

# Pokrok nezastavíš



Foto Auto Bild



## Škoda Fabia

*Dvojitá schránka před spolujezdcem pojme drobnosti, spodní díl může být chlazený. ESP za 15 000 Kč bdí nad stabilitou jízdy.*



**Volkswagen Polo páté generace nastoupil k prvnímu srovnávacímu testu. A rovnou proti tuzemskému lídru kategorie malých automobilů a koncernovému sourozenci – Škodě Fabii.**



*Polo s novou platformou a moderním common-railovým turbodieselem 1,6 TDI trumfuje fabii se zastaralým 1,9 TDI používajícím systém čerpadlo-tryska. Fabia za 11 500 Kč nabízí bílou střechu.*



■ Nevlastní děti v životě mívají těžší, tēm pokrevním se totiž rodiče více věnují. Platí to nejen v pohádce o Popelce, ale také v nejlepších automobilových kruzích. Například Volkswagen investoval do nového pola snad veškerou lásku i techniku. Automobil dostal novou platformu s interním kódem 6R, moderní turbodiesel se vstřikováním common rail a vyzrálý design ve stylu golfu.

Polo patří mezi malé automobily, průměr této třídy vládne nevlastní bratr Škoda Fabia. Nováček tedy na soubor vyzval rovnou toho nejlepšího z nejlepších, alespoň podle statistik prodeje. Zatímco sám nastoupil s výspělým turbodieselem 1,6 TDI, škodovka se musela spokojit se zastaralým vstřikováním čerpadlo-tryska a platformou předchozího pola (9N).

Fabia vedle soupeře působí omšelým dojmem, příliš toho nezmůže ani bílá střecha za 11 500 Kč. Zatímco design je spíše otázkou vkusu zákazníka, vnitřní rozměry hovoří jasně: volkswagen je o 40 milimetrů širší (1682 mm). V obou vozech se dají na předních sedadlech dobře zvládat i delší cesty, i když ve fabii se sedí poměrně vysoko a polo má o 35 milimetrů kratší sedáky (485 mm).

Německý vůz je zpracovaný s větší pečlivostí, díky zasouvatelým opěrkám hlavy lze zadní lavici snadno sklopit. Vzadu však polo doplácí na hezké tvary karoserie. Přestože se zde proti škodovce sedí o něco níž, cestující mají nad hlavou méně místa (930 mm, fabia 965 mm). Navíc se vzadu navzdory srovnatelným rozmě-

rům cítíte stísněněji a kvůli menšímu průřezu dveří se sem také obtížněji nastupuje.

A jako by to nestačilo, zavazadelník volkswagenu pojme o 20 a při složených sedadlech dokonce o 211 litrů méně (0,28/0,952 m<sup>3</sup>). Při plném obsazení to představuje příruční tašku, se sklopenou lavicí už ale dvě větší cestovní brašny. S dvojitou podlázkou se příslušný prostor ještě zmenší, současně ale zmizí ložná hrana uvnitř (ve fabii 170 milimetrů) a při položení druhé řady sedadel vznikne dokonale rovná ložná plocha (ve škodovce zůstává asi deseticentimetrový schod).

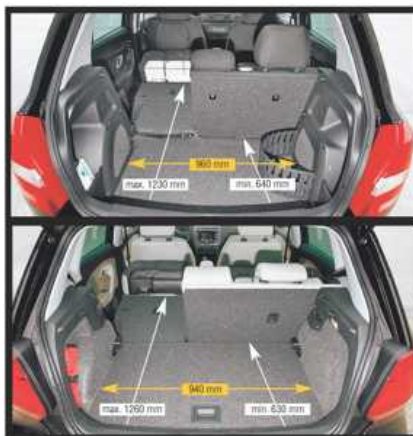
Zastaralý systém čerpadlo-tryska (každý válec má vlastní palivové čerpadlo a vstřikovací trysku) nemá šanci proti modernímu common railu (common = společný, rail = potrubí). Oba čtyřválcové turbodiesely sice disponují shodným výkonem 77 kW, volkswagenu na to ale stačí objem 1,6 litru, zatímco škodovka potřebuje o 0,3 l více. Navíc byl němec ve všech měřených disciplínách jasně lepší, jeho motor běží zřetelně tišeji, používá čtyřventilovou techniku DOHC (fabia pouze OHC) a spotřebuje o 0,8 litru na 100 kilometrů méně (4,9 l). Nabízí efektivnější pásmo využitelných otáček, rovnoměrný běh a díky vhodnému zpřevodování také lepší pružnost.

