



Testy Světa motorů

SM 23 Srovnávací test: Dacia Duster vs. Škoda Yeti
Vyšlo 7. 6. 2010

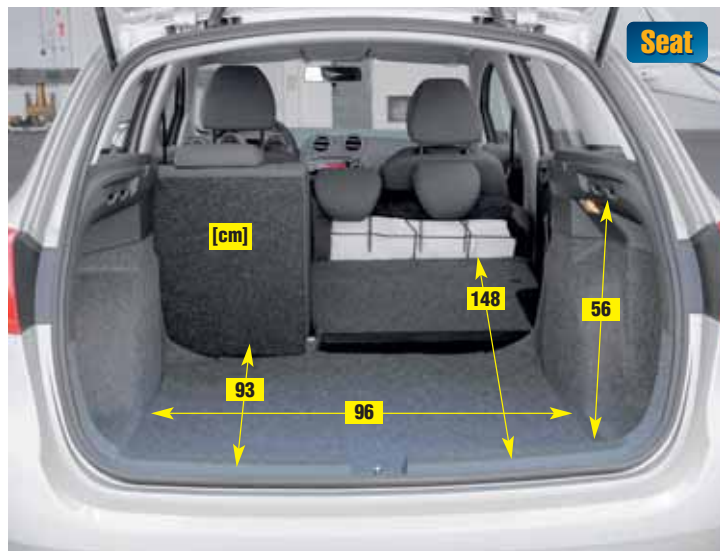
SM 24 Finále dlouhodobého testu: Škoda Octavia 1.4 TSI
Vyšlo 14. 6. 2010

SM 25 Srovnávací test: Seat Ibiza ST vs. Škoda Fabia Combi

SM 26 Srovnávací test koncepcí: SUV vs. kombi
Vyšlo 28. 6. 2010



Požitek, nebo užitek?



Seat

Zavazadlový prostor Ibizy ST je sice menší než u fabie, díky nižší nákladové hraně ale nabízí citelně lepší přístupnost



Háčky na tašky jsou v jednodušším, nevýklopném provedení

Prostor za zadními podběhy si přímo říká o přepážku, ta se ale nedodává



Konstruktéři Seatu vytvořili háček i ve výplni pátých dveří. Může se hodit.



Nákladová hrana se nachází jen lehce nad úrovní podlahy



Otvírání pátých dveří pomocí výklopného znaku už k Seatu neodmyslitelně patří



Vnitřní madlo oceníte zejména tehdy, když jsou dveře špinavé nebo mokré



Součástí standardní výbavy je čtrnáctipalcové rezervní kolo – chválíme, Seate!



O zakrytí kufra se dobře stará pevné krycí plato s rozměrnou výklopnou částí



Segment malých kombíků obohatil Seat Ibiza ST. Jak si šmrncovní španěl poradí s nedávno modernizovanou Škodou Fabia Combi? Je lepší volbou Auto Emoción, nebo Simply Clever?

Malé kombíky jsou trochu specifickou evropskou kategorií, ve které se angažuje jen málokterá automobilka. Tyto vozy totiž slaví výraznější úspěchy jen na některých evropských trzích – většinou těch, kde se projevuje slabší kupní síla. Typický příklad představuje tuzemsko, ovšem ani u nás už to malé kombíky nemají vůbec snadné. Vzhledem k mohutnému zlevňování automobilů v době ekonomické krize totiž dosáhne mnohem víc Čechů než dříve na vůz nižší střední třídy. A platí to také pro verze kombi.

Španělskou novinku jsme vyzkoušeli s benzinovým motorem 1.4 16V, který je v Česku u Ibizy zdaleka nejžádanější. Škoda Fabia se dostavila se stejně výkonným, ale o generaci mladším agregátem 1.2 TSI.

DOJEM Suverénní převaha

Český importér Seatu prezentuje Ibiza ST sloganem Nejkrásnější kombi. Jestliže toto hodnocení zpřesníme slovíčkem malé, těžko s ním nesouhlasit. Již krátká Ibiza zaujala neotřelým designem s rafinovanou hrou oblín a hran. Udělat z pětidveřového hatchbacku segmentu B pěkné kombi ale není jen tak. Při navrhování o 175 mm prodloužené zádě si však dali designéři Seatu velice záležet a všechny proporce i linky dokonale vyvážili. Mohli si to dovolit, proto-

že rekordní objem zavazadlového prostoru v tomto případě evidentně nebyl prioritou. Výrazný sklon zadního okna i zaoblení pátých dveří se zbytkem nízké a široké karoserie skvěle ladí a ponechávají jí výrazný sportovní švih. Mohutné koncové svítlíky také vypadají k světu, někomu by se ovšem mohly zdát až příliš podobné těm na Exeu ST. Také si musíte zvyknout na fakt, že kliky zadního páru dveří se kvůli prolisu nacházejí níž než přední.

