

Modernizovaná Škoda Octavia

MELANCHOLII STŘÍDÁ ÚSMĚV

Po čtyřech letech od premiéry druhé generace Škody Octavia přichází čas na změnu. Kromě nové přední části získá škodovka modernější přístrojovou desku, bezpečnější sedadla, nový motor a také světla pro denní svícení.



Nové světlomety a výraznější maska chladiče dávají octavii zcela nový výraz. Změny na předí si vyžádaly i jiný tvar blatníků.

Rozvlněné přední světlomety ve tvaru hokejky jsou patrně nejmarkantnějším poznávacím znakem Škody Octavia modelového ročníku 2009. Spolu s novými předními blatníky a mohutnější maskou se širšími lamelami se omlazený model blíží svým vzezřením většímu sourozenci Superb.



Koncové světlo už nemá uprostřed červený proužek.

Facelift tentokrát zasáhl do výrazu octavie s razancí, jakou vůz nepamatuje od své premiéry v roce 1996. Až dosud měly všechny octavie s obdélníkovými reflektory neutrální až melancholický výraz. Ten však patří definitivně minulosti, omlazená škodovka dostala do vínku dávku optimismu, srovnatelnou snad jen s první generací fabie.

Drobnou, ale velmi důležitou novinku skrývá octavia v dolní části předního spoileru. Škoda s novou octavií konečně zareagovala na skutečnost, že u nás auta musí povinně svítit i ve dne. Součástí mlhovek tak jsou napříště světla pro denní svícení, která šetří nejen žárovky či xenonové výbojky hlavních světlometů, ale díky menší spotřebě energie také palivo.

Rozloučení s FSI

Pod kapotou octavie má premiéru turbem posílená čtrnáctistovka s výkonem 122 koní, kterou automobilka už dříve představila coby

základní motorizaci pro nový superb. U menší škodovky se nový čtyřválec 1,4 TSI zařadil přesně doprostřed nabízené palety benzínových motorů: v prodeji nadále zůstávají nepřepřítňované čtyřválece 1,4 a 1,6 MPI (80 resp. 102 koní), stejně tak jako turbu 1,8 TSI (160 k) a 2,0 TSI (200 k). Ze seznamu zážehových agregátů definitivně zmizely oba nepřepřítňované motory s přímým vstřikováním a označením FSI – šestnáctistovka i dvoulitr.

Vyjmutí FSI z nabídky není překvapením. Jejich konec avizoval koncern Volkswagen už relativně brzy po jejich uvedení na trh, když se je rozhodl urychleně dovybavit turbodieselovými motory. Hlavním důvodem byla relativně vysoká spotřeba paliva motorů FSI, které k uspokojivému výkonu potřebovaly vysoké otáčky. Přidáním turbu se maximum točivého momentu posunulo do nižších pásem otáček, která byla až dosud vlastní jen dieselům. A spotřeba čtyřválců nesoucích nové označení TFSI a později TSI citelně poklesla.