

# Drobci na prahu dospelosti

Hľadáme priestor, výbavu, dynamiku, nízku spotrebu a atraktívnu cenovku.



## Škoda Fabia 1.2 TSI, Fiat Punto Evo 1.4 MultiAir, Renault Clio 1.2 Tce

Nech predaj športovo-úžitkových vozidiel a crossoverov akokoľvek stúpa či klesá, o malé autá majú Európania stále veľký záujem. Pre bežného Slováka predstavuje slušne vybavené vozidlo segmentu B nezriedka finančný strop. Preto ho používajú ako plnohodnotné rodinné auto. Do porovnávacieho testu sme vybrali tri európske bestsellery s modernými zážihovými motormi.

### Zoznamka

Začínáme pohľadom na karosérie. Všetky modely dobre poznáme, lebo ani jeden z nich nie je novinkou. Punto i Clio debutovali v roku 2005, Fabia o dva roky neskôr. Odvtedy mali výrobcovia dostatok času na vychytenie múch svojich ťažiskových modelov. Autá nedávno zmodernizovali. Najvýraznejšie

a striebornými detailmi mu to podľa nášho názoru svedčí. Renault meria 4.027 mm a len nepatrne zaostáva za Puntom. Rázvor náprav (2.575 mm) a šírku (1.707 mm) má však najväčšie. Nebudeme si nič nahovárať, Fabia potrebovala dizajnérsky zásah najviac. V modifikovanej prednej časti nájdete väčšie svetlomety, širšiu masku chladiča a veľký otvor v nárazníku, ktoré auto opticky rozšírili a vzhľadovo mu veľmi pomohli. Škoda, že v zadnej časti sa veľa nezmenilo. Fabia je najkratšia, najužšia a má aj najkratší rázvor. Tesné prvenstvo si pripisuje iba vo výške 1.498 mm, o milimeter predstihla Clio.

### Prekvapenia vo vnútri

Vedomí si jeho veľkých vonkajších rozmerov, ako prvé skúsime Punto.

rozmerné okná majú dobrý výhľad z auta aj vzadu sediace deti. Výhrady máme k predným sedadlám. Slabé bočné vedenie až tak neprekáža, krátke sedáky áno. Vzadu sme natrafili na prvé prekvapenie. Najdlhší rázvor sa kdesi stratil. 1,82 m vysoký pasažier sa vzadu cíti stiesnene. Na nohy má medzi porovnanými autami najmenej miesta. Obmedzený priestor pociťuje aj v oblasti hlavy, hoci jedným dychom dodávame, že skúšaný exemplár mal presklenú strechu, ktorá uberá z miesta v kabíne. Suma sumárum: pohodlne sa na zadných sedadlách Clia odvezú deti a pasažieri nižšieho veku. Jeho 288 l kufror patrí v segmente malých áut k lepším. V teste to stačí na 2. miesto.

Od Fabie sme veľa nečakali.



- kolenný airbag
- komfort pruženia
- spotreba paliva



- cena
- malý kufror

Vnútrošnú šírku zaostáva za konkurenciou. Výsledok? Dvaja cestujúci vpredu alebo vzadu nemusia byť zvlášť ramenať, aby nadobudli stiesnený pocit. Je to veľká škoda, lebo českým konštruktérom inak nemožno uprieť kúzelnícke vlohy. Najkratšie auto v teste s najkratším rázvorom ponúka totiž na zadných sedadlách v pozdĺžnom i zvislom smere najviac miesta aj najväčší kufror (315 l). Spokojní sme aj s dobre tvarovanými a dostatočne veľkými prednými sedadlami (auto na snímkach má sedačky dodávané iba k výbavám Active a RS, v tes-