Druhá generace Škody Fabia Combi působí vedle této vyfintěné španělsky rozpačitým dojmem – letošní make-up obličej jí sice hodně prospěl, nevhodné proporce karoserie ale vyřešit nemůže. Modelka prostě musí být štíhlá a pokud možno vysoká, u pěkného auta je tomu ale přesně naopak... Další problém představuje jen minimální sklon bočních oken, který vozu dodává příliš krychlovitou čelní i zadní siluetu.

PROSTOR A POHODLÍ Přetahovaná

Ridič Ibizy si může sedačku a volant nastavit do perfektní pozice, která plně uspokojí i sportovně založeného jezdce. Každá mince má ale dvě strany a rub v tomto případě představuje ztížená přístupnost kabiny. Poměrně nízká střeška v kombinaci s extrémním sklonem čelního okna a nezvykle hlubokou přístrojovou deskou vyžaduje hlavně od vysokých



Mimořádně hluboký kufr škody pojme o 50 l zavazadel více než seat, ale přístupnost z ním zaostává. Systém sklápění zadního sedadla mají oba vozy shodný.



Zde stačí zatlačit a roletový kryt se automaticky navine na svou cívku

Kapsy za zadními podběhy jsou mimořádně praktické. Lze je také snadno vyjmout.



Lepicí souprava rozhodně není tak spolehlivé řešení defektu jako rezervní kolo...



Manipulaci se zavazadly komplikuje vysoký práh, v tomto je Ibiza ST lepší

Praktická odkládací ohrádka vedle podběhu je samozřejmě vyjímatelná



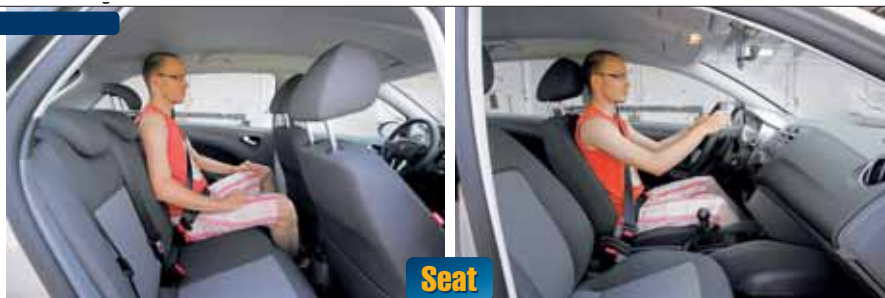
Ani škoda samozřejmě nepostrádá praktické háčky na zavěšení tašek. Jejich výklopné provedení je šikovnější.



Madlo vnějšího zámku pátých dveří najdeme klasicky nad registrační značkou. Praktické přitahovací tykadlo je pro škodovky již typické.



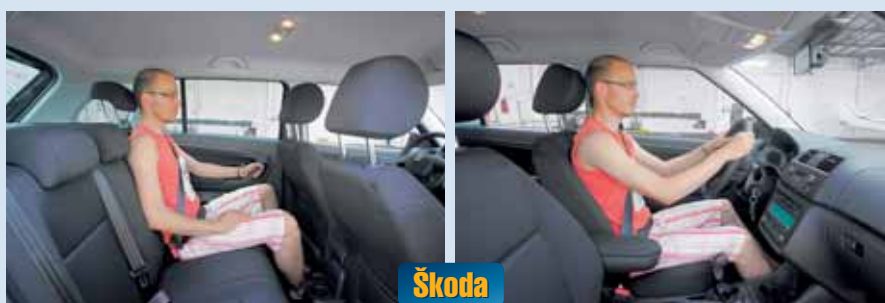
Ceník Seatů Ibiza ST		
Basis		
1.2 12V/51 kW		244 900 Kč
Reference		
1.2 12V/51 kW		248 900 Kč
1.4 16V/63 kW		262 900 Kč
Style		
1.4 16V/63 kW		299 900 Kč
1.2 TSI/77 kW		315 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		355 900 Kč
1.6 TDI CR/66 kW		339 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		353 900 Kč
Sport		
1.2 TSI/77 kW		336 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		376 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		374 900 Kč



Seat

Kvůli velkému sklonu čelního okna, mimořádně hluboké přístrojové desce a nízké střeše působí interiér ibizy stísněněji než kabina fabie. Poloha za volantem je ale excelentní. Zadní cestující by uvítali pár centimetrů před kolena a nad hlavou navíc.

