

Jiří Schwarz, Jiří Wohlmuth

# AUTOMOBILY ŠKODA SUPERB

Konstrukce, technické hodnoty, údržba



Obsah knihy autorizovala ŠKODA AUTO a. s.



## Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

*Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.*





Copyright © Grada Publishing, a.s.



Copyright © Grada Publishing, a.s.

# Obsah

<b>Úvod</b>	<b>7</b>
<b>1 Historie vozu i místa jeho výroby</b>	<b>9</b>
<b>2 Základní informace</b>	<b>16</b>
2.1 Oficiální vůz prestižních akcí .....	16
2.2 Poslání, výzva, skutečnost .....	16
2.3 Popis a základní technická data .....	17
2.4 Identifikační čísla .....	22
2.5 Recyklace materiálů použitých na voze .....	24
2.6 Vybavenost automobilů Škoda Superb .....	24
2.7 Povinná výbava vozidla .....	25
<b>3 Karoserie a podvozek</b>	<b>26</b>
3.1 Vývoj, design a koncepce karoserie .....	26
3.2 Nárazníky .....	28
3.3 Blatníky .....	31
3.4 Dveře .....	32
3.5 Víka .....	33
3.6 Zasklení vozu .....	35
3.6.1 Čelní sklo .....	35
3.6.2 Střešní okno .....	37
3.7 Přední náprava a odpružení .....	40
3.8 Zadní náprava a odpružení .....	43
3.9 Řízení, multifunkční volant .....	46
3.10 Brzdy – mechanická část .....	50
3.10.1 Elektronický stabilizační systém ESP (ABS, EDS, ASR, MSR) .....	53
3.11 Vozová kola – pneumatiky .....	56
3.12 Akumulátor, spouštěč, alternátor .....	57
<b>4 Aktivní a pasivní bezpečnost vozu</b>	<b>59</b>
4.1 Bezpečnostní pásy .....	61
4.2 Airbagy čelní, boční, hlavové .....	66
4.3 Stírače a ostřikovače skla čelního okna a světlometů .....	69
4.4 Zpětná zrcátka .....	71
4.5 Vnější osvětlení .....	73
4.6 Bezpečnostní konstrukce pedálového ústrojí .....	77
4.7 Bezpečnost dětí přepravovaných ve vozidle .....	77
<b>5 Komfort ve vozidle</b>	<b>79</b>
5.1 Přístrojová deska a ovládací prvky .....	79
5.2 Výměna vzduchu, topení, klimatizace .....	80
5.3 Sedadla, izolační prvky a koberce, stropní prvky, skládací přepravka Cargoflex .....	82
5.4 Rádio, navigace .....	86
5.5 Centrální zamykání .....	89
5.6 Pomoc při parkování .....	90
5.7 Tempomat .....	91

<b>6 Hnací agregáty</b>	<b>93</b>
6.1 Motory	93
6.1.1 Motor 1,8/110 kW (AWT)	94
6.1.2 Motor 2,0/85 kW (AZM)	109
6.1.3 Motor V6 2,8/142 kW (AMX)	119
6.1.4 Motor 1,9 TDI/74 kW (AVB) a 1,9 TDI/96 kW (AWX, AVF)	131
6.1.5 Motor V6 2,5/114 kW (AYM) a V6 2,5/120 kW (BDG)	148
6.2 Převodovky	166
6.2.1 Pětistupňová mechanická převodovka 01W/012	166
6.2.2 Šestistupňová mechanická převodovka 01E	169
6.2.3 Šestistupňová mechanická převodovka 0A2	171
6.2.4 Automatická převodovka 01V	172
<b>7 Zabezpečení vozidla</b>	<b>176</b>
7.1 Elektronické zabezpečovací systémy	176
7.2 Mechanické zabezpečovací systémy	179
<b>8 Originální příslušenství</b>	<b>181</b>
<b>9 Základní servisní údaje</b>	<b>182</b>
<b>10 Garance a záruky</b>	<b>184</b>
<b>Závěr</b>	<b>184</b>
<b>Zkratky</b>	<b>185</b>
<b>Literatura</b>	<b>186</b>

## Úvod

Nová publikace pražského nakladatelství Grada Publishing, a.s. má být volným pokračováním knižní řady o automobilech mladoboleslavské značky Škoda. V nedávném období úspěšné publikace věnované českým vozům Škoda Favorit, Škoda Felicia, Škoda Fabia a Škoda Octavia tak dostávají motoristé další díl. Není tak obsáhlý a rozsáhlý jako zmíněné minulé tituly snad i proto, že se snaží tak trochu korespondovat s důstojností vozu Škoda Superb, který rozhodně nepatří do kategorie tuzemských vozů, dlouhá léta udržovaných v duchu běžných podomáckých oprav, u nás tak dobře známých.

Automobil Škoda Superb vás při prvním kontaktu přesvědčí, že kvalitní a kvalifikovanou péči, kterou mu budete věnovat, vám vynahradí skvělým dojmem z jízdy a kvalitního komfortu. Škoda Superb je vůz, o němž se nám ještě před nedávnou dobou mohlo jenom zdát. Věříme, že to potvrdí i obsah této publikace.







