

Test motorů Škody Superb:

MALÝ ČTYŘVÁLEC SI ZASLOUŽÍ POZORNOST

Pro nový superb nabízí Škoda hned tři nové benzinové motory. Praktická zkušenost ukázala, že základní 1,4 TSI může být lepší volbou než silnější 1,8 TSI a že s šestiválcem 3,6 FSI se dá jezdit docela úsporně.



Superb druhé generace už nevypadá jako passat s dlouhým rozvorem, atraktivní je i nabídka moderních benzinových motorů.

Už dlouho si mladoboleslavská automobilka nepočínala tak radikálně. Všechny tři benzinové motory ze superbu první generace poslala do výslužby, aby je nahradila moderními agregáty s přímým vstřikem paliva: dvěma čtyřválcí s turbodmychadlem a také šestiválcem, který je nejsilnějším použitým motorem v její historii.

Skladba nabízených motorů je přitom neméně odvážná. Na jedné straně přeplňovaný čtyřválec s objemem pouhých 1,4 litru, vrchol nabídky pak tvoří nepřepřehnaný šestiválec 3,6 litru. Žádná jiná evropská automobilka nenabízí pro model stojící na pomezí střední a vyšší střední třídy motory s tak extrémními parametry. Snad proto není žádný z nich nudný, dokonce ani průměrný. Při vývoji cen nafty rozhodně stojí za úvahu, zda tentokrát u superbu vynechat pro Čechy magickou značku TDI.

Jedna-čtyřka neurazí

Označení TSI ve spojení s benzinovou čtrnáctistovkou používal donedávna koncern VW výhradně pro motor, jehož výkon zvyšoval ruku v ruce s turbem také kompresor. Právě tenhle čtyřválec, který je dodnes považován za revoluční počín, však v superbu není. Koně navíc dodává škodovce výhradně

turbo. Nezdá se ale, že by se mu spojení s 1,5 tuny těžkým autem zájímalo.

První setkání s tímhle motorem však může řidiče přivést do rozpaků. Nejprve usedne do vozu, který se tváří jako limuzína. Poté nastartuje čtyřválec, jehož zvukový projev odpovídá jeho skromnému objemu. Pokud je navíc studený, občas se lehce zakucká.

První dojem však v případě tohoto čtyřválece není ten správný. S provozní teplotou zmizí i syrový projev a řidiče začne konečně věřit, že v jeho útrobě pracuje 125 koní. Příjemným překvapením je skutečnost, že jedna-čtyřka není nutné neustálým řazením pobízet k pružné jízdě, jak tomu bylo u základního dvoulitru předchozího superbu. Maximum točivého momentu je k dispozici v širokém pásmu od 1500 až do 4000 otáček – řadicí páka šestistupňové převodovky tak může při plynulé jízdě téměř upadnout v zapomnění.

Bez obav se může řidič pouštět i do předjíždění. Že by se v těchto situacích hodil silnější motor, si uvědomí až ve chvíli, kdy je superb plně naložený. Odměnou za menší objem mu pak bude spotřeba. Jako jediný motor z testované trojice dokázal 1,4 TSI ve městě jezdit se spotřebou pod deset litrů benzínu. A stokilometrový zkušební úsek, zahrnující města, silnice 1. třídy a dálnici, ujel

za 6,2 litru. Oproti silnější osmnáctistovce je přesně o litr úspornější.

Dvojit život jedna-osmičky

Sto šedesát koní, které superbu propůjčuje motor 1,8 TSI, je v mnoha ohledech ideální. Tichý chod, dostatečná rezerva výkonu při předjíždění a k tomu možnost točit motor až za hranici 6000 otáček, dává přeplňovanému čtyřválcí další rozměr: jedna podoba jedna-osmičky je ta klidná, která se při zařazené šestce točí kolem 2000 a k životu jí to bohatě stačí. Když o to ale řidič stojí, může se proměnit v dravce, který vyrazí vpřed s dychtivostí šelmy.

Nadšení však poněkud opadne při pohledu na ukazatel průměrné spotřeby. Za sportovní jízdu si řidič může sám, ale osmnáctistovka kupodivu není příliš úsporná ani při jízdě po městě. Nejčastěji se před desetinnou čárkou objeví číslice 11, výjimkou však není ani spotřeba o tři litry vyšší. Mimo město spotřeba klesá až s delší ujetou vzdáleností. Na kratších trasách se pohybuje mezi 8 a 9 litry, stokilometrový zkušební úsek zajel superb 1,8 TSI za 7,2 litru.

S pohonem všech kol

Zatímco motory s malým objemem a turbem jsou zcela v duchu nejmodernějších trendů,