

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Škoda Superb 2.8 V6: to nejlepší (kompaktní test)

Škoda Superb je nejvyšším modelem českého výrobce, který ji staví do vyšší střední třídy. Dle našeho názoru patří spíše na horní hranici třídy střední. To ale neznamená, že by nebyla v nejlepším provedení dostatečně na úrovni, aby s ní mohl jezdit i prezident.

O Superbu se hovoří často. O názvu, o technice i omezování produkce – ale v každém případě zůstává největší škodovkou posledních let. Liší se i názor na kategorizaci, ale rozhodující je slovo výrobce a ten zařadil Superb mezi vozy vyšší střední třídy. Zajímavé je, že celkovou délkou přes 4,80 m přesahuje například Mercedes třídy E, a je také o 10 cm delší než sesterský Volkswagen Passat.

Aktuálními se úvahy o největší škodovce staly i ve chvíli, kdy se Hrad rozhodl, že vůz bude vozit prezidenta. Automobil, který jsme testovali, měl špičkovou výbavu a agregát a převodovku právě takové, jaké slouží v prezidentském autě. Takže už scházejí jen metráky ocelových plátů pancéřování.



To správné místo je vpravo vzadu

Podle bontonu je nejčestnější místo právě tady. Proto také řada obslužných zařízení směřuje právě dozadu, na rozdíl od běžných vozů, kde nejvíce prvků zvyšujících pohodlí mají k dispozici vepředu a to ještě hlavně na místě řidiče. Vzpomínáte na diskuse, zda se bude vůz jmenovat Vltava, Montreux, Moldavia nebo nějakým podobným názvem, který měl většinou vyjadřovat vztah k domácí zemi? Původní Montreux byl jen výraz úcty k pořadatelské zemi ženevského autosalonu 2001, kde měl tehdy ještě prototyp světovou premiéru.



Superb v nejvyšší výbavě --- Místo pro „krále“ je vzadu

Škodovka uřadila diskuse pojmenováním vycházejícím z historické tradice a tak po Felicii II a Octavii II spatřil světlo světa i Superb II. (Následoval ještě prototyp kupé s názvem Tudor (II), ale ten nikdy nebyl určen k výrobě.) Slovo se poměrně obtížně vyslovuje, moc příznivců si nezískalo, ale dnes už je zcela vžitá a nikdo se nad ním nepozastaví.



Klidně si natáhněte nohy

O interiéru tohoto auta můžeme mluvit hodně dlouho. Jde o nejvyšší stupeň výbavy zvaný Elegance, pod ním jsou ještě dva. Do základní výbavy patří elektrický posuv sedadel – to řidičovo má tři paměti, ušlechtilé materiály, ale kožené čalounění už je příplatkové. V základu je pochopitelně elektronicky řízená klimatizace, ale jen jednozónová a rádio s CD přehrávačem. Velký displej slouží i navigaci, také příplatkové, kterou poprvé v historii zásobuje data cédéčko s údaji o ČR.



Oficiální obrázky: uvnitř vládne přemíra prostoru

 Palubní deska je na úrovni, ale podle koncernových zvyklostí strohá

Počítač nebloudí

Navigaci – jak hardware tak software – připravil Blaupunkt. S mateřským Boschem škodovka už léta spolupracuje a tak volba výrobce navigačních přístrojů byla nasnadě. Funguje stejně dobře jako v kterémkoliv jiném voze. Data na CD obsahují drobné nedostatky, které jsme během provozu hlavně v pražských ulicích odhalili. Občas nutí řidiče odbočit do protisměru jednosměrné ulice nebo odbočit vlevo tam, kde se to nikdy nesmělo (například při přejíždění Palackého mostu na novoměstskou stranu doporučuje odbočit vlevo), ale v principu vždycky dojedete do cíle. Třeba ne právě nejkratší cestou – ostatně můžete si zvolit nejkratší nebo nejrychlejší – právě tak se můžete domnívat, že jiná trasa by byla výhodnější, ale důležité je, že navigace pracuje s velkou přesností zhruba dvou metrů a vždycky najde zvolený cíl.



Globální přehled o situaci dává na displeji navigace mapa --- Konkrétní pokyny ke směru jízdy vydává příjemný dámský hlas v několika jazycích (česky nikoliv), anebo šipky na velkém displeji na palubní desce a také mezi přístroji přímo pod volantem

Nabídka skutečných lahůdek

Nemáme teď na mysli už poněkud zprofanovaný prostor na deštník v zadních dveřích, ale opravdové technické zajímavosti. Nejsou světové premiérové, ale zase ještě moc v autech nezdомácněly. Všechno je podřízeno jedinému účelu – pohodlí. Proto je také položen takový důraz na to, co obklopuje cestující vzadu. Každý má svou lampičku, může si seřídit větrání a topení.

Na přání můžete mít ve střední opěrce nejen ovladače posuvu sedadel, ale také sedmi a půllitrovou chladničku. Udělejte si pohodlí – k tomu slouží úprava přední pravé sedačky. Vnitřní část jejího opěradla se dá vklopit a vznikne otvor, do kterého může pasažér na pravém zadním sedadle natáhnout nohy a položit je na světlou kůži. Před špínou z bot ji ochrání plastový pytel.