### Technické údaje

Model	Fiat Punto Evo	Renault Clio	Škoda Fabia
Motor	1.4 MultiAir	1.2 Tce	1.2 TSI 77 kW
Zdvihový objem valcov [cm³]	1368	1149	1197
Výkon [kW/k]	77/105	74/101	77/105
pri otáčkach [1/min]	6500	5500	5000
Krútiaci moment [Nm]	130	152	175
pri otáčkach [1/min]	4000	3500	1550-4100
Maximálna rýchlosť [km/h]	185	184	189
Zrýchlenie 0-100 km/h [s]	10,8	11,0	10,2
Nameraná spotreba [l/100 km]	6,0	6,4	6,6
Emisie CO <sub>2</sub> [g/km]	134	129	124
Dĺžka/šírka/výška [mm]	4065x1687x1490	4027x1707x1497	4000x1642x1498
Rázvor náprav [mm]	2510	2575	2451
Objem palivovej nádrže [l]	70	65	60
Objem batožinového priestoru [l]	275-1030	288-?	315-1180
Objem palivovej nádrže [l]	45	55	45

### Prevádzkové údaje

Interval výmeny motorového oleja	30.000 km/2 roky	20.000/2 roky	15.000/rok predĺžený interval 30.000 km/2 roky
Výmena rozvodov	120.000 km/4 roky	120.000 km/6 rokov	nemenia sa
Výmena sviečok	30.000 km/4 roky	60.000 km	60.000/4 roky
Odhadovaná životnosť turbodúchadla	-	závisí od používania	200.000 km
Základná záruka na vozidlo	2 roky	2 roky	2 roky
Záruka na karosériu proti prehrdzaveniu	8 rokov	12 rokov	12 rokov
Záruka na lak	3 roky	3 roky	3 roky

### Fiat Punto Evo 1.4 MultiAir



Široká kabína vyvoláva pocit vzdušnosti. Punto má z testovanej trojice najdlhšie zadné sedáky.



Palubná doska pripomína Bravo. Jej farebné zladenie závisí od výbavy a odtieňa karosérie.



Keď ide o praktickosť, Punto zaostáva. Kufror má skromný objem 275 l a vysokú nakladaciu hranu.



Chválime, že Fiat využíva 6-stupňovú prevodovku. Chýba nám precíznejší chod páky v kulise.

te sme hodnotili štandardné sedadlá).

### Očami vodiča

Po obhliadke priestorov sa vraciame na sedadlo vodiča. Začínáme modelom, ktorý sa nám najviac páčil - Renault. Žiadne racionálne vysvetlenie pre to nemáme, ale v Clio sme sa od prvých minút cítili ako doma. Možno je za tým presvetlený interiér a jemné oblité tvary palubnej dosky. Francúzi použili svetlé a z veľkej časti kvalitné mäkké plasty. Kontrastujú s nimi niektoré menej vydarené a lacno pôsobiace ovládače. Za všetky spomeňme krátke páčky pod volantom a rádio s malými tlačidlami. Volant má príjemný tvar, ale nastavovať sa dá iba výškovo. Punto i Fabia dovoľujú meniť jeho polohu aj v pozdĺžnom smere. Škodu charakterizujú strohé tvary a takmer ergonomická dokonalosť. Všetky ovládače sú presne tam,

kde ich intuitívne hľadáte. Výhradu máme voči širokej stredovej konzole, do ktorej vodičovo koleno často naráža. Použitie materiálov sú špičkové. Niektorí vodiči môžu mať z interiéru Fabie kvôli malej presklenej ploche mierne klaustrofobické pocity. Nízke čelné sklo niekedy obmedzuje výhľad na semafor. Pociť vzdušnosti nenavodzuje ani vysoká palubná doska. Fabia nás však najviac uspokojila počtom, rozmiestnením i veľkosťou odkladacích priestorov.