# 1 Historie vozu i místa jeho výroby

*„Přepychový automobil, který nezůstane nic dlužen požadavkům vašeho vybraného vkusu, který dokonale uspokojí požadavky vašeho osobního pohodlí a bezpečnosti, který svou rychlostí a akcelerací výborně splní požadavek vysokých cestovních průměrů – to je Škoda Superb.“*

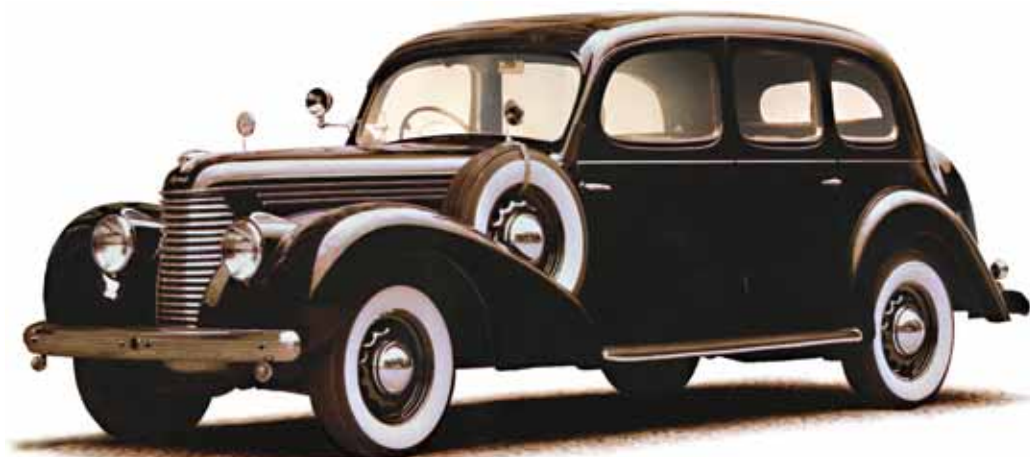
Tolik ze sloganu jednoho předválečného prospektu na vůz Škoda Superb. Jeho pojmenování – tedy cosi jako nádherný, skvostný nebo jedinečný – mělo symbolizovat na začátku čtyřicátých let 20. století vyvrcholení modelové řady naší automobilky. Už tehdy byl jakousi vlajkovou lodí mladoboleslavské značky a něčím mimořádným. Tím ostatně je i v současnosti.

Dalo by se říci, že vše začalo u modelu Škoda 860. Velice reprezentativní model byl vyráběn v letech 1929 až 1932, přičemž jeho označení 8 znamenalo osmiválec, označení 60 potom maximální výkon v koních (44,1 kW) při 3000 min<sup>-1</sup>. Majestátná 5425 mm dlouhá limuzína dosahovala rychlosti až 110 km/h a brány továrny postupně opustilo 49 vyrobených vozů (OBR. 1).



**OBR. 1** MOHUTNÝ CHLADIČ, NEZVYKLÝ NÁRAZNÍK A PŮSOBIVÁ KOLA S DRÁTOVÝM VÝPLETEM, TO BYLA ŠKODA 860, PŘEDCHŮDCE SUPERBU

Jako první velký vůz své značky s páteřovým rámem, s centrální nosnou trubkou a rozvidlením vpředu pro uchycení motoru a převodovky se první automobil Škoda Superb s typovým označením 640 objevil na veřejnosti v listopadu 1934, přičemž úřední osvědčení k provozu na veřejných komunikacích obdržel 1. prosince téhož roku (OBR. 2). K dalším technickým zajímavostem patřilo poměrně nezávislé zavěšení všech kol, jejichž odpružení obstarávala příčná půleliptická pera (vpředu jedno a vzadu dvě). Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, ruční brzda působila mechanicky na zadní kola. Automobil byl vybaven vpředu uloženým, kapalinou chlazeným řadovým šestiválcovým motorem SV o objemu 2492 cm<sup>3</sup>, s vrtáním 72 mm a zdvihem 102 mm, který dával výkon 40 kW při 3500 min<sup>-1</sup>. Pomocí suché jednotkoučové spojky se točivý moment přenášel do čtyřstupňové převodovky se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně a dále pak spojovacím hřídelem k rozvodovce zadní nápravy. Superb 640 byl 5050 mm dlouhý, 1720 mm široký, 1660 mm vysoký, rozvor náprav činil 3300 mm a rozchod kol 1320 mm vpředu a 1360 mm vzadu. Palivová nádrž o objemu 50 l byla umístěna vpředu u zadní stěny motorového prostoru. Náhradní kolo vozu se nalézalo ve vodorovné poloze pod podlahou zavazadelníku.



**OBR. 2** V ROCE 1934 BYLA PŘEDSTAVENA PRVNÍ LUXUSNÍ LIMUZÍNA ŠKODA SUPERB

Prostorný vůz, který byl nabízen ve čtyřmístném i šestimístném provedení, vykazoval pohotovostní hmotnost okolo 1600 kg, na osmnáctipalcových kolech dosahoval nejvyšší rychlosti 110 km/h a průměrně spotřeboval 16 až 17 l benzínu na 100 km. Zajímavá byla i cena vozu. V roce 1935 se model 640 prodával za 64 900 Kč, tedy za více než dvojnásobek ceny sedanu Rapid se čtyřválcovým motorem 1,4 l (stál 30 800 Kč). Nebyl ale v té době nejdražším osobním automobilem značky Škoda. Až do roku 1936 se totiž za 77 000 Kč prodávala limuzína Škoda 650 s klasickým obdélníkovým rámem, oběma tuhými nápravami a šestiválcovým motorem 2,7 l o výkonu 44 kW.