Ceník Škody Fabia Combi		
Classic TSI Start		
1.2 TSI/63 kW		264 900 Kč*
Classic		
1.2 HTP/44 kW		234 900 Kč
1.2 12V HTP/51 kW		249 900 Kč
1.2 TSI/63 kW		274 900 Kč
1.2 TSI/77 kW		299 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		334 900 Kč
1.6 TDI CR/55 kW		329 900 Kč
1.6 TDI CR/66 kW		360 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		380 900 Kč
Ambiente TSI Start		
1.2 TSI/63 kW		279 900 Kč*
Ambiente		
1.2 12V HTP/51 kW		264 900 Kč
1.2 TSI/63 kW		289 900 Kč
1.2 TSI/77 kW		314 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		349 900 Kč
1.6 TDI CR/55 kW		344 900 Kč
1.6 TDI CR/66 kW		375 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		395 900 Kč
Elegance		
1.2 12V HTP/51 kW		324 900 Kč
1.2 TSI/63 kW		349 900 Kč
1.2 TSI/77 kW		374 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		409 900 Kč
1.6 TDI CR/55 kW		404 900 Kč
1.6 TDI CR/66 kW		435 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		455 900 Kč
Elegance Start		
1.2 12V HTP/51 kW		304 900 Kč*
1.2 TSI/63 kW		319 900 Kč*
1.2 TSI/77 kW		354 900 Kč*
1.2 TSI/77 kW DSG		389 900 Kč*
1.6 TDI CR/55 kW		384 900 Kč*
1.6 TDI CR/66 kW		415 900 Kč*
1.6 TDI CR/77 kW		435 900 Kč*
Scout TSI Start		
1.2 TSI/63 kW		328 900 Kč*
Scout		
1.2 TSI/63 kW		338 900 Kč
1.2 TSI/77 kW		363 900 Kč
1.2 TSI/77 kW DSG		398 900 Kč
1.6 TDI CR/66 kW		424 900 Kč
1.6 TDI CR/77 kW		444 900 Kč
RS		
1.4 TSI/132 kW		514 900 Kč



Škoda

Vysoká karoserie těží z daného půdorysu maximum prostoru. Ve srovnání s ibizou ale vynikne stísněností v příčném směru. Vysoká poloha za volantem nevyhoví každému. Přední sedadla jsou (stejně jako v ibize) velmi povedené, vzadu se sedí trochu lépe než v seatu.



Údaje o testovaných vozidlech

S testovanými vozy jsme najezdili celkem 873 km. Seat Ibiza ST používal pneumatiky Bridgestone B250 185/60 R15, Škoda Fabia Combi obouvala pláště Bridgestone Turanza ER300 205/45 R16. Během měření bylo jasno s teplotou kolem 30 °C.



Seat Ibiza ST 1.4 16V

Škoda Fabia Combi 1.2 TSI

ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE

Motor	zážehový čtyřválec DOHC	přepínávací zážehový čtyřválec OHC
Zdvihový objem (cm ³)	1390	1197
Největší výkon (kW/ot. za min)	63/5000	63/4800
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	132/3800	160/1500-3500
Převodovka	manuální pětistupňová	manuální pětistupňová
Délka x šířka x výška (mm)	4227 x 1693 x 1445	4247 x 1642 x 1498
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2469, 1465/1457	2451, 1433/1426
Pohotovostní/úžitková hmotnost (kg)	1055/515	1061/530
Objem zavazadelníku (l)	430/1164	480/1460
Objem nádrže paliva/dojezd (l a km)	45/763	45/865
Nejvyšší rychlost (km/h)	177	178
Emise CO ₂ (g/km)	139	121