Oba soupeři dorazili do testu na šestnáctipalcových pláštích s profilovým číslem 45 (pro polo se v Česku nenabízejí, u fabie za 15 000 Kč). Kola vypadají efektně, snižují ale cestovní komfort, zvláště na nerovnostech ve městě. Výraznější se tento nešvar ▶



## **VW Polo**

*Průchodkou v příruční schránce lze připojit přehrávač mp3 nebo ipod. ESP se dodává sériově i pro základní výbavu Trendline.*



## Škoda Fabia

Opěradla a lavice fabie se sklápějí odděleně, zůstává ale výrazný schod. Krycí plato lze umístit do poloviční výšky.

## VW Polo

Sklopená zadní sedadla u polo vytvoří ideálně rovnou ložnou plochu. K dispozici je také dvojitá podlážka.

projevuje u fabie, která má tvrdší pérování. Ani polo nalažením podvozku příliš nenadchne, rázy od kol pronikají cestujícím přes opěradla až do zad.

Oba vozy přesvědčí v rychlých zatáčkách, přičemž volswagen se v nich chová o něco suverénněji. Sedadla poskytují dostatek pohodlí a dobré boční vedení. Jízda na širokých nízkoprofilových kolech zaručuje patřičnou stabilitu, Polo trumfuje přesnějším řízením, harmonickým ESP a více než o metr kratší brzdnou dráhou ze stovky (36,5 m).

Volkswagen standardně nabízí například šest airbagů, stabilizační systém, centrální zamykání s dálkovým ovládním, výškově nastavitelná sedadla vpředu a ocelová 15" kola o rozměru 185/60, připlatit si musíte mimo jiné 5400 Kč za pětidířevou karoserii. Ve fabii dostanete hlavové vaky za 7000 a ESP za 15 000 korun, vydat 32 000 Kč za samočinnou klimatizaci nám však připadá hodně. Připlácí se dokonce i za autorádio (4500 Kč).

Škodovka se už dávno nepodbíjí cenou. Základní provedení testované Fabie 1.9 TDI Classic se sériovým filtrem pevných částic stojí 375 900 Kč, Polo 1.6 TDI Comfortline dostanete o 20 000 Kč dráž. Při dovybavení soupeřů na stejnou úroveň je však německý vůz o 22 600 korun výhodnější. Navíc jeho turbodiesel plní přísnou normu Euro 5, kdežto škodovka jenom Euro 4. Tohle není pohádka, ale opravdový život a v něm to mají nevládní děti zatraceně těžké...

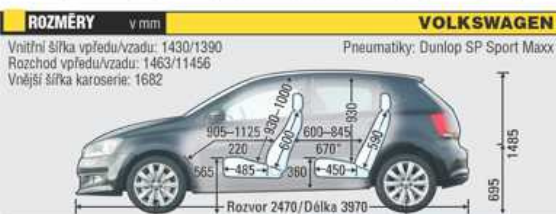
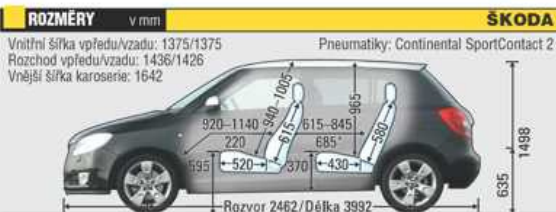
Volkswagen Polo nastavil latku mezi malými vozy hodně vysoko. Dokonce tolik, že ani prodejní jednička Škoda Fabia na něj nestačí. Němci si ce schází více místa vzadu a litry v zavazadelníku, soupeře však předčí designem, konstrukcí, pružným a úsporným commonrailovým čtyřválcem 1.6 TDI/77 kW a kvalitním dílenským zpracováním. Fabia prohrála hlavně kvůli nekultivovanému vstřikovacímu systému čerpadlo-tryska. **-ab/tk-**