Výroba vozu Škoda Superb pro zákazníky byla zahájena v březnu 1935. Proběhla ve dvou sériích, do konce října téhož roku bylo vyrobeno 65 vozů a v období od srpna 1935 do května 1936 bylo vyrobeno dalších 85 vozů. Spolu s dvojicí prototypů z roku 1934 a několika dalšími vozy zhotovenými v letech 1935 a 1936 zřejmě produkce tohoto typu dosáhla 160 kusů.

Další mezníkem v historii vozu byl květen 1936, kdy byl představen inovovaný typ třetí generace označovaný nejprve jako typ 640-II, později přečíslovaný na typ 902. Měl modernizovanější zaoblenější karoserii s lehce prohnutou maskou spíše připomínající menší typy Popular a Rapid. Vůz přešel na šestnáctipalcová kola, bylo zesíleno příčné pero přední nápravy a zvětšen rejď předních kol. Změn se dočkal i motor, který měl vedle nové převodovky s hliníkovou skříní a zvětšeným převodem třetího stupně především nové parametry vrtání a zdvihu (průměr 75 × 102 mm), což znamenalo zvýšení objemu na 2703 cm<sup>3</sup>. To znamenalo, že výkon šestiválce vzrostl na 44 kW, dynamické parametry vozu se ovšem výrazněji nezměnily. V pozadí pak byla stále vysoká hmotnost (podvozek vážil 1130 kg a celý vůz 1680 kg).

Superb typu 902 se prodával v několika modifikacích, s uzavřenou čtyřdveřovou karoserií se čtyřmi nebo šesti bočními okny, ve čtyřmístném a šestimístném provedení. Zajímavostí byl dvoudveřový kabriolet nebo sedan s prodlouženou splývavou záďí, zakrytými zadními koly a výrazně protaženými zadními blatníky. Zmíněný sedan byl karosován známou vysokomýtskou firmou Sodomka. Existence řady 902 byla poměrně krátká, od června do října 1936, kdy v jediné sérii bylo vyrobeno pět desítek vozů.

Další výrazná změna následovala v říjnu 1936 počínaje vozem čtvrté generace, typem 913 s větším motorem 2,9 l, nadále s motorem SV. Ten byl znovu převrtán, tentokrát na 2914 cm<sup>3</sup> (průměr 75 × 110 mm), což přineslo zvýšení výkonu na hranici 46 kW. Vůz měl nově tvarovanou příď s charakteristickou pětící ozdobných lišt a stylizovaným nápisem Superb. Zvětšena byla pali-

vová nádrž na objem 53 l, navíc byla záložní desetilitrová nádržka pro případ nouze. Automobilka nabízel tři základní karosářské verze: limuzínu pro šest až sedm osob, velmi prostorný pětimístný čtyřdveřový sedan a také dvoudveřový pětimístný tudor, opět se čtyřmi bočními okénky. Ale na osvědčeném robustním podvozku se objevil také luxusní dvoudveřový kabriolet nebo nevelká série sanitních vozů či skříňové dodávky nebo úhledný pickup s ložnou plochou krytou plachtou. Výroba pokračovala až do února 1939, kdy se v dalších sedmi sériích dostala produkce vozů až k číslu 350.

V té době už však byla v přípravě výroba nového vozu typu 924 s novým šestiválcovým motorem 3,1 l s rozvodem OHV. Jeho první prototyp vznikl na podzim roku 1937. Šestiválec s vrtáním 80 mm a zdvihem 104 mm dával při objemu 3140 cm<sup>3</sup> výkon 59 kW při 3500 min<sup>-1</sup> a byl opět spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací třetího a čtvrtého převodového stupně. Během roku 1938 opustilo firmu dvanáct nových vozů s označením 924, u nichž byl nový motor zabudován do osvědčené karoserie typu 913. Charakteristickým znakem nového modelu byla náhradní kola zasazená do předních blatníků, což přineslo zvětšení zavazadlového prostoru v zádi karoserie a současně ulehčilo pracovní manipulace v případě nutnosti výměny pneumatik. Další změnou bylo prodloužení rozvoru vozu na 3315 mm, později v roce 1939 následovaly i vozy s rozvorem 3415 mm, přičemž inovací prošel i rozvod zadních kol na 1420 mm. Na jaře 1939 prošla modernizací i karoserie, která byla značně zaoblenější v duchu nového stylistického trendu značky Škoda. Šestimístná limuzína se šesti bočními okny a dvěma sklopnými sedátky uprostřed (mezi přední a zadní řadou sedadel) byla dlouhá 5170 mm, široká 1800 mm, výška vozu činila 1700 mm a dosahovaná rychlost při spotřebě 18 l benzínu na 100 km činila 120 km/h. Díky zvětšení palivové nádrže na 66 l a spolu s pomocnou nádržkou na 12 l mohl vůz ujet až 400 km bez nutnosti tankování. V době druhé světové války bylo vyrobeno i několik vozů s levostranným řízením.