Chladnička na pivo

Že je střecha otvírací, není nic zázračného. Ovšem velmi neobvyklé jsou solární články, které ji zvenku pokrývají. Jednak svou vrstvou chrání prostor uvnitř před pálicím sluncem, jednak dodávají energii větrání, případně topení – podle ročního období, takže systém nezatěžuje akumulátor stojícího vozu. Pohodlím tu skutečně nešetřili. Elektrické ovládání kde čeho, hodně prostoru, včetně toho v kufru. Jeho velikost jsou 462 litry, v tomto případě kus ubírá chladnička.



Největší a nejsilnější

Superb má na výběr šest motorů. Tady byl ten nejvýkonnější, šestiválec do V s objemem 2.8 litru. Ten účinkoval poprvé ve volkswagenech a stal se první šestiválcem používaným v novodobých dějinách Škody. Tricetiventilový agregát dává výkon 142 kW a točivý moment 280 Nm. Šestiválcem se vyznačují měkkým a kultivovaným chodem, je to nejpříznivější typ konstrukce motoru. Nejsou třeba žádné vyvažovací hřídele, agregát je klidný a tichý a jinak tomu není ani v tomto případě.

Motor nemá nic z ostré přeplňované osmnáctistovky. Ve spojení s pětistupňovým automatem se rozjíždí klidně a plynule. Možná někdy až moc klidně, ve velkém voze působí zrychlení hodně

utlumeně. Orientačně jsme naměřili zrychlení nula až sto km/h za 9,7 s a největší rychlost 227 km/h, ale subjektivní pocit byl daleko mírnější. To je ostatně vždycky – čím větší vůz, tím víc potlačuje dojem rychlosti.



Pod kapotou je nejvýkonnější motor --- Řidič nemusí řadit, je tu přece automat

Dojem nedostatku svižnosti podporuje velikost karoserie a charakter motoru. Součástí převodovky je také program tiptronic, tedy možnost řadit sekvenčně. I tady ale zasahuje automat tak vehementně, že při jízdě po městě vám prostě nedovolí dát pětku. Škoda, protože motor se tak točí víc než je nutné a ovlivňuje i spotřebu. Její hodnoty jsme odečítali jak z palubního počítače, tak i propočítávali. Není právě malá. Ve městě při běžné jízdě spotřebuje Superb 2.8 V6 mezi 13 a 14 litry benzínu. Mimo město je to samozřejmě méně – ale jen asi o litr a půl až dva. Na dálnici hodnoty opět rostou, takže v průměru se musí ten, kdo pohonné hmoty financuje, připravit na 12 – 13 litrů.

Měkká plavnost

Při srovnání podvozku s octavií, která na první pohled vypadá velmi podobně, musíme hovořit o podstatně měkčí formě. Odlišnost od střední škodovky je velmi výrazná. Každým coulem se hlásí velikost a účel auta, všechno je velké a daleko těžkopádnější než u menší sestry. Slovo těžkopádné můžeme zaměnit také výrazem důstojnější.

Nedá se říci, že by se Superb nakláněl v zatáčkách nějak moc, ale všechno je vláčnější, měkčí. Octavia reaguje daleko ostřeji a příměji. Příplatková velká 17" kola se 40% pneumatikami přesnost jízdních vlastností zvyšují. Superb je ale už v základu tak měkký, že nízké pneumatiky nevadí ani na ostrých nerovnostech. Snadno si s nimi poradí a dokonce ani nepřenášejí nutně vzniklý hluk do prostoru pro cestující.

Odhluchněný je velmi dobře, stěží zaslechnete ševlení šestiválce na volnoběh. Horší je, že nízké pneumatiky jsou náchylnější na proražení – a to se nám také stalo. Jako rezerva je k dispozici bohužel jen nouzové kolo na dojetí. Do výbavy aktivní bezpečnosti patří ABS, EDS, ASR, MSR a ESP, tedy snad všechno co je v této oblasti k dispozici.



Lištu stírače tvoří jen břit, žádná kovová výztuha
--- Samozřejmostí jsou xenonové výbojky

Superb s motorem 2.8 V6 a samočinnou převodovkou váží v nejvyšší výbavě 15,5 metráku. To musí být někde znát. Například na brzdách. Není třeba jet ani příliš rychle, ale stačí párkrát zabrzdit a prvním projevem zátěže brzd je výrazný pach spálených destiček a pak i kouř. Zdůrazňujeme, že opravdu není třeba jít do vysokých rychlostí.

Při řízení je třeba vždycky počítat s tím, že jedeme velkým autem, které se chová trochu těžkopádně. Zejména, zvýší-li pohotovostní hmotnost ještě celá řada prvků doplňkové výbavy. Samozřejmě, že takové auto není zadarmo. Seznam doplňkové výbavy je dlouhý a vůz, který jsme testovali, obsahuje téměř celý.