NAMĚŘENÉ HODNOTY

	Seat Ibiza ST 1.4 16V	Škoda Fabia Combi 1.2 TSI
Pružnost na 4. RS (60–100 km/h)/5. RS (80–120 km/h) (s)	13,27/22,57	9,31/13,80
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	3600	3000
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	6,8	6,4
Měření hluku, 4000 ot. na dvojku/2000 ot. na pětku (dB)	65,6/62,3	64,9/61,9
Brzdňný čas z 50/90/130 km/h (s)	1,90/2,93/4,10	1,88/2,99/4,00
Místo podélné/na kolena ideál (cm)	142/7	147/10
Vertikální prostornost P/Z, místo nad hlavou P/Z (cm)	91-98/92, 1-9/3	92-98/97, 2-10/9
Šířka interiéru P/Z, šířka v loktech P/Z (cm)	124/125, 142/143	122/123, 137/138
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	51 x 49/45 x 44	49 x 48/47 x 46
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	63 x 50	60 x 51
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	93 x 103	91 x 98
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	58/189	65/193

„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedadla k opěradlu sedadla řidiče a od předělu opěradla a sedáku řidiče k nejbližšímu místu palubní desky. „Vertikální prostornost“ – největší vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpredu i vzadu na levém sedadle. „Místo nad hlavou“ – totéž, ale nad hlavou figuranta – rozmezí vzniká výškovým nastavením sedadla. „Šířka interiéru v loktech“ – nejmenší/největší vzdálenost mezi loketními opěrkami dveří vpředu i vzadu. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – vertikální/horizontální vzdálenost mezi dvěma nejbližšími body v otvoru zavazadelníku. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují na osobu s výškou 180 cm.

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	12,4 (o 22 % horší)	11,8 (o 16 % horší)
Škoda Fabia Combi 1.2 TSI/77 kW	10,2 (100 %)	100 %
Spotřeba paliva (mesto/mimo mesto/kombinace) (l/100 km)	8,0/4,7/5,9 (o 13 % horší)	6,6/4,4/5,2 (nejlepší)
Škoda Fabia Combi 1.2 TSI/63 kW	6,6/4,4/5,2 (100 %)	100 %

či tělnatých jedinců trochu gymnastiky a zvýšenou pozornost. Na přední i zadní místa ve Fabii Combi se usadíte výrazně snáz, řidič se ale za jejím volantem může cítit jako na kozlíku. Navíc jeho pravé koleno neustále atakuje roh schránky vysokého rádia. Záleží prostě na osobních preferencích.

A jak je to s vnitřními mírami? Ibiza nabízí několik cenných centimetrů na šířku navíc, ale ve svislém i podélném směru jsou na tom trochu lépe zadní pasažéři ve fabii.

Šetrná sportovnost vs. česká funkčnost

Design interiéru španělky dokonale ladí s jejím emocionálním exteriérem. Nevšedně tvarovaná přístrojová deska působí hodně svižně, o což se stará dvojice oddělených budíků (bohužel s hůře čitelnými stupnicemi) a kruhové výdechy ventilace. Pochvalovali jsme si také velmi povedený volant a hlavici řadič páky, méně se nám zamlouval vzhled rádia a hlavně ovladačů samočinné klimatizace. Absenci teploměru chladicí kapaliny bychom ibize odpustili, pokud by ovšem nechyběla i kontrolka nezahřátého motoru. „A Španěle nemontují dokonce ani kontrolku vnějšího osvětlení vozu!“ žaluje ještě fabia...

Lacinější dojem z interiéru ibizy umocňují nechalouněné výplně dveří a nemožnost výškově si nastavit přední bezpečnostní pásy. Jinak zdařilá ergonomie ovládacích prvků za českou soupeřkou zaostává kvůli složitější obsluze rádia a nešikovnému umístění tlačítka výstražných blikáček za řadič páky.

Přední sedadla seatu nabízejí trochu výraznější boční oporu a větší sklon

Seat

Přístrojová deska se nese ve sportovním duchu. Koleno řidiče nijak neomezuje.