V roce 1939 vznikl v Mladé Boleslavi i špičkový Superb 4000, luxusní vůz s typovým označením 919 a osmiválcovým motorem V8. Osmiválec s rozvodem OHV, vrtáním 84 mm a zdvihem 90 mm dával při objemu 3990 cm<sup>3</sup> největší výkon 71 kW při 3500 min<sup>-1</sup>. Byl spojen s třístupňovou převodovkou se synchronizací druhého a třetího převodového stupně a rychloběhem. Nově byla u typu 919 přestavována zadní náprava, na níž byly kyvadlové polonápravy odpruženy šikmo uloženými čtvrteliptickými listovými pery. Vůz délky 5400 mm měl rozchod kol 1460 mm vpředu a 1500 vzadu, rozvor 3400 mm a jezdil rovněž na šestnáctipalcových pneumatikách, dosahoval rychlosti přes 130 km/h. Osmiválec však vykazoval největší spotřebu, asi 20 až 24 l na 100 km, takže zvětšení palivové nádrže na 85 l i přídavné nádržky na 15 l bylo logické. Na přelomu čtyřicátých let bylo vyrobeno jen dvanáct vozů typu 919, z toho dva prototypy a deset vozů ověřovací série, všechny s pravostranným řízením.

Po druhé světové válce se osmiválec do výroby už nevrátil. Historie Superbu však pokračovala dál. V roce 1948 se šestiválec objevil ve zcela nové podobě. Na téměř nezměněný podvozek řady 924 s motorem OHV o objemu 3,14 l a výkonu 63 kW se montovala 5300 mm dlouhá nová karoserie široká 1860 mm a vysoká 1650 mm. Zajímavostí poválečného vozu bylo, že jako jediný z celé řady dostal dělené čelní sklo. Ostatní vozy měly přední sklo nedělené. Trojice chromovaných lišt na předních a zadních blatnicích podobně jako členitá maska s devíti vodorovnými chromovanými prvky pak měly jenom zdůraznit prestiž nového Superbu určeného pro vysoké státní představitele.

Poválečná výroba vozů Škoda Superb netrvala dlouho a po vyrobení asi šedesáti kusů sedanů s uzavřenou karoserií v letech 1947 a 1948 přišla na svět ještě stovka automobilů s karoserií polokabriolet s plátěnou stahovací střechou, z nichž některé byly dodány v luxusním přehlídkovém provedení. Bez zajímavosti není, že všechny tyto vozy byly oficiálně určeny pro ministerstvo vnitra. Původně měla polokabriolety vystrojit vysokomýtská Karosa, jinak znárodněná věhlasná karosárna Sodomka, na podzim roku 1948 bylo ovšem rozhodnuto převzít tuto zakázku pobočným závodem v Praze Strašnicích. Do té doby byly v Kvasinách postaveny 42 reprezen-

tativní Superby. Ve strašnických halách původní karosárny Oldřicha Uhlíka od jara 1949 bylo postaveno každých čtrnáct dní tři až pět vozů, vesměs v černé barvě v decentním provedení bez dřívějších chromovaných lišt na bocích a blatnících. Podle dostupných údajů pak byly poslední dva podvozky expedovány z Mladé Boleslavi ve dnech 20. a 24. září 1949. Původně měla být stovka kabrioletů vyrobená do konce roku 1949, ale poslední čtyři exempláře vznikly až počátkem roku 1950. Tím se také první kapitola v historii vozů Škoda Superb, reprezentovaná typy 640, 902, 913, 919 a 924, uzavřela.

Zajímavostí Superbu v jeho novodobém životopisu ovšem je, že jeho zrod a stavba nejsou provozovány v mladoboleslavském výrobním komplexu, nýbrž v segmentu značky v podorlických Kvasinách. I v tom je jistá paralela s jeho předválečnou výrobou.

V letech 1947/1948 byla totiž výroba Superbů přesunuta z Mladé Boleslavi do Kvasin. V té době ale v rámci restrukturalizace československého hospodářství továrna nepatřila AZNP, nýbrž měla název Zbrojovka Brno – Kvasiny.

Rovněž sídlo dnešní výroby produktu Škoda Superb v Kvasinách má svoji historii. Ta sahá až do meziválečného období minulého století, kdy počátkem dvacátých let ing. František Janeček v bývalé pile, bednárně a cihelně začal vyrábět karosářské díly. V roce 1928 Zbrojovka ing. Janečka koupila v Kvasinách oba dřevařské závody. Janečkův podnikatelský záměr se setkal záhy s úspěchem, a tak před více než sedmdesáti lety, od roku 1934, začaly v automobilce vyrábět v licenci německé firmy DKW karoserie pro vozy Jawa 700. O dva roky později se produkce továrny rozšířila o výrobu barev a laků. Podnik velice dobře prosperoval a v roce 1938 dospěl k dalšímu mezníku ve své historii. V Kvasinách spatřil světlo světa osobní vůz vlastní konstrukce firmy Jawa s pojmenováním Jawa Minor I (OBR. 3). Později velice populární automobil poháněný dvoudobým dvouválcem o objemu 600 cm<sup>3</sup> byl na trhu nabízen jako kabriolet s plátěnou střechou, jako sportovní dvousedadlový roadster či jako limuzína v několika obměnách. Za druhé světové války musela továrna vyslyšet akcent na přizpůsobení se potřebám zbrojařského průmyslu, což bylo v pozadí výroby 400 vozů Jawa Minor I ve vojenské verzi.



