

# Superb a Tudor



Ženevský autosalon v roce 2001 přinesl vedle sedanu Fabia a Octavie s pohonem všech kol ještě jednu novinku – zlatým hřebem stánku Škoda byla totiž studie automobilu vyšší střední třídy pojmenovaná Montreaux. Projekt tohoto vozu se zrodil už na přelomu let 1998–1999 pod označením B 5 Bohemia. Diskusím o jeho budoucnosti udělal přítrž autosalon ve Frankfurtu nad Mohanem na podzim roku 2001. Montreaux se tam představil v definitivní podobě se jménem, které mu bylo přiděleno 17. srpna 2001 – Škoda Superb. Po 53 letech se vrátil do výrobního programu značky Škoda velký šestiválec.

Hned v počátku kariéry velké škodovky, jejíž výroba byla zahájena v nově postavené továrně v Kvasinách, bylo na výběr několik motorů uložených vpředu podélně a pohánějících kola přední nápravy. Nejlevnější byl čtyřválcový dvoulitr o výkonu 85 kW (115 k), známý z Octavie i Fabie. O něco silnější byl temperamentní přeplňovaný dvoulitr se 110 kW (149 k), ale tím nejspříjemnějším „vybavením“ pod přední kapotou byl přece jen vidlicový šestiválec 2,8 V6 30V o výkonu 142 kW (192 k), což postačovalo na dosažení 237 km/hod a zrychlení z 0 na 100 km/hod za 8 sekund. Ale kdo by se zajímal o tyhle hodnoty u limuzíny s celkovou délkou 4803 mm a celkovou hmotností kolem dvou tun. Nabídku doplňovaly ještě úsporné vznětové motory 1,9 TDi s výkonem 96 kW (130 k) nebo 74 kW (100 k) a vidlicový šestiválec 2,5 V6 TDi se 114 kW (154 k) výkonu. Standardně byla nabízena pětistupňová převodovka, ale šestiválec byl nabízen ve spojení se šestistupňovou převodovkou a za příplatek byl pětistupňový automat Tiptronic.

Superb sice vznikl na podlahové plošině typu B shodně s VW Passat, Audi A4/A6, ale její rozvor byl prodloužen na 2803 mm, takže v porovnání s Passatem nabízel Superb i prostornější luxusně vybavený interiér a ceny přitom ani zdaleka nedosahovaly úrovně konkurenčních modelů – základní model byl za 689 900 Kč a nejdražší se lehce přehoupl přes milion – 1 213 900 Kč.

Ve světě se Superb líbil a německý časopis Firmenwagen dokonce vyhodnotil Superb jako nejlepší služební automobil vyšší střední třídy, jako druhý byl vyhodnocen Volvo S80 D5 a třetí Jaguar S-Type 2,5 V. Během roku 2002 bylo jen u nás prodáno asi 4 000 automobilů vyšší střední třídy, z toho byla polovina Superbů, a na trhu se objevila dokonce akční série s označením Celebration, která za 698 000 Kč svému majiteli přinesla atraktivní litá kola, automatickou klimatizaci a difúzní osvětlení interiéru. V anketě Svazu dovozců „Nejoblíbenější automobil roku 2003 v České republice“ byl hlasováním téměř dvou set tisíc účastníků ankety označen Superb jako automobil, který patří na první místo.