Postrádali jsme teploměr chladicí kapaliny

Navzdory hodně hluboké přístrojové desce není schránka moc objemná

Tlačítko výstražných směrovek je nešikovně utopené před řadičkou

Zpočátku měla Ibiza se střední výbavou vnitřní kliky kovové a chromované, nyní již pouze plastové

Výšková regulace předních pásů se nedodává ani za příplatek

Výplně dveří fabie jsou vysoce funkční, škoda že černá neozivuje pestřejší látka

Dvě menší schránky jsou fajn jen do chvíle, kdy potřebujete uložit větší věc

Schránka na bezpečné uložení brýlí je velmi žádoucí součástí výbavy

Ostrý roh konzoly rádia budou dlouhonozí řidiči proklínat

Škoda

Přístrojová deska fabie sází na klasickou eleganci a výbornou ergonomii

Přístroje se čtou výrazně lépe než u seatu

CENA A VÝBAVA**Ibiza je levnější**

Sice o kousek, ale je to tak. V základu se Ibiza ST 1.4 16V prodává o dvě tisícovky levněji než Fabia Combi 1.2 TSI/63 kW. A navíc – nejlevnější výbava Reference za 262 900 Kč už splňuje naše požadavky. A pozor! V současnosti můžete využít slevy 10 000 Kč na prvních 300 kombíků dodaných českým zákazníkům.

To u Fabie jsme museli kvůli centrálnímu zamykání tradičně postoupit z Classicu na Ambiente za 279 900 Kč. Na tyhle peníze se Fabia dostala díky akci pro slabší verze dvanáctistovky TSI – u všech výbav si s novým přepínaným motorem můžete škrtnout 10 000 Kč. Že byste si rádi dopřáli turbo i pro Ibiza? Není problém, turbomotor najdeme už i v ceníku španělského kombíku. Ibiza ST ale bude jezdit jenom s výkonnější verzí dvanáctistovky, která dává 77 kW.

Pořizovací náklady**ETALON****cenový tip**

	Lada Kalina kombi 1.4	Seat Ibiza ST 1.4 16V	Škoda Fabia Combi 1.2 TSI
Základní cena s testovaným motorem	162 900 Kč	262 900 Kč (Reference)	264 900 Kč ¹⁾ (Classic Start)
Cena verze Světa motorů	169 900 Kč	262 900 Kč (Reference)	279 900 Kč ¹⁾ (Amb Start)
Výbava verze Světa motorů	ABS, čelní airbagy, centrální zamykání, výškově stavitelný volant, příprava pro rádio		
Výbava nad rámec verze Světa motorů			
Boční/hlavové airbagy	x/x	✓/x	✓/7200 Kč
ESP	x	10 600 Kč	16 800 Kč
Mlhovky	x	9000 Kč ²⁾	7 800 Kč
Palubní počítač	✓	x	✓
El. ovládaná přední okna	✓	✓	✓
Klimatizace	10 000 Kč	20 200 Kč	10 000 Kč
Metalíza	7000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč
Rádio s CD	x	✓	5500 Kč
Porovnání cen	169 900 Kč (100 %)	252 900 Kč⁴⁾ (o 48 % horší)	279 900 Kč¹⁾ (o 65 % horší)
	100 %	100 %	100 %
Známka³⁾	1,00	3,25	4,00
POŘADÍ		1.	2.

¹⁾ nenabízí se, ²⁾ standardní výbava, ³⁾ akční cena, ⁴⁾ paket komfort (mlhovky, tempomat, vyhřívaná zrcátka), ^{x)} známka za cenu, výbavu, záruky a servisní náklady, ⁴⁾ cena včetně zaváděcí slevy

Náhradní díly

	Seat Ibiza ST 1.4 16V	Škoda Fabia Combi 1.2 TSI
Světlo/zadní sdružená svítidla (Kč)	4198/2248	3132/1253
Přední/zadní nárazník (Kč)	5015/6519	3720/4440
Přední blatník (Kč)	3813	3120
Čelní sklo (Kč)	4435	3480
Brzdové destičky + výměna (Kč)	1462 + 468	1536 + 382
Cena práce v servisu (Kč/hod)	669	546
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km ¹⁾ (Kč)	22 021	13 355
Záruky: celkem/tak/neprozervizování karoserie (roky)	2/3/12	2/3/12

¹⁾ orientační údaj, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Změnit ji může také způsob lišit. Zdroj: údaje výrobce

sedáků než u škody, takže do nich víc zapadnete. Vzádu se ale sedí trochu pohodlněji ve škodovce, protože její lavice lépe podpira stehna a poskytuje vyšší a méně zakloněné opěrky hlavy.

Co se týká slicování karoserie a interiérových plastů, oba koncernové vozy patří ve svém segmentu k nejlepším.

