



Jó dolog, ha van az embernek egy jó módú és főleg adakozó mostohatestvére. Néha csurran-csöppen valami a jóból, és nem is kell érte túl sokat tenni. Valahogy így érzheti magát a volt komcsi blokkból kikerekedett Skoda is a VAG csoportban. Jó bratyo a Volkswagen, és nem is kell mindig megvárni, hogy újdívatú nadrágját kinője, elég, ha ő viselheti előbb, aztán szabad a vásár. Ez kizárólag a fejlesztésekre, tőkeállományra és know how-ra vonatkozik.

A büszke cseh márka közel száz éves múlttra tekint vissza, néhány éve nem az útszéli porból szedte össze a VW csoport a brandet. Valójában a legnagyobb visszahúzó erőt a volt kommunista rezsim jelentette a Skodának. Ha szovjet nyomásra nem butítják le, akkor

a mai napig dicsőn szárnyalna a logóban is látható madárka.

Egyáltalán nem igaz, hogy a '90-es évek előtt nem voltak jó masinái a cseheknek, sőt inkább színfoltok voltak a Daciák és Ladák tömör román dzsungelében, de sokkal többet is tudhattak volna, ha hagyják őket. Szinte haló poraiból született újjá a Skoda a VAG csoport védelmező szárnyai alatt, és – talán tudatosan – a nagy testvér árnyékába szorították.



Igazán kitörni 1998 után sikerült, akkor látott napvilágot az egyes Octavia, ami a mai napig a

céges flották igazi igáslova. Az első generációt 2006-ban váltotta a nem túlbonyolított elnevezésű utód, az Octavia II, de közben maradt a ráncfelvarrott első generáció is, csak éppen Tour név alatt. Eljött az idő, hogy a második generáció is átadja a helyét, és felvegye a nem túl dicsőítő utónevet.

A mostani középkategóriás szedán már nem érte be egy egyszerű vérfrissítéssel, itt már a génállományba is bele kellett gányolni rendesen.

Fogytunk és nőttünk is egyszerre

Ez nem egy Norbi update termékcsalád marketingszövege, hanem az új Skoda Octavián alkalmazott változtatások eredménye. A recept alapösszetevője az MBQ platform, amelyet az új, hetes Golf a Seat Leonnal és a kisöccsével, a Rapiddal is megoszt. Eddig minden Okti az aktuális Golf-generáció padlólemezére épült, ez alól az újdonság sem kivétel, viszont most méreteiben is el szeretnék határolni a kompakt szegmenstől.

A hármas sorszámú Octavia 4,66 méter hosszú: 40 centivel hosszabb, mint bármelyik VAG-rokon. Ez nemcsak a tengelytávnak és az általános stabilitásnak tett jót, érezhetően több lesz majd a belső tér, illetve a komfortérzetünk is sokat javul majd. Az elődnél közel 9 centivel hosszabb, de 102 kilóval könnyebb lett a kasztni, hála a moduláris, sokat emlegetett MBQ-nak.

Vegyük a szó szoros értelmében szemügyre

Éles és határozott vonalak jellemzik a kasztnit. Az előd elnyújtott és túlspilázott dizájnja a múlté. **Az orrész már-már Audisan agresszív**, nagyon rágyúrtak a hajszállillesztéses megoldásokra. Az újratervezett hűtőmaszk, lámpatestek és légbeömlők az aktuális Superb nagyon eltalált formatervét hozzák. Csak a lámpák megérnek egy mini tanulmányt, tetszetős az összkép.



Egyedül a nagyon késői '90-es évekre emlékeztető ködlámpák nem illenek a képbe. A madárka logó külön kifutópályát kapott a morcos motorháztetőn, nehogy ne tudja, merre meneküljön a szembeszél elől.

Az oldalnézet annyira németesre sikerült, hogy néhány éve a hátsó lámpák fehér betétje nélkül simán elment volna akár Audi 4-nek is. Bravúrkodásra is jutott keret és idő: a hátsó ajtók ablakélei élesen átvágják a kasztni vonalát.

Hátulról is formás a cseh mindenek, nem is gondolná az ember, hogy nem szedán, hanem öt ajtós a masina. Az érzékszerveinek az autó elejétől a végéi a németes hangulat és utóíz egyvelegéről tájékoztatnak minket.

A beltér a legmeghökkenőbb

Nem titkolja a Skoda, hogy ha már a külső elcsábított, akkor a beltérrel adja meg nekünk a kegyelemdöfést. Ha eltekintünk a kategóriákkal nagyobb és prémium jellegű Superbtől, akkor kijelenthetjük, hogy a 3-as Octavia a modern csehek közül a legszebb utastérrel rendelkezik.

Minden a helyén van, nagyon összeszedett a középkonzol, és állítólag az anyaghasználat is sokkal jobb lett (az előző generációknál a használatból siralmas állapotba kerültek a műanyagok). A navigáció például olyan huncutságot is tud, mint például az ujjbegyünk követése, így nem kell összetapogatni az amúgy becsületes méretű képernyőt, ha keresgélünk valamit.

Formás a háromküllős, sportos kormánykerék is. A beltér nagyon Golfos, ami ebben az esetben nagyon jó dolog.

Nincs erőlködés, elsőre csak a jó aggregátok jönnek

Első nekifutásra a VAG csoport csak a jobbféle erőforrásokat ülteti az új Octavia motorterébe. A benzineseknél a belépő az 1.4-es TSI, a csúcs pedig az ezernyolcszázas. Természetesen mind közvetlen befecskendezéses, modern turbós aggregát, a teljesítménymutató pedig 122-ről indul, és 180 pacinál áll meg.