Za shodnými písmeny TDI se skrývá odlišná technika, VW používá modernější motory

### HODNOCENÍ

Volkswagen Polo 1.6 TDI	Škoda Fabia 1.9 TDI
<b>1</b> +	<b>2</b> +
Atraktivnější design	Prostornější kabina
Motor, spotřeba, brzdy	Pobere více nákladu
Rozsáhlejší sériová výbava	Dílenské zpracování
Dvojitá podlážka (rovná plocha)	Málo výrazný design
Stísněný prostor vzadu	Tvrďší pérování
Menší zavazadelník	Hlučný motor



Motor fabie nejen, že hlasitě klepe, ale na polo ztrácí dynamikou, pružností a spotřebou



TECHNICKÉ ÚDAJE	Škoda Fabia 1.9 TDI	Volkswagen Polo 1.6 TDI
Motor	R4, diesel, turbo	R4, diesel, turbo
Zdvihový objem	1896 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>
Výkon (kW/min)	77/4000	77/4000
Točivý moment (N.m/min)	240/1900	250/1500
Převodovka	5 MT	5 MT
Pneumatiky	205/45 R 16	215/45 R 16
Palivová nádrž	45 l	45 l
Zavazadlový prostor	0,300/1,163 m <sup>3</sup>	0,280/0,952 m <sup>3</sup>
Největší rychlost	190 km/h	190 km/h
Spotřeba (na 100 km)	6,5/4,1/5,0 l	5,1/3,6/4,2 l

NAMĚŘENÉ HODNOTY	Škoda Fabia 1.9 TDI	Volkswagen Polo 1.6 TDI
Zrychlení 0-50 km/h	3,5 s	3,2 s
0-100 km/h	10,9 s	10,1 s
0-130 km/h	19,6 s	17,4 s
Pružnost 60-100 km/h*	8,6 s	8,3 s
80-120 km/h*	14,2 s	12,9 s
Pohotov. užitná hmotnost	1254/431 kg	1220/440 kg
Rozdělení hmotnosti P/Z	63/37 %	65/35 %
Stopový průměr otáčení	10,6 m	10,4 m
Brzdy studené ze 100 km/h	36,6 m	36,2 m
Brzdy zahřáté ze 100 km/h	37,7 m	36,5 m
Vnitřní hluk při 50 km/h	64 dB [A]	62 dB [A]
při 100 km/h	71 dB [A]	67 dB [A]
při 130 km/h	75 dB [A]	72 dB [A]
Spotřeba (na 100 km)	5,7 l	4,9 l
Dojezd na plnou nádrž	780 km	910 km

Poznámka: \*Na čtvrté, respektive pátý rychlostní stupeň.

NAKLADY A ZÁRUKY	Škoda Fabia 1.9 TDI	Volkswagen Polo 1.6 TDI
Servisní interval	proměnný/2 roky	proměnný/2 roky
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let
Záruka celková	2 roky/bez omezení km	2 roky/bez omezení km
Záruka mobility	neomezená	neomezená

CENY A VYBAVENÍ	Ambiente	Comfortline
<b>Výbava</b>		
Základní cena	390 900 Kč	395 900 Kč
Airbagy přední/boční/hlavové	S/S/7000 Kč	S
Stabilizační systém	15 000 Kč	S
Autorádio	4 500 Kč	S
Samočinná klimatizace	32 000 Kč	25 900 Kč
Přítelově ová karoserie	S	5 400 Kč
Filtr pevných částic	S	S
Tempomat a parkovací čidla	18 000 Kč	9 200 Kč
Metaliza	8 900 Kč	10 300 Kč
<b>Výsledná cena</b>	<b>469 300 Kč</b>	<b>446 700 Kč</b>

Poznámky: S = standardně, N = nedodává se.