Kufrové karty

Kombík láká zákazníky hlavně možností přepravit podstatně větší hromadu zavazadel než hatchback. Z čistě tabulového hlediska je vše jasné – kufr Fabie Combi pohltí o padesát litrů bagáže více, po sklopení zadní sedačky se její náskok zvětší dokonce na 296 l. Ani zavazadlový prostor Ibize ST ale rozhodně nepůsobí zakřiknutě nebo podměrečně. Jeho největší zbraň proti jeskyni český představuje kupodivu přístupnost – širší a vyšší otvor je znát, mnohem více však oceníte o 7 cm nižší nákladovou hranu. Úhel vyklopení pátých dveří vyhovuje u obou vozů. Fabia kontruje krycí roletou s automatickým navíjením, ale ani plato s rozměrným výklopným zadním dílem španělsky vůbec není špatné řešení. Co ibize proti fabii chybí, jsou praktické kapsy za zadními podběhy a vyjímatelná ohrádka vedle pravého podběhu. Na oplátku vyslaný z Pyrenejského poloostrova standardně disponuje

Text: Roman Poláček, Martin Machala Foto: Pavel Novák

Seat



1 2

Škoda



LOŇSKÁ TROJBITVA



Ještě bez Ibizy

Malé kombíky na českém trhu spočítáte na prstech jedné ruky a ještě vám jeden zbude – kromě testované Fabie Combi a Ibizy ST se u nás nabízí jenom Peugeot 207 SW a Renault Clio Grandtour. Ještě než se malé kombíky rozrostly o španělskou krasavici, kompletní trojka béčkových praktiků se sešla ve srovnávacím testu. V loňském čísle 36 jsme hodnotili fabii ještě se zážehovou čtrnáctistovkou, dvěstěsedmička měla vyhlášený čtyřválec 1.4 16V VTi a clio tehdy jako jedině prosazovalo s přeplňovanou dvanáct-

stovkou TCE downsizing. Výsledek? První místo bral renault, druhý skončil peugeot a na bronzový stupínek si stoupla škodovka. A abyste měli béčkový kombíkový přehled kompletní, přinášíme i základní technické údaje a ceny obou francouzů. Ať jsou všechny malé kombíky pohromadě! Vlastně ne! Ještě nám chybí superlevná Lada Kalina, kvůli které dostaly koncernové holky Fabia s Ibizou na straně 17 za cenu a výbavu tak strašně známky. Takže, milá lada, hybaj k peugeotu a renaultu do tabulky!

3



Seat

Škoda

Ibiza ST se mezi kuželkami cítila jako ryba ve vodě a bavila tím řidiče – lépe ovladatelný malý kombík nekoupíte 1. Rodinně laděná Fabia Combi se ve sportovním dovádění nevyžívá, chová se ale naprosto čitelně 2. Zatímco seat pohání klasický agregát 1.4 16V, pod kapotu škodovky se již nastěhoval nový turbomotor 1.2 TSI 3. Ibiza nepoužívá protihlukovou vložku kapoty, sympatický zvuk jejího motoru ale neruší.

neplnohodnotnou rezervou, za kterou si u škody musíte nedůstojně připlácet.

Systém sklápění zadních sedadel je u obou kombíků totožný – nejdříve je třeba odklopit sedák, poté vyjmout opěrky hlavy (u Ibizy si to můžete odpusit, pokud jsou přední sedáčky posunuté hodně vpřed) a na jejich místo položit opěradlo. Rovná plocha zvětšeného zavazadelníku tak vznikne jen při aplikaci příplatkové dvojité podlahy, kterou ale nabízí jen škodovka. Většina Čechů ji však stejně nechce, protože u kufru zásadně zmenšuje hloubku a navíc je dost těžká.



Konkurenti



	Lada Kalina kombi 1.4	Peugeot 207 SW 1.4 16V VTi	Renault Clio Grandtour 1.21 TCE
Motor	zážehový čtyřválec DOHC	zážehový čtyřválec DOHC	přeplňovaný zážehový čtyřválec DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	1390	1397	1149
Největší výkon (kW/ot. za min)	65,5/5000	70/6000	74/5500
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	127/4500	136/4000	152/3000
Převodovka	manuální pětistupňová	manuální pětistupňová	manuální pětistupňová
Vnější rozměry (mm)	4040 x 1700 x 1500	4149 x 1748 x 1519	4228 x 1513 x 1719
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2470, –/–	2540, 1475/1470	2575, 1471/1471
Pohotovostní/užitelná hmotnost (kg)	1110/400	1198/496	1090/510
Objem zavazadlového prostoru (l)	350/650	337/1258	439/1277
Objem palivové nádrže/dojezd (l/km)	50/781	50/847	55/1000
Nejvyšší rychlost (km/h)	165	185	184
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	13	12,4	11,2
Spotřeba paliva (město/mimo město/komb.) (l/100 km)	–/–/6,4	7,7/4,9/5,9	7,3/4,6/5,5
Emise CO ₂ (g/km)	–	137	129
Cena základní (Kč)	162 900 Kč	289 900 Kč*	269 900 Kč*

