

## GYÁRI ADATOK

1.6I (1595 CM³)

Teljesítmény (5600 motorfordulat/percnél)	76 kW/102 LE
Forgatónyomaték (3800 motorfordulat/percnél)	148 Nm
Gyorsulás (0–100 km/óra)	11,9 mp
Végsebesség	190 km/óra
Üzemanyag-fogyasztás (város/városon kívül/vegyes)	9,9/5,5/7,2 liter
Sebességváltó	ötfokozatú kézi
Hosszúság/Szélesség/Magasság	4513/1731/1457 mm
Tengelytáv	2500 mm
Nyomtáv (elől/hátul)	1513/1494 mm
Csomagtér	548–1512 liter
Üzemanyagtartály	55 liter
Abronszméret	195/65R15
Önsúly/Megengedett össztömeg	1295/1805 kg



A Volkswagen alkatrészraktárából származó elemekből építkezik a beltér

járatú és állapotú Octaviák „halomban állnak” a hirdetési portálokon. Nem túl körülményes munka újszerű állapotú varázsolni belőlük, egy kis polírozás, esetenként a korrózióra fokozottan kényes helyek „kiküszöbölése” elég, hogy az amúgy is minőségi kocsiból még évekig szolgáló megbízható partner legyen. Mert ránézésre az elmúlt tizenhat év meg sem kótyant a tesztautónak – a közelmúltban szerzett horzsolásokat meg egy cserére szorult visszapillantót leszámítva. Ez folytatódik belül is, a kemény műanyagokon kötelezően jelentkező karcokon és az enyhén hámló kormánykeréken kívül a futásteljesítményre semmi egyéb nem utal.

## Gyerekeknek kényelmes

Az Octavia utasterének első fertálya hozza a középkategória átlagát, sőt annál többet is: oldalirányba is bőseges a hely, kár, hogy az üléseken fellelhető némi spórlás: oldaltartásuk gyenge, az ülőlap hosszúsága mérsékelte – de legalább a keménység megfelelő, zsidbadni csak a comb semmibe lógó részei fognak egy hosszabb út után. Hátul már kevésbé fedelmi a kínálat: a milliméterre pontosan két és fél méteres tengelytáv miatt korlátok közé szorultak a tervezők, hiába bőseges a fejtér, már egy közép-termetű utas térdei is az első ülések hátának nyomódhatnak. Nem elviselhetetlen, de országokon átívelő utazásokhoz egyértelműen inkább a gyerekeknek kényelmes.

Mintegy ellensúlyozásként kapjuk a bődületes csomagteret – imádja is minden tulajdonos a kombit, alap helyzetben 548 liternyi űr tölthető ki, és bár az osztottan dönthető hátsó ülésekkel lépcső keletkezik, a kapott másfél köbméternyi hely hamar felteti ezt az apróságot.

## Végletek fékrendszere

A mára már részben elavultnak számító műszaki alapok közül külön említést érdemel a fékrendszer. A kétkörös, elől hűtött, hátul tömör tárcsás egység alapjában véve hibátlanul lassítja az akár 510 kilogrammal is terhelhető testet, a gond inkább az adagolhatósággal van. A kívánt

tempócsökkentést meg kell tanulni az első generációs Octaviánál. A fékpedál részleges lenyomására ugyanis először semmi sem történik, majd másfél-két centiméterrel „mélyebben” már az utas-üléstábla közötti kellemetlen találkozás lehet a következmény azok esetében, akik hátul nem kötötték be a biztonsági övet. Játszani tehát a két véglet közötti rövid távon lehet, de ez annyira finom lábmozdulatokat igényel, amit elsőre nem, csak idővel sajátít el a sofőr. A „jelenség” mellel nemcsak a kipróbált autóra, hanem az egész generációra jellemző.

## Kerülő járdaszegélyek

Érthetetlen, hogy míg a Seat Leon/Toledo rokonoknál sikerült megoldani, addig a Golf/Octavia esetében állandó problémát jelent fekvőrendőrnél, magasított gyalogátkelőknél, de főleg járdaszegélyeknél a nagyon alacsonyra nyúló első lökhárító. Az Octavia fő „karcgyűjtőhelye” ez, a műanyag elem könnyen felakad, ami előremenetben csak kellemetlen zajt és néhány barázdát jelent, ha viszont orral olyan parkolóhelyre állunk be, amely szegélyben végződik, csak imádkozhatunk, hogy kiálláskor ne rántsuk le rendszámostól, esetenként fényszórómosóstól a jókora darab lökhárítót.

## Elvisz bárhová

Igaz, hogy az Octaviához elérhető motorok közül a vánszorgásra is alig alkalmas 1,9 literes, 68 lóerős szívódízel (SDI) a leginkább elpusztíthatatlan, de aki úgy szeret időnként némileg lendületesebben autózni, hogy fintorog a turbótól, annak a tesztautóban is dolgozó 1,6-os ős-Volkswagen benzinmotor a legtutibb választás. A hengerenként kétszelepes konstrukció forgatónyomatéka már relatív alacsony fordulatól rendelkezésre áll, és magas tartományban sem elviselhetetlenül hangos a beszűrődő motorzaj. A magasabb üzemanyag-fogyasztást kompenzálja, hogy csak szélsőséges esetben, rendszeresen kihagyott kötelező szervizek mellett kell komolyabb javítást végezni rajta – egyébként szinte a végtelenségig elkettyeg. A százket lóerős teljesítmény az üresen 1,3 tonnás testhez nem sok, de autópályatempónál is van még benne szufla. A váltóáttetelek rövidek, a fordulatszám-mérő százharmincnél már a négyezres értéket nyaldossa. A kortárs Volkswagenekhez képest itt a nyomatékváltónál érezhető, hogy spórolniuk kellett a cseheknek: a

váltót és az egész kapcsolási érzés kevésbé precíz, mint a negyedik generációs Golfnál.

## Jutott bele némi extra

Az Octavia első nemzedékének – és a vele egyidős konszernbeli kategóriatársak – rákfenéje a küszöb és az első sárvédő találkozási pontja: az itt makacsul begyűlő víz, hó, lótyak könnyen kikezdi a lemezeket, és megállíthatatlanul terjed tovább a közeli felületekre a rozsda. Erre a pontra érdemes különös figyelmet fordítani, lehetőség szerint minél szárazabban tartani. Az odafigyelést meghálálja a Škoda, hiába tizenhat éves, minden gyártósoron belepakolt „extra” – elektromosan állítható tükrök, digitális klíma, négy villanyablak – hibátlanul működik. A bizonyíthatóan törésmentes előéletű autók korszerűtlenségük ellenére – illetve bizonyos értelemben pont azért – bírni fogják még, köszönhetően a csehek gondos és aprólékos munkájának, amivel a német „fennhatóság” alatt megalkották az Octaviát.



**A bizonyíthatóan törésmentes előéletű autók korszerűtlenségük ellenére – illetve bizonyos értelemben pont azért – bírni fogják még, köszönhetően a csehek gondos és aprólékos munkájának.**

PINTI ATTILA



A kasztni valószínűleg hamarabb porlad el, mint ahogy a motor „megadná magát”