Na koniec to najzaujímavejšie. Fiat je prešpikovaný emóciami presne tak, ako krajina jeho pôvodu. Tmavé, hodnotne vyzerajúce tvrdé plasty oživuje červený pás z perforovaného plastu. Pri pohľade na elegantné podsvietenie palubnej dosky pred spolujazdcom a osvetlenie vnútorných kľučiek dverí sa vraciame k označeniu manekýna. Dobrou správou je, že dizajnéri brali

dokončenie na str. 14

to badať na Punte, ktoré dostalo aj nový názov. Grande Punto sa zmenilo na Punto Evo. Už na prvý pohľad je to typický Talian - manekýn. Mandľovité svetlomety dopĺňa veľký otvor pre prívod vzduchu k motoru, horizontálne rozdelený širokou nelakovanou lištou. Detailnejší pohľad odhalí výrazný klinovitý profil a v zadných stĺpkoch uložené koncové svetlá s novou grafikou. Punto je z našej trojice najdlhšie, meria 4.065 mm.

Miláčik Francúzov - Clio - je sympaták. Jeho nová fazóna, prispôbená čo najmenším následkom pri strete s chodcom (najmä tvar predného nárazníka) však vyvolala skôr negatívne ohlasy. V kombinácii so zeleným metalickým lakom

Vzdušný interiér nás nesklamal. Vpredu sa niet na čo sťažovať, veľká vnútorná šírka pripomína o triedu väčšie auto. Predné sedadlá so skromným bočným vedením majú dostatočne dlhé sedáky. Osoba s výškou 1,82 m si dokáže sadnúť za seba, ale kolenami sa jemne dotýka predných operadiel. Dozadu sa zmestia aj 2 objemnejší dospelí. Dobrý dojem z kabíny kazí najmenší batožinový priestor (275 l) a vysoká nakladacia hrana.

Do Clia nastupujeme s veľkými očakávaniami. Sediac na predných sedadlách, sme spokojní. Vodičovi ani spolujazdcovi nič neprekáža, menšiu vnútornú šírku necítíme. Naopak, veľké presklenené plochy príjemne presvetľujú interiér. Cez



Turbomotory udeľujú Fabii a Clio slušnú dynamiku. Spotreba veľmi závisí na štýle jazdy. Punto si žiada vyššie otáčky, je však najšetnejšie.

## Renault Clio 1.2 TCe



- +**
- príjemný motor
- dobrý výhľad z auta
- cena
- 
- málo miesta vzadu
- občas nervózne podvozok

Clio síce disponuje najdlhším rázvorom v teste, miesta vzadu ale ponúka najmenej. Nepotešia ani krátke sedáky.



Najpohodlnejšie sa nám nastupovalo do Clio. Presný opak je Fabia, kde treba prekračovať vyšší prah.



Palubná doska pôsobí stroho, ale prehľadne. Chýbali nám väčšie ovládače autorádia.



Batožinový priestor má slušný objem 288 l a prakticky tvar.



Radenie nie je z najpresnejších, ale lepšie ako v Punte.

## Škoda Fabia 1.2 TSI



- +**
- výborný motor
- jazdné vlastnosti
- priestor v pozdĺžnom smere
- 
- úzky interiér
- najvyššia spotreba v teste

V teste najkratšia Fabia ponúka v pozdĺžnom smere najviac priestoru. Kameňom úrazu je malá šírka.



Interiér je konzervatívny, ale ergonomicky a kvalitatívne na vysokej úrovni.



Kufor Fabie je veľký a praktický. Má objem 315 l.



DSG pri rozjazde s autom cukne, potom už radí hladko.

