

Fotografie zkrusuje jen nepatrně. Prostor před zadními sedadly je nezvykle dlouhý. Úzké zadní okno řidiči výhled příliš neusnadní.

Jedna-čtyřka v akci

Přitom to vlastně není špatný nápad. Díky přeplování získal malý čtyřválec nevšední výkon 125 koní a dokáže tak 1425 kilogramů vážící auto rozjet až na zapovězenou rychlost 201

km/h. Dynamická jízda nebo táhlé kopce alpských silnic ale vyžadovaly časté řazení šestistupňové převodovky a předjížděcí manévry zase plynový pedál sešlápnutý až k podlaze. Výslednou spotřebu 7,6 litru, kterou vůz dosáhl po stokilometrové trase ve smíšeném provozu, lze považovat za velmi dobrou.

Dvoulitrový turbodiesel s automatickou dvojitou spojkou DSG a výkonem 140 koní znamenal v Rakousku ještě nižší spotřebu. K uspokojení jeho apetitu mu stačilo necelých sedm litrů nafty. Kdo důvěrně zná klapající diesely se systémem čerpadlo-tryska, může získat pocit, že motor pod kapotou jeho auta jezdí na benzin. Moderní vstřikování common-rail spolu s perfektním odhlučněním vstřikovacího TDI zcela novou jízdní kvalitou. Jedinou výtku si zaslouží kulisa automatické převodovky – kvůli malým rozestupům jednotlivých stupňů voliče, v kombinaci s jejich tlutým značením, musí řidič sledovat displej na přístrojové desce. To aby se ujistil, v jaké poloze se převodovka právě nachází.

Větší a útulnější

Motory superbů jsou nově usazeny napříč, což spolu s posunutím převodovky vpřed umožnilo přidat interiéru pár centimetrů navíc. I když je uvnitř novinka objektivně větší než její předchůdce, zvláště cestující na předních sedadlech mohou získat dojem o opaku. Vnitřek působí útulněji – snad díky členitější přístrojové desce nebo na pohled užšímu přednímu oknu. Zcela jiné pocity zažívá cestující vzadu – interiér se mu jeví především jako velmi dlouhý. Odstup od opěradel předních sedadel je netypicky velkorysý a vzdálenost k přístrojové desce nekonečná.

Pokud se původní superb kvůli tříprostoro- vé karoserii jevil jako lehce nepraktický, pak novinka nečtenosti sedanu dokonale smazala. Díky patentovanému systému Twindoor zůstává vůz opticky nadále sedanem, ale při nakládce velkých předmětů lze zvednout víko kufru včetně zadního skla. Superb je tedy nyní stejně praktický jako menší octavia. A po sklopení zadních opěradel ještě o třídu prostornější.

Velkou předností auta jsou dokonale zpracované hmatové vjemy. Síla potřebná pro



FOTO: SKODA

stisk tlačítek, dráhy přepínačů a jejich rozmístění, to vše má škodovka zvládnuté prvotřídně. Horší už je to s výhledem z vozu směrem vzad – kvůli úzkému zadnímu oknu s vysokou spodní hranou toho řidič při couvání moc nevidí. Parkovací senzory, u většiny výbav za příplatek, jsou u superbů nutností.

Auto pro rodinu

Dokonalý stav rakouských silnic neumožňuje posoudit, jak bude v českých poměrech vyhovovat podvozek. Jeho odladění však odpovídá současné škodovčácké produkci – nerovnosti posádka sice vnímá, ale nepůsobí rušivě. Největší Škoda se lehce ovládá, do zatáček najíždí s předvídatelnou nedotáčivostí a řízení nepostrádá zpětnou vazbu.

Celkový dojem? Superb už nepůsobí jako dlouhý Volkswagen Passat, má vlastní, do značné míry neokoukaný styl. I když se tváří jako vládní limuzína, s novou koncepcí pátých dveří je víc než kdy předtím hlavně prostorným rodinným autem. Dětem možná bude vadit, že v superbů nemají šanci kopat do opěradel rodičů sedících před nimi. Naopak rodiče ocení, že upoutávání ratolestí do sedačky může klidně probíhat čelem k nim, a ne ze strany, jak je tomu u většiny ostatních aut.

Svým pojetím přesahuje superb hned několik automobilových kategorií. Z každé si něco odnesl, ale žádné nezůstal beze zbytku věrný. ■

JAKUB STEHLÍK

Technické novinky v superbů

Páté dveře Twindoor

Klasicky umístěným tlačítkem na spodní hraně kufru lze otevřít jen jejich spodní část. Kdo chce dveře otevřít i se sklem, musí nejprve zmáchnout tlačítko umístěné více vpravo. Poté, co se rozsvítí třetí brzdové světlo, lze prostředním tlačítkem otevřít celé dveře. Zdá se to komplikované, ale jde to docela rychle. Twindoor mají všechny superbů bez příplatku.



Adaptivní světlomety (za příplatek)

Rozptýlí světla upravují podle rychlosti auta. V městském režimu rozšíří světelný kužel od stran pro lepší osvětlení krajnice, při vysokých rychlostech (režim dálnice) zase více osvětlují levý jízdní pruh. Režim meziměsto (aktivní mezi 50-90 km/h) svým charakterem odpovídá běžnému tlumenému reflektoru. Při jízdě v dešti je připravena funkce snižující oslnění odrazem světla od mokré silnice.



Parkovací asistent (za příplatek)

Systém, který se poprvé objevil loni ve Volkswagenu Tou- ran. Auto umí samo změřit parkovací prostor i točit volantem. Po řidiči se chce pouze to, aby ovládal pedály a řadi- cí páku.



Dotykový displej (za příplatek)

Multifunkční displej s navigací se zčásti ovládá dotykem prstů přímo na obrazovku.

Systém 4x4

Pohon všech kol spojkou Haldex čtvrté generace má standardně superb se šestiválcem 3,6 FSI. Později přibude i čtyřko- lová verze pro dvoulitro- vý turbodiesel.