* akční cena



Velký zavazadelník by nebyl moc platný, pokud není k dispozici také příružnice užitečné zatížení. Ani u jednoho z účastníků testu ale nemusíte mít obavy. Španělka uveze velmi solidních 515 kg, češka dokonce ještě o 15 kg více. Základní pohotovostní hmotnost obou vozů (bez příplatkových položek) je relativně příznivá, jen mírně přesahuje tunu.

MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ Generační střet

Zatímco Fabia po své modernizaci již plně přešla na ultramoderní přímovstříkový turbomotor 1.2 TSI, Ibiza prozatím nabízí jen jeho silnější provedení se 77 kW. Výkonovou úroveň 63 kW, kterou jsme testovali, u ní dosud reprezentuje nepřehlížená klasika s označením 1.4 16V. Srovnání hodnot točivého momentu čtrnáctistovky 132 N.m při 3800 ot./min vůči 160 N.m při 1500 až 3500 ot./min té-es-íčka pro ni nevypadá vůbec dobře. Plně to potvrdily i naměřené hodnoty pružnosti.

Přesto klasickou čtrnáctistovku s šestnácti ventily neodepisujeme. Ano, nemá zdaleka takový záťah odspodu, takže vyžaduje větší vytáčení a častější řazení. Obojí jsme si ale užívali – dobře zajetý motor šel s chutí za plynem a nabízel při tom krásně lineární nárůst výkonu až k omezovači a velmi sympatický zvukový projev. Ke sportovnímu stylu jízdy se tak vlastně hodí víc než stejně výkonné TSI, které už ve vyšších otáčkách nic zvláštního nepředvádí.

Pokud ovšem nemáte sportovní choutky a více oceníte příval newtonmetrů odspodu, který umožňuje méně řídit a dobře se vypořádá s větším zatížením vozu, budete s TSI mnohem spokojenější. Jedinou nezodpovězenou otázkou tak prozatím zůstává, v jaké kondici se takto dopovaný motůrek (a jeho turbodmychadlo) bude nacházet třeba po ujetí náročných 100 000 km. České motoristy to určitě zajímá víc než normovaná úspora 18 g CO₂ na 100 km...

Byli jsme velice zvědaví, jak dopadne test spotřeby, při kterém oba vozy jezdí-

ly za sebou po stejné trase. Žádné překvapení se nekonalo – během klidné jízdy v mezích rychlostních limitů činil průměr španělky 6,8 l/100 km, zatímco turbočeška si vzala o 0,4 l/100 km méně. Té-es-íčko si může díky své síle dovolit těžší pětku, takže při dálničním limitu 130 km/h točí zhruba o 600 ot./min méně. To se pozitivně projevuje na trochu nižší hladině hluku v interiéru. Ani v seatu ale vnitřní hlučnost při dálničních přesunech posádku neobtěžuje.

JÍZDA

Španělská exhibice

Motorový souboj jihoevropanka (navzdory hrdinné obranně) prohrála, ale v kategorii jízdních vlastností se situace zcela obrátila. Druhá generace Fabie Combi sice nejedzí špatně (zvláště když má obuté nízkoprofilové „bačkory“), ale na Ibizu ST prostě nestačí. V zatáčkách, které španělka projela s naprostým přehledem a bez sebemenšího náznaku nedotáčivosti, se podvozek mladoboleslavského kombíku při stejném tempu již dostával na hranice svých možností a karoserie se kolébala ze strany na stranu. Řidič škody navíc při tomto stylu jízdy hůře dávkoval brzdový účinek, za což může větší posilovač zavedený při nedávné modernizaci. Náskok es-téčka ještě zesílil, jestliže se v zatáčce objevily nějaké nerovnosti – ty dokázaly českému mamínu s užší stopou a vyšším těžištěm rozhodit mnohem více než španělskou divošku. To samé platí také o poryvech bočního větru na dálnici.

