

→ NAJPREDÁVANEJŠÍ MOTORISTICKÝ ČASOPIS NA SLOVENSKU

# Auto Bild

SYSTEM, KTORÝ VODIČOV PRIVÁDZA DO ZÚFALSTVA:

# PRE TENTO NEZMYSEL PLATÍME ZA PREZÚVANIE PNEUMATÍK OVEĽA VIAC!



SLOVENSKO

PRVÝ  
POROVNÁVACÍ  
TEST ČESKEJ  
NOVINKY NA  
SVETE

s. 28



SÚBOJ NAJOČAKÁVANEJŠÍCH SUV TOHTO ROKA:

# ŠKODA KODIAQ **PROTI** VOLKSWAGENU TIGUAN



## 7 TIPOV NA KÚPU: NAJLEPŠIE JAZDENÉ BENZÍNOVÉ AUTÁ

V jednotlivých triedach sme vybrali modely, ktoré vás nesklamú

PORAZÍ CROSSOVER TUCSON A SCÉNIC?  
**NOVÝ PEUGEOT 3008** s. 60  
VYZVAL DVOCH SÚPEROV

Audi A8 4,2 TDI  
**BMW 750d**

SÚ LEPŠIE 4 TURBÁ ALEBO 8 VALCOV?  
**DUEL NAJLUXUSNEJŠÍCH  
NAFTOVÝCH LIMUZÍN** s. 38



s. 48

s. 84

NEZNÁMA HISTÓRIA  
SOVIETSKEJ LEGENDY

20 automobilových súrodencov v teste:

# Väčšie auto za rovnaké peniaze? Je to možné!



AKO VOLGA KOPÍROVALA  
„NENÁVIDENÉ“ AMERICKÉ AUTÁ



Nové SUV od Škody v prvom porovnaní:

# JE LEPŠÍ KODIAQ ALEBO TIGUAN?



↙ ↘

**Škoda Kodiaq 2,0 TDI (190 k)**

Dĺžka: 4,70 m • Objem kufra: max.  
2 065 litrov • od 33 490 eur

**VW Tiguan 2,0 TDI (190 k)**

Dĺžka: 4,49 m • Objem kufra: max.  
1 655 litrov • od 38 980 eur



Sú to najsledovanejšie SUV tohto roka – Kodiaq a Tiguan. Náš prvý porovnávací test ukáže, ktorá z týchto dvoch noviniek stojí na vrchole v momentálne najpopulárnejšej triede áut. Bude to tesné.

**V TOMTO VYDANÍ AUTO BILDU**, len niekoľko strán pred testom, ktorý čítate, predstavujeme do detailov facelift tretej generácie Octavie. Pamätáte si ešte na jej prvú generáciu? Prišla presne pred dvadsiatimi rokmi a išlo o prvý model Škody vytvorený podľa dnes už osvedčeného koncernového receptu na úspech: využijete najlepšiu techniku z VW (vtedy išlo o Golf tretej generácie), pridáte viac priestoru, atraktívnejšie ceny, a to celé zabalíte do praktickej karosérie. Hotové auto je

vhodné pre každého – lacnejšie ako VW, a pritom stále výrazne hodnotnejšie ako väčšina súperov v triede. Na čo však v koncerne nepomysleli, je kreativita značky Škoda. Počas desaťročí totiž Česi dokázali z nemeckého základu vytážiť čoraz viac, čo ukázali už duely medzi Škodou Superb a VW Passat. A nový Kodiaq? Ten posúva koncernový súboj na ešte vyššiu úroveň. České SUV je totiž nielen o 20 cm dlhšie ako Tiguan, ale aj cenovo podstatne výhodnejšie. Sú vôbec nejaké argumenty pre originál z Wolfs-

**Ktorý je krajší? Ťažko povedať jednoznačne. V každom prípade dizajn Kodiaqu je o niečo odvážnejší, najmä čo sa týka stvárnenia prednej masky.**

burgu? Nakoniec Česi dokázali v rámci imidžu poriadne zabrat a navyše, emisný škandál sa mladoboleslavskej značky takmer nedotkol.

Nezávisle od toho ukazuje už samotný vzhľad Kodiaqa, prečo sú modely značky Škoda u zákazníkov také obľúbené. Mohutné SUV s dĺžkou 4,70 metra pôsobí paradoxne drobnejším dojmom, než v skutočnosti je. Omnoho dôležitejšie však je, že šéfdizajnér Jozef Kabaň dal Kodiaqu presnú takú dávku avantgardy, ktorá krotkému Tiguanu chýba. Napriek tomu je Škoda všetko



Škoda Kodiaq



VW Tiguan

ostané, len nie nezdravo prešpekulovaná – na svojej karosérii nemá žiadne zbytočné hrany ani priehlbiny a s hrdo vztýčenou pochrómovanou maskou chladiča pôsobí sebavedomým dojmom.

