



Amikor nem lehet eladni még a megfizethető utcai cipőt sem, olyan termékkel kell előállni, amely a Made in China és az ezt még elviselem kategória közé esik. Régóta ígéreti már a VAG csoport szárnyai alatt újra nagyra cseperedett Škoda, hogy előáll egy olyan megfizethető, elviselhető, sőt széles körben kedvelhető termékkel, amellyel megtöri a román egyeduralmat, és **dömpingárral leigazza a dák reménységet.**

Lassan az ígéretek földjéről a tettek mezejére kéne lépni, és előállni azzal a csodatermékkel, amelyet Európa nyugati és keleti országainak szűk pénztárcájú polgárai már oly régen várnak. Minden jel arra utal, hogy a párizsi autós rongyrazáson sínre teszik a cseh vonatot: ősszel debütál a Rapid.

Mi a fantázia és a mi a Škoda terméke?

Rengeteg a netes fantáziakép, de vannak köztük valódiak is. Bár teljes mértékben még nem mutatkozott meg az új Škoda, **a gyártó szerint az Octavia és a Fabia közé ékeli be magát**, és a nagylelkű marketingesek azért feltöltöttek pár ígéretes fotót. A legfrissebb cseh reménység csak jól beállított, profi fotófoslányok segítségével villan meg, mégis néhány részletről már most konkrét véleményt nyilváníthatunk.



Határozott vonalvezetésű, hideg és elegáns,

sőt akár gyors masina is lehet az új Logan-gyilkos a képek alapján. Nagyon Volkswagenes az összkép, ha a márkalogót letakarjuk, a Rapid a VAG csoport bármelyik olcsó(bb) képviselőjének tűnhetne.

Amennyire fukarkodtak a képanyaggal, annál bővebben ecsetelték a technikát. Egyértelmű, hogy a Škodának nincsen szüksége házon belüli viszályra, K.O.-val végződő harcra. Okosan és kimérten az alsó középkategóriás városi kisautójuk és a Golf padlólemezre épülő, szintén szedán bestsellerjük közé lótték be a Rapidot.

Az olcsó Jancsi cseh szekér padlólemezét az aktuális Polo generáció szolgáltatta, míg motorkínálatért bátran kalandozhattak a VAG csoport méretes raktáraiban. Mivel egy VW kisszekér biztosította az alapokat, elérhetősége mellett feltehetően jól összeszerelt és használható is lesz a Rapid.



A nagytestvértől kapott technikához általában nem piszkálnak, így a jól eltalált futómű és a népautótól elvárt sprőd rugózási komfort már a bemelegítésen előkelő helyre robbanthatja az új cseh reménységet. Hogy a felhasznált anyagok és az összeszerelési minőség messzemenően túlszárnyalja a román vetélytársat, az nem kérdés. Hiába szűk a piac gatyája, a fapados megoldások helyett sokan mégis a megfizethető minőséget választják.

A motorpaletta széles és színgazdag

A Rapidot érdekes, mégis jól átgondolt motorpolitikával indítja útnak a Škoda. Mivel már előre félnek, hogy a Rapid alááshatja az amúgy sem drága Octaviát, ezért nem is kerül a formás motorháztető alá 140 pacinál erősebb aggregát. Így próbálják versenyben tartani a többi terméküket, nehogy túl jóra sikeredjen a jövevény, és hazavágja az eddig felépített stratégiát.

A beszálló motorocská a már jól bevált **1.2 TSi**, amely mindjárt két erőnléti szinttel jelentkezik. A kisebbik 85 lovas, míg a combosabb miniaggregát 105 lóerőt teljesít. Nem égbeszökő teljesítmény, de ne felejtjük el, hogy a nagyobb testvéreket is megfelelően mozgatja ez a kis szív. Aki sietősebben szereti, annak a képzeletbeli csúcsot a szintén

TSi technológiás 1.4-es

jelenti. A maga 122 pacijával könnyedén megbirkózik majd a Rapid kasznijával, míg a legizmosabb benzines Dacskó is csak 105 lovas.



A dízel-fanatikusok rendelkezésére két erőforrás áll: egy 1600-as, 105 lovas TDI és a legerősebb, valószínűleg egyben a legdrágább Rapid-motor, a **2.0 TDI** a maga 140 turbopacijával.

Váltók

terén öt és hat fokozatú manuálisokra kell számítani

, még kérdéses, de lehet, hogy egy DSG dupla kuplungos is tiszteletét teszi majd.

A hétpecsétes titok

A hivatalos párizsi lepelrántás előtt még meglebegtettek egy hétpecsétes titkot, mégpedig az indulóárat. A nem feltétlenül Loganos mélységekből induló árképzés attraktív lehet Nyugat-Európában, de akár a balkáni piac is szívesen fogadhatja a jövevényt. Ha egy Škoda Rapidot szeretnénk a legfapadosabb kivitelben, akkor 13 000 eurót kell kicsengetnünk.

A szóban forgó összeg természetesen még változik, és valószínűleg lefelé a hivatalos bemutató után, sőt egy-egy jobb promócióval akár még tízezer környékére is süllyedhet.

Hogy lajbitépés, kocsmai verekedés vagy vérremenő összetűzés alakul-e ki a cseh és román Olcsó János között, még kérdéses. Tény viszont, hogy mozgolódnak a gyártók, és ennek levét – a legpozitívabb értelemben – mi isszuk majd meg.