Fabia nemá řízení ani řazení vůbec špatně, ale seat je na tom ještě o trochu lépe – atakuje totiž pozici třídího premianta.

Kdo by si myslel, že sportovní talent podvozku španělského kombi posádka odnese nepřijemnými rázy od kol na nekvalitním povrchu, mýlil by se. Náskok škody po strážce komfortu odpružení byl až překvapivě malý. Roli v tom zřejmě hrál nejen generační rozdíl podvozkových platform, ale také jiné pneumatiky. Ibiza totiž jezdila na stan-

i Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupe od lídra, každých 5 % ztráty znamená čtvrt známky odstup. Příklad: Nejlevnější malé kombi splňující naše požadavky na výbavu se zážehovým motorem o objemu 1,4 litru je Lada Kalina kombi 1.4/65,5 kW za 169 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta

s cenou do 178 395 Kč. Za cenu od 178 396 do 186 890 Kč udělíme známku 1,25 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísľujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně.

dardních patnáctkách, ale škoda obouvala příplatkové šestnáctipalcové ráfky s nízkoprofilovými pneumatikami.

ZÁVĚR

Pro každého něco

U obou koncernových malých kombíků platí to samé co u výchozích hatchbacků – záměrně mají odlišné charaktery, aby na trhu nehozila jejich kanibalizace.

Typickým zákazníkem nového Seatu Ibiza ST se podle našeho odhadu stane mladší aktivní pár, kdy on ocení výborné jízdní vlastnosti a ona zase atraktivní jižanský vzhled. Velký kufr takoví lidé využijí třeba na rozměrnou sportovní výstroj, velkého psa nebo sportovní kočárek své ratolesti. Hlavním konkurentem Ibize ST se proto podle našeho odhadu stane nikoliv Fabia Combi, ale Peugeot 207 SW.

Škodovka naopak v Česku oslovuje spíše usedlejší vícečlenné rodiny s „chalupecko-chorvatskými“ sklony, které design a ovladatelnost příliš neřeší a nejvíce ocení rekordní objem kufru a také snadno přístupný a útulný interiér. Do tohoto rámce výborně zapadá i nový motor 1.2 TSI/63 kW. Jako hlavní soupeř Fabie Combi se nám proto nejeví Ibiza ST, ale spíše Renault Clio Grandtour.

Jak ale dopadl náš koncernový duel? S poměrně těsným náskokem vyhrála Škoda Fabia Combi, protože seat doplatil hlavně na použití staršího motoru. To „by“ říkáme proto, že konečný verdikt zvrátilo započítání výsledků nárazových testů Euro NCAP, ve kterých česká zástupkyně na španělku ztrácí jednu hvězdičku (bereme v úvahu hodnocení hatchbacků se stejnou přední polovinou karoserie).

Hodnocení



Za testovanou oblast se uděľuje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

	Seat Ibiza ST 1.4 16V	Škoda Fabia Combi 1.2 TSI
DOJEM		
design	1,25	2,00
dílnské zpracování	1,25	1,00
průměr	1,25	1,50
PROSTOR A POHODLÍ		
prostornost	1,50	1,25
sedadla	1,25	1,00
zavazadelník a variabilita	1,50	1,25
jízdní komfort	1,75	1,50
ovládací prvky	1,50	1,00
průměr	1,50	1,20
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
dynamika	2,00	1,75
pružnost	2,25	1,25
spotřeba	1,50	1,00
průměr	1,92	1,33
JÍZDA		
řazení	1,00	1,25
řízení	1,00	1,25
brzdy	1,00	1,25
ovladatelnost	1,00	1,50
průměr	1,00	1,31
CELKEM		
průměr celkem	1,42	1,44
závěrečné pořadí	1.	2.

Pořadí

Seat Ibiza ST 1.4 16V



- + jízdní vlastnosti
- + atraktivní vnější design
- + příjemná pozice za volantem
- lacině působící a hůře přístupný interiér
- méně místa vzadu

celkem 1,42
výsledná známka **1-**

Škoda Fabia Combi 1.2 TSI



- + pružný a úsporný motor
- + rekordní objem kufru
- + kvalitní zpracování
- úzký interiér, vysoký práh kufru
- nevyvážené proporce karoserie

celkem 1,44
výsledná známka **1-**