**OBR. 3** V KVASINÁCH SPATŘIL SVĚTLO SVĚTA TAKÉ OSOBNÍ VŮZ JAWA MINOR I

Již dva roky po skončení druhé světové války se podařilo AZNP Mladá Boleslav uzavřít dohodu o výrobě vozů značky Škoda v Kvasinách. Od 1. října 1949 byla továrna začleněna pod AZNP a historie výroby tak mohla v městečku pod Orlickými horami pokračovat. Počátkem padesátých let v návaznosti na výsledek práce malého kolektivu v čele s vedoucím konstrukce karoserií Josefem Velebným se podařilo přivést na svět populární Sedan „dvanáctistovku“ Škoda. Čtyřdveřový vůz, u něhož byla poprvé v historii značky použita celokovová karoserie, kompletně

svařená z ocelových výlisků. Vůz vyráběný v období let 1952–1956 se dočkal provedení sanitka a dodávka (STW). Mezitím se kvasinský závod profiloval také jako výrobce nestandardních náhradních dílů. Především v něm ale bylo vyrobeno 3950 Minorů I a také 700 vozů Jawa 700. Pohled do zákulisí výroby také prozrazuje, že zde bylo vyrobeno do roku 1958 rovněž 3031 Tudorů 1101 a modernizovaného 1102, z toho 1886 půvabných roadsterů. Následující nová řada typu 1200 znamenala 1995, respektive 11 362 (typ 1201) vyrobených vozů.

Na přelomu padesátých a šedesátých let se závod Škoda v Kvasinách proslavil výrobou vozů Škoda 450 Felicia (OBR. 4) a Škoda 445 Octavia Combi. Ty vycházely z modelového typu Škoda 440 (970), populárního Spartaka, který byl původně představen jako vývojový mezityp pro dočasnou výrobu. Dočasnost se nakonec protáhla na deset let, a tak se automobil dočkal několika karosářských i motorářských verzí a variant. Za zmínku stojí, že jednou ze zásadních inovací, který vůz, tolik oblíbený pro svoji jednoduchost a přiměřenou cenu, měl, byla přední náprava, u níž listovou pružinu nahradily dvě vinuté pružiny. Vozy řady 450 a 445 neměly prakticky na domácím trhu konkurenci, a tak nebylo divu, že jich bylo vyrobeno přes 65 000 kusů. Především sportovní Škoda Felicia byla úspěšným exportním artiklem a celá řada Škoda 440, 445, 450 vůbec dosáhla řady sportovních úspěchů. Škoda Felicia pak byla považována za jednu z nejhezčích poválečných škodovek. Řada Š 440 s jeho variantami byla posledním sériovým vozem Škoda s rámovým podvozkem, s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Do roku 1964 bylo v Kvasinách vyrobeno 15 862 kusů roadsterů Felicia/Felicia Super a celkem 50 237 vozů Octavia Combi (OBR. 5).



**OBR. 4** ŠKODA FELICIA PATŘÍ I PO MNOHA LETECH K NEJKRÁSNEJŠÍM SPORTOVNÍM VOZŮM ŠKODA

Zmíněné výsledky a komerční úspěšnost byly v pozadí rozšiřování závodu v 60. a 70. letech minulého století. To v souhrnu vytvořilo podmínky pro zavedení sériové výroby dalšího oblíbeného vozu se sportovním nádechem, Škoda 110R Coupé s dvoukarburátorovým motorem o objemu 1107 cm<sup>3</sup>. Později se nosným programem stala verze vozů Škoda 120 Garde (typ 743) a Škoda 130 Rapid a ještě později nejvýkonnější typ 136 Rapid s motorem 1289 cm<sup>3</sup> a výkonem 46 kW. Výroba těchto vozů byla ukončena na počátku devadesátých let, když do roku 1990 vyjelo z bran továrny 41 693 automobilů. Následně byla v období let 1991–1995 v Kvasinách zahájena montáž modernizované řady vozů Škoda Felicia v užitkových provedeních Forman Van, Plus a sanitní a později řada Felicia Pickup, VW Caddy a VanPlus, což znamenalo dalších 21 316 vyrobených automobilů. Nejúspěšnějším typem se stal užitkový Pickup (120 584 exemplářů)



**OBR. 5** BRANAMI KVASINSKÉHO ZÁVODU PROJELO 50 237 VOZŮ ŠKODA OCTAVIA COMBI

vyřáběný i pod koncernovou značkou Volkswagen (dalších 18 952 vozů). Až do výběhu řady Felicia se v Kvasínách vyrobilo 50 099 hatchbacků, 2399 Combi a 5147 užitkových VanPlus. Poslední Pickup vyjel z továrny 27. října 2000 a nesl označení VW Candy. V té době běžela první série karoserií Fabia (A04) a 20. dubna 2001 byla ukončena výroba Felicií (A02). V Kvasínách už zůstala jen specializovaná výroba karoserií Fabia Sedan ve svařovně pro finální montáž v Mladé Boleslavi.



