortných sedadiel. Sú hodné každého centu.



Naše umiestnenie

ŠKODA OCTAVIA COMBI | 530 bodov

- Bezkonkurenčná priestorová ponuka, dobré jazdné výkony, mnoho praktických riešení na každý deň.
- Podvozok by mohol lepšie pružiť – viac nemáme čo kritizovať.

Octavia je pre Škodu dôležitá. Keď všetko dobre vyjde, Česi tento rok po prvý raz v histórii vyrobili rovný jeden milión áut – a Octavia bude tvoriť polovicu z predaja. Nie je to žiaden zázrak, skutočne sa vydarila, čo najlepšie dokazuje jej veľký bodový náskok oproti konkurentom. Škoda je priestorová, v obidvoch radoch aj v kufrí ponúka priam až márnivo veľa miesta. Palubovka je spracovaná fajnovo a dobre sa ovláda – Wolfsburg sa jej nemôže rovnať. Z regálov skladu VW pochádza aj motor 1,6 TDI. Dobrý agregát, ktorý napriek výkonnostnému deficitu poháňa 1 386 kilogramov ľahké kombi v porovnaní s konkurenciou suverénne. K tomu sa hodí aj precízne radenie s ľahkým chodom. Neprekáža nám ani to, že Škoda ako jediná v tomto porovnaní ponúka iba päť prevodových stupňov. Ako jediný vážnejší bod hodný kritiky zostáva nastavenie podvozka. Česi stáli na náš vkus, až príliš na dynamiku – komfort pruženia určite nepatrí medzi silné stránky Octavie. Veľmi slušná je aj záruka – Škoda svojim zákazníkom dopraje štyri roky alebo 120 000 km. Aj vďaka tomu Octavia vyhrala náš porovnávací test s jasným náskokom. Je najviac vyváženým kombi v porovnaní – a nie je ani prehnane drahá.



So športovým duchom: Octavia má zakrútený rada. Obrátenou stranou mince je však jej hrubý komfort počas jazdy - na to si treba zvyknúť.



PREČO JE LEPŠIE, ABY MALA PRESKLENÁ STRECHA VYSOKÝ STUPEŇ TEPELNEJ OCHRANY?
PREČO JE LEPŠIE, ABY MALA PRESKLENÁ STRECHA VYSOKÝ STUPEŇ TEPELNEJ OCHRANY?
PREČO JE LEPŠIE, ABY MALA PRESKLENÁ STRECHA VYSOKÝ STUPEŇ TEPELNEJ OCHRANY?



ZADARMO

AUTOMATICKÁ KLIMATIZÁCIA

CITROËN odporúča TOTAL

Obrázok vozidla je ilustračný. Kombinovaná spotreba 3,4 – 4,7 l/100 km a emisie CO₂ 87 – 107 g/km. Akcia Automatická klimatizácia zadarmo platí od 2. 10. 2014 do 31. 10. 2014 na model C4 Cactus Feel a Feel Edition.

ÚPLNE NOVÝ CITROËN C4 CACTUS S PRESKLENOU STRECHOU S VYSOKÝM STUPEŇOM TEPELNEJ OCHRANY

Citroën C4 Cactus, auto, ktoré odpovedá na otázky dneška, predstavuje veľkoplošnú panoramatickú presklenenú strechu s vysokým stupňom tepelnej ochrany. Tento svetový unikát dokonale filtruje svetelné lúče, ktoré prepúšťa do kabíny, chráni pred UV žiarením, nadmerným prehrievaním a dokonale izoluje. Navyše Citroën C4 Cactus prináša jednoduché ovládanie namiesto zbytočných tlačidiel vďaka 7" dotykovému displeju, ochranu karosérie pred bežnými poškodeniami – inováciu Airbump® a pohodlnú prednú lavicu v štýle pohovky namiesto klasických sedadiel.

LEN DO KONCA OKTÓBRA AUTOMATICKÁ KLIMATIZÁCIA ZADARMO.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN