



Světlý interiér sluší superbu víc než tmavé odstíny, platí to i pro přístrojovou desku.

nepřeplňovaný šestiválec 3,6 FSI jde jakoby proti proudu času. Jeho přítomnost pod kapotou superbu je ale nezaměnitelná. Právě šestiválec dokáže navodit atmosféru správné limuzíny, která se bezhlučně rozjíždí, při povolené devadesátce vrní svými 1700 otáčkami, a když předjíždí, krásně zavýje.

Velký motor ale řidič cítí i na těžším předku auta, nejvíc při změnách směru jízdy. Průjezdy táhlými serpentínami jsou však se šestiválcem příjemnější, díky přítomnosti spojky Haldex a pohonu všech kol. Zatímco superb s oběma slabšími motory je na začátku zatáčky nedotáčivý a na konci má dlouhá záď tendenci k přetáčení, pohon 4x4 tyto projevy zcela neutralizuje. Díky čtyřkolce konečně vynikne i dlouhý rozvor superbu, který dodává jízdě jistou plavnost.

A spotřeba šestiválce? Po pár stech ujetých metrech se zdá být nehorázná. Na palubním počítači často naskočí údaj 49,9 litru, patrně největší, jaký je přístroj schopen zobrazit. Jenže spotřeba následně prudce klesá, dokonce rychleji než u motoru 1,8 TSI. To souvisí patrně s tím, že šestiválec rychleji dosáhne provozní teploty. Pokud má vůz možnost jezdit plynule, pak se spotřeba drží v rozumných mezích – jízda po prázdninově vylištěné Praze odčerpala z nádrže jen 12,5 litru. Jakmile však šestiválcový superb vjede do kolony, není mu ani 15 litrů dostatečnou útechem.

Mimo město se však spotřeba, s výjimkou rychlé dálniční jízdy, jen výjimečně přehoupne

přes desetilitrovou hranici. Zkušební úsek projel superb 3,6 FSI za rovných osm litrů.

### Náklady na provoz se liší

Nabídka benzinových motorů pro nový superb je možná svými objemy trochu rozptýlená, rozhodně však zajímavá. Asi největším překvapením je základní čtyřválec 1,4 TSI, který dokáže

nabídnout pružnou a tichou jízdu při relativně nízké spotřebě. Pro jednačtyřku mluví i cena povinného ručení a nejmenší ztráta při dalším prodeji vozu. Objemově velký šestiválec 3,6 FSI není vůbec špatnou volbou na dlouhé cestování, kde si i díky sériově montované dvojité automatické spojce DSG (oproti klasické automatické převodovce nezvyšuje spotřebu paliva) drží v konzumaci benzinu rozumných hranic. Jako jediný superb navíc v současnosti nabízí pohon 4x4, který zvyšuje jízdní stabilitu i na suché silnici. Neúměrně vysoké je však především zákonné pojištění pro tuto motorizaci, relativně vyšší je ztráta při dalším prodeji.

Nezanedbatelný rozdíl ve spotřebě ve srovnání s motorem 1,4 TSI pak staví silnější variantu čtyřválce do složité pozice. Pro dálniční jízdu a dlouhé trasy je motor 1,8 TSI lepší volbou, čtrnáctistovka ale lépe poslouží v hustém provozu a ve městě, kde svému majiteli ušetří až dva litry benzinu na každých sto kilometrů. ■

JAKUB STEHLÍK

Foto: autor

## Technické údaje

Motor	1,4 TSI	1,8 TSI	V6 3,6 FSI 4x4
– objem (cm³)	1390	1798	3580
– výkon (kW/k/ot./min)	92/125/5000	118/160/4500 – 6200	191/260/6200
– točivý moment (Nm/ot./min)	200/1500 – 4000	250/1500 – 4200	350/2500 – 5000
<b>Zrychlení 0 – 100 km (s)</b>	10,5	8,6	6,5
<b>Max. rychlost (km/h)</b>	201	220	250
<b>Komb. spotřeba (l/100 km)</b>	6,6	7,6	10,0
<b>Hmotnost (kg)</b>	1425	1454	1665
<b>Nosnost (kg)</b>	620	620	620
<b>Cena nového vozu v Kč (Comfort)</b>	619 900	679 900	894 900*
<b>Hodnota vozu</b>			
– po 1 roce a 15 000 km (Kč)	382 300	419 300	552 200
– po 1 roce a 30 000 km (Kč)	373 900	410 200	539 700
– po 5 letech a 75 000 km (Kč)	232 900	255 400	336 500
– po 5 letech a 150 000 km (Kč)	208 500	228 700	300 700
<b>Povinné ručení (Kč)</b>	5880	6192	13 660
<b>Havarijní pojištění (Kč)</b>	19 837	21 757	28 637

Pozn.: Cenu ojetého vozidla stanovil Eurotaxglass's, cenu pojištění vypracoval pojišťovací makléř Max Legler, sazby jsou platné pro pojišťovnu Kooperativa se spoluúčastí 10 %, min. 10 000 Kč. \*V prodeji od 10/2008.



Základní motor 1,4 TSI i přes svůj malý objem nabízí slušný výkon 125 koní. Díky šestistupňové převodovce není hlučný ani při vysokých dálničních rychlostech, z trojice benzinových motorů je zdaleka nejspornější. Nejnížší dosažená spotřeba během testu: 6,2 l/100 km.



Sto šedesát koní motoru 1,8 TSI se zdá být pro superb optimální. Tichý chod a svižné předjíždění jsou silnou stránkou tohoto čtyřválce, spotřeba ve městě ale příliš nenadchne. Nejnížší dosažená spotřeba během testu: 7,2 l/100 km.



Šestiválec 3,6 FSI dělá ze superbu skutečnou limuzínu. Pochvalu zaslouží i sériově montovaná automatická spojka DSG, za kterou se u ostatních verzí připlácí 70 tisíc korun. I ona má zásluhu na relativně nízké spotřebě objemného motoru. Nejnížší dosažená spotřeba: 8,0 l/100 km.