**OBR. 6** ZA BRANAMI REKONSTRUOVANÉ TOVÁRNŮ V KVASÍNÁCH SE RODÍ SOUČASNÁ CHLOUBA AUTOMOBILKY

Dalším mezníkem v historii podorlické automobilky byl přelom tisíciletí. Do tohoto období se datuje zatím nejrozsáhlejší, nejzásadnější a nejkompletnější přestavba závodu (OBR. 6). Odstartoval ji na přelomu let 1998/1999 projekt B5 Bohemia, který dostal 17. srpna 2001 obchodní název Superb. Na ploše devíti hektarů byl závod zcela zásadně přestavěn a vybaven nejmodernější technikou umožňující výrobu špičkového osobního automobilu 21. století. Tím poslední model vyráběný v Kvasinách od roku 2001 – Škoda Superb – zcela nepopíratelně je. Dne 8. dubna 2002 byl závod znovu slavnostně otevřen. Za 70 let své existence vyrobil závod v Kvasinách více než 750 000 automobilů.

Ani tady snažení domácího automobilového výrobce nekončí, pobídkou může být mimo jiné stále stoupající odbyt, respektive prodej vozů – 177 vozů v roce 2001, 16 687 vozů v roce 2002 a 23 135 vozů v roce 2003. Připravovaný model pro rok 2005 tak uspokojí nové zájemce vedle tradičně vysokého standardu i dalšími technickými novinkami. K nejzajímavějším patří zabudování českého jazyka do obou typů navigačních přístrojů.

„Superb znamená víc než jen volnost pohybu, znamená také svobodu myslí,“ říká slogan současného prospektu na vůz, s nímž se na příštích stránkách této publikace seznámíte (OBR. 7).



**OBR. 7** NEJVĚTŠÍ AUTOMOBIL ZNAČKY ŠKODA – SUPERB – SI ZÍSKÁVÁ STÁLE VĚTŠÍ OBLIBU

## 2 Základní informace

### 2.1 Oficiální vůz prestižních akcí

Automobilka Škoda Auto a. s. se již několik let výrazně podílí svými sponzorskými aktivitami na existenci řady prestižních společenských i sportovních událostí. Nežádka se tak nejnovější automobilové modely dostávají v interiérech pořádaných akcí do bezprostředního kontaktu s účastníky a svědky těchto podniků.

Za všechny sportovní akce minulých let je třeba jmenovat řadu světových hokejových šampionátů včetně posledního konaného u nás v dubnu roku 2004 v Praze a Ostravě. I v prostorách sportovních hokejových stánků sklízel automobil Škoda Superb zasloužený obdiv divácké veřejnosti.

V listopadu 2002 byla Česká republika vůbec poprvé ve své mladé historii místem konání summitu NATO. Oficiálním partnerem organizátora se po úspěšném výběrovém řízení stala společnost Škoda Auto a. s., která pro potřeby kontraktu zastřešovala také automobily Audi a Volkswagen. „Škoda Auto a. s. přivítala oficiální partnerství s historickým summitem NATO v Praze jako potvrzení skutečnosti, že nabízíme špičkové, bezpečné a elegantní vozy také pro reprezentaci na nejvyšší státní a vládní úrovni,“ řekl tehdy předseda představenstva Škoda Auto a. s. Vratislav Kulhánek. Ve dnech konání summitu prezidenti, premiéři a členové vlády a další špičkoví představitelé 19 členských států NATO v hlavním městě České republiky využívali dopravní servis 171 černých limuzín Superb typu Elegance, 55 limuzín Audi A8, 55 velkoprostorových limuzín Volkswagen Caravelle, dále 25 osobních vozů Škoda Octavia a 125 malokapacitních autobusů Volkswagen LT. O černé Superby Elegance ze summitu vzápětí projevila zájem i některá ministerstva.

To, že byla Škoda Superb v domácím prostředí oficiálním vozem prestižního summitu, bylo v souladu s logikou a možná se to dalo i čekat. Vše má svůj vývoj a i tato věc je dnes překonána. Zatím nejčerstvější prezentaci vozů Škoda v zahraničí přinesl letošní 91. ročník nejslavnějšího cyklistického závodu světa, Tour de France. Organizační výbor Tour, respektive francouzská společnost ASO, která organizaci závodu zajišťuje, uzavřela s mladoboleslavskou automobilkou smlouvu, podle níž se naše Škoda Auto a. s. stala hlavním partnerem proslulého závodu a letos a v dalších třech letech budou kolonu 175 vozidel na Tour zajišťovat vedle superbů i Fabie a Octavie. Jistě další mezník v historii naší značky. Bez zajímavosti není ani skutečnost, že renomovaný světový hotel Hilton v Praze provedl kompletní výměnu vozového parku, když vyměnil prestižní Mercedesy právě za Superby.