Len tak, akoby pomimo prináša tvar karosérie modelu Kodiaq aj výhody v každodennom využití. Ponúka

omnoho viac miesta ako Tiguan. V prednom rade sa podľa očakávania priestorová ponuka aj pozícia posedu oboch SUV podobá – nikto sa nebude sťažovať na nedostatok miesta. Ani v druhom rade sa až na pár milimetrov žiadne veľké rozdiely nekonajú. S výškou 180 cm máte v Kodiaqu pred

kolenami minimálne 15 cm miesta a nad hlavou desať. Sedadlá sa dajú pozdĺžne posúvať v rozsahu až 18 cm a dá sa i nastaviť sklon operadiel, čím možno pozíciu sedenia ešte vylepšiť. V oboch SUV je teda o pasažierov skvelo postarané, aj dlhé cesty zvládnu na jednotku. Rozdiely však sú. >>

**Až pohľad z boku odhalí rozdiel v dĺžke karosérie 20 cm v prospech českého SUV. Škoda napriek tomu v reále vyzerá menšia, ako v skutočnosti.**



Bystrý medveď: Interiér Škody je plný podobných praktických vyciňovateľov, ako napríklad tento držiak na kľúče.

Interiér prekvapil: maximálna prehľadnosť a kvalitné materiály. Dokonca lepšie ako v Tiguan.

➤ Zatiaľ čo v Tiguan je za druhým radom sedadiel už len miesto na batožinu, ponúka Škoda ešte ďalšie dve sedadlá. Tie síce stoja 818 eur a predlžňov sa hodia len čiastočne. Deti tu však môžu sedieť znamenite a pomôžu tiež pri preprave dospelých na kratšie vzdialenosti. Aj v prípade, že by sa zákazník vzdal tretieho radu sedadiel, ponúka Kodiaq výrazne viac miesta na batožinu ako Tiguan. Zatiaľ čo VW dokáže pri zložených zadných operadlách zhltnúť maximálne 1 655 litrov, české SUV prelomuje magickú hranicu dvoch kubických metrov.

To sme však vedeli aj doteraz: viac miesta ponúka vždy Škoda. Čo však naozaj prekvapuje, je kvalita spracovania a použité materiály. Tiguan je až do detailu rutinne vypracovaný – ale plasty

použité na spodku palubnej dosky nie celkom zodpovedajú vyšším cenovým nárokom značky. Tvrdé materiály na úrovni kolien sa navyše celkom rýchlo poškrábajú. Celkom inak je na tom Škoda. Jej vnútorný priestor pôsobí dokonca viac noblesne – aj vďaka veľkému displeju s uhlopriečkou 9,2 palca, ktorý s antireflexným povrchom pripomína iPad od Applu. Česi naozaj použili mäkkšie plasty ako chlanci vo Volkswagene, všetko je tu pocitovo mierne hodnotnejšie. To, že Tiguan dokáže ponúknuť aj digitálnu prístrojovku a head-up displej, je iba momentálnou výhodou – Škoda totiž od budúceho roka bude mať vo výbave presne to isté.

V rámci konektivity sú obaja konkurenti na rovnakej, extra vysokej úrovni. Ide takmer o pojazdné počítače

pripojené vysokorýchlostne na internet. Nájdete tu prístup do obchodu s aplikáciami, dôležité údaje o vozidle ako spotreba, servisné intervaly či pozícia auta môžete sledovať vo vašom smartfóne. Dokonca si môžete do auta preniesť naplánovanú trasu. Večer si doma s rodinkou sadnete, na tablete navolíte, kadiaľ sa pôjde, naprogramovanú trať odošlete do auta a ráno bez stresu, už len potvrdíte „Navigovať do“. Príjemným bonusom pri parkovaní je systém Area View, ktorý vďaka širokouhlým kamerám umožňuje pozrieť sa na pozíciu auta z rôznych uhlov aj z vtáčej perspektívy. Aj v rámci asistenčných systémov sú obaja bratia z koncernu na špičke triedy. Asistenti jazdy v zápchu dokážu do rýchlosti 65 km/h bez vášho zásahu ovládať riadenie, plyn a brzdu, systém

MOHUTNEJŠIA PLATFORMA

600 Nm

Nová Škoda Kodiaq používa mohutnejšiu podvozkovú platformu, ktorá českému SUV dovoľuje používať prevodovky zvládajúce krútiaci moment až 600 Nm. Aj vďaka tomu môže automobil ťahať prives vážiaci až 2,5 tony.



Typický Volkswagen: dizajn bez výstrelkov mu zaručuje dlhodobú obľúbenosť u motoristov.



Napriek tomu, že ide o koncernových súrodencov, stvárnenie interiéru má každý model dostatočne iné. Lesklých plôch je predsa len v nemeckom SUV viac.

Tow Assist zasa pomáha pri náročnom parkovaní s privesom. Takže, všetko OK? Napínave to zvyčajne začne byť až vtedy, keď sa vodič sám chopí riadenia. Udržuje si Škoda v tomto smere od Volkswagenu účtívý odstup? Ani náhodou! Aj napriek tomu, že Tiguan a Kodiaq jazdia s celkom inou filozofiou.