## Ceny a výbava

Model	Fiat Punto Evo 1.4 MultiAir Racing	Renault Clio 1.2 TCe Expression	Škoda Fabia 1.2 TSI 77 kW Classic
5 dverí	áno	áno	áno
4 airbagy	áno	áno	áno
Vypínateľný airbag spolujazdca	áno	áno	43 €
ABS	áno	áno	áno
Centrálne zamykanie	áno	áno	Paket Classic Plus XL*
Manuálna klimatizácia	áno	áno	Paket Classic Plus XL*
Rádio s CD a MP3	áno	áno	áno
Isofix	áno	áno	áno
Výškovo a pozdĺžne nastaviteľný volant	áno	áno - iba výškovo	áno
Výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča	áno	áno	áno
Elektricky ovládané okná vpredu	áno	áno	Paket Classic Plus XL*
Predné hmlovky	áno	áno	199 €
Delené zadné sedadlá	áno	áno	áno
Metalický lak	430 €	400 €	354 €
<b>Cena [€]</b>	<b>13.570</b>	<b>10.890</b>	<b>11.212</b>

\*Paket Classic Plus XL (590 €) obsahuje poloautomatickú klimatizáciu Climatic, centrálnu zamykanie a elektricky ovládané okná vpredu.

## Výbava navyše

**Punto:** kolenný a hlavové airbagy, systém štart/stop, diaľkové ovládanie centrálneho zamykania, elektricky nastaviteľné a vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá, kožený volant a hlavica radiacej páky, zliatinové disky 16 palcov

**Clio:** kožený volant a hlavica radiacej páky, diaľkové ovládanie centrálneho zamykania tempomat, elektricky ovládané vonkajšie spätné zrkadlá

## dokončenie zo str. 12

na zreteľ aj ergonomiu. Tlačidlá na autorádiu sú také malé ako v Renaulte, veľké vzájomné medzery medzi nimi ale uľahčujú orientáciu. Výhľad dozadu vo všetkých 3 modeloch komplikujú hrubé zadné stĺpiky. Clio má navyše pomerne malé vonkajšie spätné zrkadlá. Puntu ani Fabii v tomto ohľade niet čo vyčítať.

## Turbo verus atmosféra

Zmienka o tom, že testované autá poháňajú moderné zážihové motory nebola myšlienka len tak. Pod ich kapotami nájdete to najlepšie, čo v súčasnosti tento segment ponúka. Renault a Škoda použili rovnakú tech-

niku. Ich 1,2 l štvorvalce prepína turbodúchadlo. Fiat stavil na 1,4 l motor s atmosférickým nasávaním a inovatívnym nezávislým elektrohydraulickým ovládaním sacích ventilov MultiAir. Výkonové rozpätie agregátov siaha od 74 kW (101 k) do 77 kW (105 k). Testovali sme na diaľnici, okresných cestách aj v meste. Najdynamickejší aj najostrejší bol agregát 1.2 TSI (77 kW/105 k) v Škode. Na akceleračtor reaguje síce s veľkým oneskorením, ale to je skôr vplyv automatickej prevodovky DSG. Motor energicky ťahá už od otáčok 1.500 1/min a s Fabiou sa doslova pohráva. Subjektívny dojem z dynamiky pripomína skôr agregát 1.4 TSI. Medzi 1.550 a 4.100 1/min je k dispozícii najväčší krútiaci moment 175 Nm. Priemernú spotrebu paliva ovplyvnila 7-stupňová dvojspojková automatická prevodovka DSG. Hoci výrobca udáva pre verzie s manuálom i automatom rovnakú hodnotu 5,3 l/100 km, my sme namerali 6,6 l/100 km. V tomto hodnotení aj v jazdných vlastnostiach patrí Škode prvenstvo. Napriek staršej platforme najvyššími súpermi a neraz ich aj prekonáva. Vysoká Fabia sa v zákrutách síce nakláňa, ale stopu drží spoľahlivo. Nekvalitnú vozovku posádka pocíti ale komfort je na uspokojivej úrovni. Renault prišiel s malým prepíňaným štvorvalcom ako prvý. Na rozdiel od konkurenčného motora TSI nemá priame vstrekovanie paliva, jeho prednosťou je štvorventilová technika. Pri jazde turbodúchadlo takmer necítiť. Zvlášť po presadnutí z auta do auta vodič nadobudne pocit, že