### 2.2 Poslání, výzva, skutečnost

Desítky let odloučení od moderních civilizací mělo s postupem času vliv na myšlení, jednání i chování českého národa. Získat produkt ze západního světa znamenalo pro mnoho lidí u nás nenaplněný sen a pro ty šťastnější rázem odlišení od svých kolegů, soupeřů. Vše umocňovala postupná nedůvěra v domácí výrobek. Získat zpět tolik otřesený pocit národní hrdosti bylo velice těžké, o to těžší právě po změně politických poměrů v zemi v devadesátých letech minulého století. To vše platilo i při zrození vozu Škoda Superb, neboť v té době křižovaly naše silnice reprezentativní vozy Audi, Mercedes, BMW a řada dalších. Noví podnikatelé, šéfové podniků, státní úřady nevyjímaje, se doslova předháněli v koupích těchto vozů v duchu posílení svého image, postavení i jistého maloměšťáctví.

Zda se Škoda Superb měla pokusit změnit tuto situaci či jakýsi nepoměr sil by mohlo být spekulací. Spíše se dá říci, že se měla pokusit navázat na předválečné tradice, kdy byly vozy naší značky součástí vozového parku vlády i prvního prezidenta Československé republiky Tomáše Garyquea Masaryka. Možná tak trochu podporou této myšlenky byla prezentace vozu Škoda Superb u prvního prezidenta České republiky Václava Havla v prostředí zámku v Lánech. Bylo to v předvečer premiéry vozu na frankfurtském autosalonu, když zámeckou branou v Lánech projel skříňový nákladní automobil s mladoboleslavskou značkou. Po chvíli se pan prezident



v doprovodu předsedy představenstva pana Vratislava Kulhánka vydal na krátkou projížďku po cestách v uzavřeném zámeckém areálu. Prezident ocenil především jízdní pohodlí a zejména příjemné odpružení vozu a při neoficiálním posezení dokonce uvedl, že by nebylo špatné mít v prezidentské koloně superby tři – červený, bílý a modrý, pěkně podle trikolory.

Na světě není mnoho zemí, jejichž hlavy státu mohou používat vozy domácích automobilek, a tak zásluhou Škody Superb se do klubu s vybranou společností může zařadit i Česká republika. Do prezidentské automobilové kolony se zařadila Škoda Superb i za našeho druhého prezidenta Václava Klause. To už ale bylo v době, kdy vozy používali někteří ministři vlády, generální ředitelé a pro svoji jistou finanční dostupnost i movitější klientela z řad menších a úspěšných firem nebo soukromého sektoru.

Zvyšující se možnosti domácí ekonomiky přinášejí nové potencionální zákazníky a Škoda Superb se pomalu zapisuje do povědomí jako kvalitní a dostupný produkt. Není pochyb, že to image značky posiluje, národní sebevědomí nevyjímaje.

## 2.3 Popis a základní technická data

„Naše značka se jako jedna z mála automobilek světa může pochlubit více než stoletou tradicí výroby dopravních prostředků. Právě s ohledem na naši historii jsme přesvědčeni, že tradiční název nového vozu Škoda Superb, jímž Škoda Auto a. s. v novodobé historii vstupuje do velmi náročného segmentu vyšší střední třídy, se setká se zájmem našich zákazníků všude ve světě a zavřít návrat značky mezi evropskou automobilovou špičku,“ prohlásil během premiéry ve zcela zaplněné expozici tehdejší předseda představenstva Škoda Auto a. s. ing. Vratislav Kulhánek.

V hale číslo šest prestižní frankfurtské výstavy IAA se psalo úterý 11. září 2001, krátce po poledni. Představení modelu Škoda Superb bylo potvrzením toho, co Škoda Auto a. s. prostřednictvím svých nových vozů dávala veřejnosti v posledních letech najevo – že se za historicky velmi krátkou dobu přeorientovala na produkty, pro které se vžily přívlastky kvalitní, bezpečné, hodnotné a s velmi výhodným poměrem ceny a užitné hodnoty. Cílem tohoto snažení bylo změnit a posílit vnímání značky Škoda jako značky symbolizující vysokou hodnotu, kvalitu a technickou vyspělost, což s sebou přináší také upevnění pozice významného evropského výrobce automobilů (OBR. 8).