Začnime s nováčikom. Počas štartu sme si všimli, že naftový motor nášho testovaného

modelu je vynikajúco utlmený. Cítiť, že v tomto smere Škoda zapracovala. Vznetový agregát síce pracuje tichúčko, vo fajnšmekovom interiéru ho počuť len pri štarte, potom registrujete už len šum, ktorý vytvára najmä aerodynamický odpor. Dokonca ani hluk od pneumatík sa takmer nedá registrovať. Čo však prekvapilo viac sú reakcie motora. Pri šliapnutí plynového pedála sa totiž najskôr nestane nič. Táto pol sekundy trvajúca chvíľa na rozmyslenie síce nie je pri preplňovaných motoroch s dvojspojkovou prevodovkou DSG z koncernu VW úplne výnimočná, ale pri najsilnejšom agregáte z ponuky ju jednoducho veľmi cítiť nechcete. Zhoršuje totiž dojem vodiča z dynamiky vozidla, hoci v realite, po okamihu váhania, podáva 190-koňový naftový motor skvelé jazdné výkony a vďaka vysokému krútiacemu momentu 400 Nm má aj dostatok sily v každej situácii.

Pritom vzhľadom na nastavenie českého SUV nie je vôbec nutné sa zbytočne naháňať. Ško-

# Kodiaq 1,4 TSI: nečakane živý



Benzínová dvojkolka je o 201 kg ľahšia ako dieselová štvorkolka.

Okrem najvýkonnejšieho motora Škody Kodiaq sme vyskúšali aj dva ďalšie agregáty - naftový 150-koňový dvojliter a benzínové turbo 1,4 TSI s totožnou porciou výkonu, ale s pohonom len prednej nápravy.

Bude vôbec stačiť? Ved' je to len 1,4-litrový motor na 4,7 metra dlhé SUV... Predsudky bývajú zradné. Potvrdilo sa to pri benzínovom agregáte, ku ktorému sme pristupovali po ochutnávke 150-koňového TDI trochu s dešpektom. Tento naftový dvojliter skombinovaný s pohonom všetkých štyroch kolies sme vyskúšať museli, pretože podľa nášho odhadu pôjde o najpredávanejšiu verziu. Pocitovo je me-

nej dravý, ako jeho silnejší 190-koňový súrodenec, ale zároveň sa nám zdal v porovnaní s ním ešte o niečo lepšie odhlučnený. V kabíne nič iné ako harmonické tichúčko počuť nebudete. Krátka odmlka pri zošliapnutí pedála typická pre TDI sa však vyskytuje aj tu, 7-stupňový dvojspojkový automat akoby sme vyskúšať museli, pretože podľa nášho odhadu pôjde o najpredávanejšiu verziu. Pocitovo je me-

presadí a auto mohutne vykopne vpred. Toto TDI je pre Kodiaq ideálne, v prípade, že ste vodič využívajúci auto najmä na dlhšie vzdialenosti a športový jazdu s agresívnym pridávaním plynu vyskúšate menej často. Na uvedenú prevádzku je motor stvorený aj z hľadiska apetítu - 7,6 l/100 km v prvej jazde zameranej na testovanie reakcií motora znamená, že reálna spotreba o dva litre nižšia sa dosiahnuť dá.

A teraz konečne 1,4 TSI s výkonom 150 koní. Z nášho pohľadu ide o jednoznačne najväčšie prekvapenie prvých jazd so Škodou Kodiaq. V pozitívnom zmysle slova. Krútiaci moment je síce o rovných 90 Nm nižší ako v prípade rovnako silného TDI, ale zasa o 250 otáčok dostupnejší. Čo je však najpodstatnejšie - benzínová dvojkolka váži 1 551, kým naftová štvorkolka 1 752 kilogramov. Rozdiel 201 kíl pri rovnakom výkone jednoducho cítiť. Celkovému dojmu z benzínového motora pomáha aj rýchlejšie reagujúca dvojspojková prevodovka, tentoraz so šiestimi stupňami. Kodiaq 1,4

TSI je v porovnaní s turbodieselom až hravo ovládateľný, v zákrutách svižnejší a vďaka ľahšej prednej časti skvele odoláva nedotáčavosti. Na opustenom kruhovom objazde s vypnutým stabilizačným systémom sa menej trácie smerom do-

nútra začalo ukazovať až v momente, v ktorom by nikto s pudom sebazáchovy do zákruty nešiel. Naše dojmy spoza volantu následne potvrdili aj oficiálne hodnoty - SUV s benzínovým 150-koňovým TSI, pohonom prednej nápravy a 6-stupňovým DSG zrýchli z nuly na stovku za 9,4 sekundy, kým rovnako výkonnej verzii s 2,0 TDI 4x4 a so 7-stupňovým automatom sa to podarí za 10 s. Rozdiel je však i v spotrebe. Moderné TSI je síce vybavené úspornou technológiou vypínania valcov, ale je viac závislé od štýlu jazdy ako naftový štvorvalec. Pri agresívnom zaobchádzaní s plynovým pedálom sa hravo dostanete nad desať litrov, pri normálnej práci členkov očakávajte niečo medzi 7 až 8 l/100 km.



Benzínové turbo nás potešilo dynamikou.



ELESKO



Tajomstvo vášne výberu

Dunaj Výber z hrozna D.S.C., 2013

Červené víno roka 2016