V pondělí 14. srpna roku 2006 byla zahájena výroba Škody Superb v modernizovaném provedení nového modelového roku 2007. Nejvýraznější změnou byla nová maska chladiče a světlomety s čirými krycími skly přibližující se vzhledu malé Fabie. Do vnějších zpětných zrcátek byla zakomponována směrová světla a zadní svítilny dostaly, podobně jako u modelů Roomster a Octavia, charakteristický profil ve tvaru písmene C. Změnil se také interiér a novinkou ve výbavě se stal přehrávač DVD se sedmipalcovou výklopnou obrazovkou umístěnou



*Designérská studie Škoda Tudor z roku 2002 vycházela ze sériové limuzíny Škoda Superb*



*Škoda Tudor se i přes velký zájem potenciálních zákazníků do sériové výroby nedostala*

ve stropě, pro cestující sedící ve druhé řadě sedadel. Škoda Superb byla v modelovém roce 2007 nabízena se čtyřmi benzínovými a čtyřmi dieselvými motory disponujícími výkony od 85 kW (115 k) do 142 kW (192 k) u benzínových motorů a od 77 kW (104 k) do 120 kW (162 k) u turbodieselů. Vrchol nabídky i nadále představoval zážehový šestiválec 2,8 l a turbodiesel V6 2,5 TDI.

Teď vás asi napadlo, že luxusní limuzína do knihy o sportovních škodovkách nepatří stejně tak jako ty předchozí stovky, stovčáčky, Felicie, Octavie i Fabie. Ale z toho, co bylo už v předchozích kapitolách uvedeno, by mělo být zřejmé, že i ten zdánlivě nejméně sportovní model mladoboleslavské značky se klidně mohl objevit na okruzích nebo soutěžích jako čistokrevný speciál a stejný případ téměř potkal i Škodu Superb.

Na začátku roku 2003 se v tisku objevily fotografie Škody Superb svým vzhledem nápadně připomínající speciály seriálu okruhových závodů DTM. Ostatně proč ne, když mohl vzniknout Opel Omega DTM. V pozadí vzniku okruhového Superbu určeného pro seriál mistrovství Evropy cestovních vozů stál tým sdružený kolem bývalého závodníka Ing. Josefa Michla, ve kterém nechyběla ani další známá jména Otakar Zenkl a Josef Kopecký. Už byla známa i jména pilotů – Ondřej Navrátil a Petr Kolář, kteří měli usednout za volant Superbu, jehož pohonná jednotka měla mít původně třílitrový objem, ale pak byly informace upřesněny v tom smyslu, že veškeré použité technologie včetně dvoulitrového motoru vychází z konstrukce Škody Octavie WRC určené pro Mistrovství světa v automobilových soutěžích.



**Škoda Tudor představovala levnější variantu velkých vozů třídy GT**

Bylo známo dokonce i datum homologace Škody Superb pro okruhové mistrovství, které bylo stanoveno na 15. února roku 2003, pak se psalo o homologaci posunutou na polovinu roku 2003, ale na premiéru velké okruhové škodovky čekali marně nejen návštěvníci závodu v Barceloně, který se konal v prvním dubnovém víkendu, ale i diváci na okruhu v Brně. Závodní Superb se nekonal, i když ještě na začátku roku 2004 se spekulovalo o tom, zda bude vypsán Pohár České pojišťovny znovu pro identicky upravené Octavie, Fabie anebo pro – Superby.

Nicméně i Škoda Superb se nakonec dočkala svého sportovního klonu, který vznikl podobným způsobem jako kdysi Škoda 110 R a Škoda 120/130 Garde/Rapid, naroubováním sportovně tvarované dvoudveřové karoserie na podvozek sériové limuzíny i s využitím její přední části. Doslovné zemětřesení totiž propuklo v našem motoristickém tisku v době konání ženevského autosalonu v roce 2002. Automobilka Škoda zde vystavila studii pětímístného kupé na podvozku svého nejnovějšího a největšího modelu – Škody Superb. Konzervativně tvarované kupé neslo název Škoda Tudor a vzniklo ve studiu Škoda Design, jehož šéfem se stal po odchodu Dirka van Braeckla k Rolls-Roycům Thomas Ingenlath.