Clio má dosť nevýrazné turbo. Ťah motora stúpa so zvyšujúcimi sa otáčkami pozvoľne. Vrchol krútiaceho momentu 152 Nm dosahuje pri otáčkach 3500 1/min. Motor 1.2 TCe (74 kW/101 k) nás svojou dynamikou neočaril tak ako agregát TSI. Clio však utiahne bez najmenších problémov a dovolí aj pohodlne a bezpečne predbiehať. Spotreboval 6,4 l/100 km. Výrobca tento agregát kombinuje iba s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou. Vďaka dlhému poslednému stupňu motor pri rýchlosti 130 km/h točí znesiteľných 3.500 1/min. Chýbal nám však presnejší chod radiacej páky v kulis. Clio nie je typický Francúz. Jeho tuhší podvozok na kvalitnej ceste udrží krok s Fabiou. Väčší počet nerovností ho však vyvedie z miery - auto nervózne poskakuje a posádke uštedrí zopár tvrdých rázov. Atmosférický štvorvalec Fiat 1.4 MultiAir (77 kW/105 k) sa po dynamickej stránke vyrovná turbomotoru Renault. Vyžaduje si však vyššie otáčky než konkurenti. Chýbajúce turbo prezradí malý krútiaci moment 130 Nm odvádzaný pri 4.000 1/min. Puntu sa ukázalo ako najúspornejšie, v priemere si vypýtalo 6 l/100 km. K nízkej spotrebe mu pomohol štandardne dodávaný systém štart/stop a 6-stupňová prevodovka. Vyčítame jej málo presný pohyb páky v kulis. Motor pri 130 km/h točí 3.400 1/min. Puntu z testovanej trojice najlepšie tími nerovnosti vozovky a v zákrutách sa zbytočne príliš nenakláňa. Radosť z jazdy uberá preposilované riadenie.

Filip Garaj

Snímky: Tomáš Benedikovič

## Ktoré kúpiť či nekúpiť?

Konečné hodnotenie do značnej miery ovplyvnili ceny s výbavou, ktorá dnes podľa nás patrí k bežnému štandardu. Nájdete ju v tabuľke. Konečná cena podlomila kolená čiernemu koňovi testu - modelu Fiat Punto Evo. Motor 1.4 MultiAir možno totiž kombinovať iba s výbavou Racing, ktorá môže byť pre niekoho príliš bohatá. Vela komfortu znamená vysokú cenu: 13.570 €. Tá výrazne prevyšuje oboch konkurentov. Lacnejšie verzie sú k dispozícii iba so starými 1.2 a 1.4 l zážihovými motormi. Kto sa rozhodne pre Fiat, dostane neokukané a dostatočne priestranné auto s pohodlným podvozkom, 6-stupňovou prevodovkou a pružným motorom. Benefitom navyše je kolenný airbag spolujazdca, ktorý neponúka nik z konkurentov ani za príplatok. V našom teste patrí Puntu tretie miesto. Druhé obsadil Renault. Je síce najlacnejší, ale ponúka na zadných sedadlách najmenej miesta a občas nervózne podvozok. Ku cti mu slúži príjemný a úsporný motor i presvetlený a vpredu dostatočne priestranný interiér. Keď v akomkoľvek porovnávacom teste zvíťazí model koncernu VW, na dané médium sa väčšinou znesie spúška kritiky a krivých obvinení. Zrejme nebudeme výnimkou. Napriek tomu udelujeme Fabii prvenstvo. Zďaleka nie je dokonalá: má úzku karosériu, stále diskutabilný dizajn a je z nej horší výhľad... Má však najlepší motor a podvozok, ergonomicky dobre vyriešený interiér, v pozdĺžnom smere ponúka najviac miesta a má aj najväčší batožinový priestor. V porovnaní s Cliom je drahšia o akceptovateľných 320 €. Fabiu by sme si z tejto trojice kúpili najradšej.



MOBILITY AUTO [www.mobilityauto.sk](http://www.mobilityauto.sk)