Základní cena je 1 141 900 korun. K ní je třeba přičíst následující položky:

- metalíza: 14 000 Kč
- kožené čalounění: 25 000 Kč

- výklopné sedadlo: 21 000 Kč
- hlavový airbag: 13 000 Kč
- solární střecha: 28 000 Kč
- kola z lehkých slitin: 4 000 Kč
- chladnička: 16 000 Kč
- víceúčelový volant: 5 500 Kč
- příprava GSM: 15 000 Kč
- navigace: 57 900 Kč
- navigační CD: 4 400 Kč
- tmavá skla: 5 200 Kč
- vkládané koberce: 3 300 Kč

Celkem stál testovaný Superb 1 355 700 korun.



Různé typy interiérů: Classic, Comfort a Elegance

Parametry

- Škoda Superb 2.8 V6 Elegance
- Rozměry: 4803 x 1765 x 1469 mm
- Rozvor: 2803 mm
- Zavazadlový prostor: 462 l
- Motor: 2.8 V6 30V (2771 ccm), 142 kW, 280 Nm
- Zrychlení 0-100 km/h: 9,4 s (tiptronic)
- Největší rychlost: 232 km/h
- Průměrná spotřeba: 10,4 l
- Objem palivové nádrže: 62 l

Přehled motorů

	1,8 20V Turbo	2.0 MPI	2.8 V6
motor	1,8 20V Turbo	2.0 MPI	2.8 V6
počet válců	4	4	6
objem (cm3)	1781	1984	2771
výkon (kW/ot./min)	110/5700	85/5400	142/6000
točivý moment (Nm/ot./min)	210/1750 - 4500	172/3500	280/3200
palivo	Natural 95	Natural 95	Natural 98
jízdni vlastnosti			
maximální rychlost (km/h)	216	197	237
zrychlení 0 - 100 km/h (s)	9,5	11,6	8,0
podvozek			
poháněná náprava	přední	přední	přední
brzdy vpředu	kotoučové	kotoučové	kotoučové
brzdy vzadu	kotoučové	kotoučové	kotoučové
převodové ústrojí			
převodovka	pětistupňová	pětistupňová	pětistupňová
typ	mechanická	mechanická	mechanická

spotřeba paliva			
město (l/100 km)	11,5	11,9	14,3
mimo město (l/100 km)	6,5	6,4	7,3
kombinovaná (l/100 km)	8,3	8,4	9,9
objem palivové nádrže (l)	62	62	62
hmotnosti			
pohotovostní hmotnost (kg)	1438	1412	1501
užitečné zatížení (kg)	577	577	577

motor	1,9 TDI	1,9 TDI	2.5 V6 TDI
počet válců	4	4	6
objem (cm3)	1896	1896	2496
výkon (kW/ot./min)	74/4000	96/4000	120/4000
točivý moment (Nm/ot./min)	250/1900	285/1750	350/1250
palivo	motorová nafta	motorová nafta	motorová nafta
jízdní vlastnosti			
maximální rychlost (km/h)	189	205	219
zrychlení 0 - 100 km/h (s)	13,2	10,4	9,5
podvozek			
poháněná náprava	přední	přední	přední
brzdy vpředu	kotoučové	kotoučové	kotoučové
brzdy vzadu	kotoučové	kotoučové	kotoučové
převodové ústrojí			
převodovka	pětistupňová	pětistupňová	šestistupňová
typ	mechanická	mechanická	mechanická
spotřeba paliva			
město (l/100 km)	7,1 - 7,2	7,7	10,0
mimo město (l/100 km)	4,6 - 4,7	4,6	5,4
kombinovaná (l/100 km)	5,5 - 5,6	5,7	7,0
objem palivové nádrže (l)	62	62	62
hmotnosti			
pohotovostní hmotnost (kg)	1458	1465	1565
užitečné zatížení (kg)	585	585	585

Ceník

Classic	
2.0 MPI	689 900 Kč
1.8 20V Turbo	736 900 Kč
1.9 TDI 74 kW	736 900 Kč

1.9 TDI 96 kW	782 900 Kč
Comfort	
1.8 20V Turbo	813 900 Kč
1.9 TDI 74 kW	813 900 Kč
1.9 TDI 96 kW	859 900 Kč
2.8 V6 142 kW	924 900 Kč
2.5 TDI 120 kW	1 016 900 Kč
Elegance	
1.8 20V Turbo	956 900 Kč
1.9 TDI 74 kW	956 900 Kč
1.9 TDI 96 kW	1002 900 Kč
2.8 V6 142 kW	1067 900 Kč
2.5 TDI 120 kW	1159 900 Kč

Přečtěte si:

- [Škoda Super je pořádný kus auta \(kompaktní test\)](#)
- [Škoda Superb se šestiválcovým dieslem \(kompaktní test\)](#)
- [Škoda Superb s motorem 1.9 TDI 96 kW \(minitest\)](#)
- [Test navigačního systému a map České republiky ve Škodě Superb](#)

Zdroj: www.AutoRevue.cz