Tvar nového kupé vycházel z tvarů a charakteristických rysů velkého modelu Škoda Superb. Přídě byla prakticky shodná s novou velkou škodovkou, ale dynamičtější ráz dávalo nové dvoudveřové uspořádání karoserie se splývavou zadí vybavenou odlišnými svítilnami s nezvykle sdruženými směrovkami se zpětným světlotmetem. Světlo žárovky blikače, skryté za zpětným světlotmetem, se odrazilo od odrazové plochy a svítilo kolem zpětného světlotmetu. Vytvoření čistých linií zadě pomohlo i přemístění evidenční značky do nárazníku.

Jestliže se Tudor zvenčí podobal Superbu alespoň tvarem přídě, interiér byl zcela nový a kombinoval luxusní prvky výbavy se sportovním pojetím. Potahové materiály, jejichž kvalita odpovídala zařazení nového modelu, byly ve dvou odstínech – Onyx a Ivory. Na přístrojové desce ozdobené lištou z leštěného hliníku nechyběl displej navigačního systému ani displej ovládní klimatizace a tříramenný volant byste na jiné škodovce také hledali marně.



**Na ženevském autosalonu v roce 1997 vystavoval koncern VW studii kupé postavenou na podlahové plošině, kterou používala i tehdy čerstvá novinka Škoda Octavia**

Továrna sice ve svých materiálech uváděla, že Tudor byl postaven na podvozku shodném se Superbem a jedinou odlišností bylo snížení světlé výšky a sportovnější charakteristika pérování, ale zdá se být mnohem pravděpodobnější, že byla použita původní kratší verze platformy B, kterou používá Volkswagen Passat. Rozvor Passatu je totiž 2705 mm, zatímco Superbu 2803 mm, rozchody kol obou jsou vpředu i vzadu shodných 1515 mm. Řízení bylo hřebenové a kotoučové brzdy vpředu měly vnitřní chlazení. Přední náprava byla víceprvková, zatímco zadní byla kliková s vlečenými rameny. U velkého kupé této třídy bylo samozřejmostí použití všech dostupných elektronických systémů aktivní bezpečnosti, jako například protiblokovacího systému brzd ABS, elektronické uzávěry diferenciálu EDS, protipokluzového systému ASR, regulace brzdného momentu motoru MSR a elektronického programu stability jízdy ESP včetně brzdového asistenta BAS.

Jako pohonná jednotka byl zvolen vidlicový šestiválec o objemu 2771 cm<sup>3</sup>, jehož největší výkon 142 kW (192 k) při 6000 ot/min a točivý moment 280 Nm při 3200 ot/min by už dokázal i sportovní automobil této velikosti celkem slušně rozpohybovat. Stejně jako v případě Škody Superb i u Tudoru byl výkon na přední kola přenášen prostřednictvím přímo řazené šestistupňové převodovky.

V době výstavní premiéry Škody Tudor si už jen málokdo vzpomněl, že podobná studie kupé už tu jednou byla a týkala se, i když nepřímo, i výrobního programu Škodovky. Tehdy se ve Škodovce místo Superbu rozjížděla výroba nové Octavie a na její podvozkové plošině vzniklo podobně koncipované kupé, rovněž představené jako karosářská studie. Jenže tehdy bylo kupé vystavováno na stánku firmy VW a tím pádem jaksi ušlo pozornosti české novinářské společnosti. V sériové výrobě se nikdy neobjevilo. A stejná budoucnost čekala i mladoboleslavské kupé Tudor, které by se klidně mohlo stát jakýmsi levnějším ekvivalentem pravých GT ve stylu Aston Martin, Jaguar či Maserati – třeba za zlomek jejich ceny. Ostatně redaktoři Automotive News Europe se ohledně budoucnosti Tudoru vyjádřili více než výstižně: „Není to už trochu moc i na tak úspěšnou značku, jako je Škoda?“ Ve stejném duchu se při premiéře vyjádřil před zástupci konkurenčních automobilek i Thomas Ingenlath, odpovědný za projekt: „Ten vůz nebudeme vyrábět, takže nemusíte mít obavu, že bychom vám zkažili náladu.“