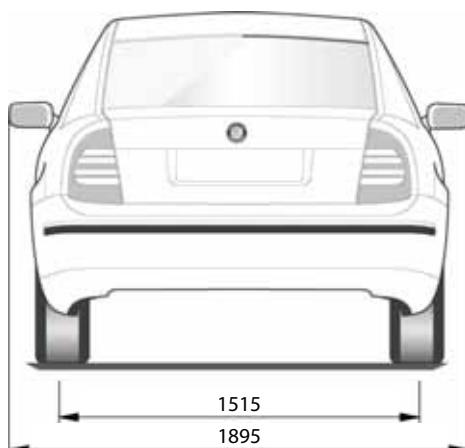
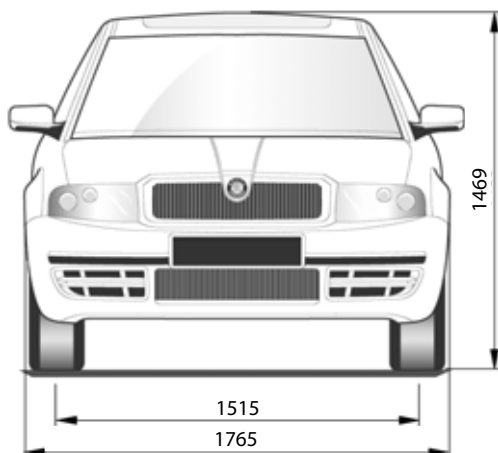
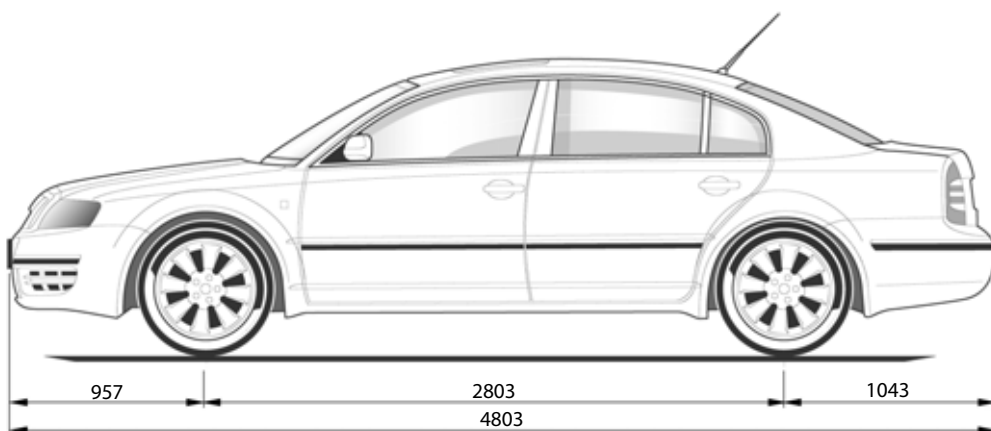
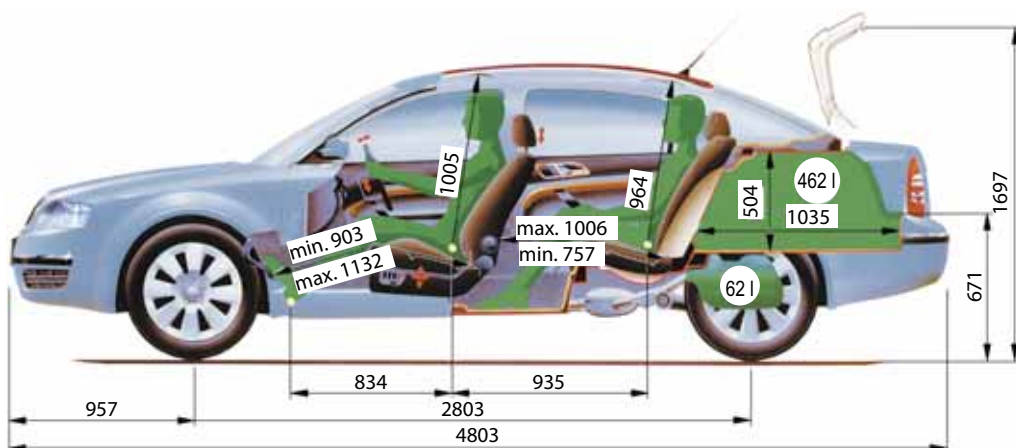
Když Škoda Octavia při svém uvedení v roce 1996 představila novou tvář značky Škoda, byla automobilem, který do značné míry vybočoval ze zavedených zvyklostí a měřítek. Ač je spíše vozem nižší střední třídy, v mnoha směrech je plně souměřitelná s vozy střední třídy. Podobně model Škoda Fabia, náležející do kategorie malých automobilů, je kritérii vymezující tuto třídu velmi těsná a mnoha svými parametry náleží spíše do segmentu vozů nižší střední třídy. Tím, že přesahují dimenze zavedených kategorií, vytvářejí novinky mladoboleslavské automobilky nové třídy a nová měřítká. Přitom jsou pro ně příznačné solidnost a nadčasovost. Také Škoda Superb zůstává věrná této inovační koncepci, z níž těží zákazník, který za své prostředky získává „více auta“.

Jako ostatní modely automobilů Škoda je také model Superb nabízen ve třech základních stupních výbavy Classic, Comfort a Elegance, které je možné doplnit o další atraktivní prvky z nabídky mimořádných výbav.

Na automobilech Škoda Superb je použita řada vyspělých technických řešení jako například bi-xenonové světlomety, výsuvné ostříkovače světlometů, velmi účinný aerostírač, elektronicky řízený brzdový asistent nebo stabilizační systém ESP nejnovější generace. Dalším takovým prvkem je i automatická převodovka Tiptronic s možností manuálního řazení, klimatizace s přívodem vzduchu i k zadním sedadlům a s chlazenými schránkami, elektrochromatické vnitřní zrcátko s automatickým cloněním a mnoho dalších progresivních prvků.

Ve vozech Škoda Superb jsou aplikována také originální řešení Škoda, která odlišují model Superb od ostatních automobilů na trhu, avšak především zvyšují uživatelský komfort vozu (OBR. 9). Jedná se o variabilní systém CargoFlex v zavazadlovém prostoru, schránku s deštníkem v levých zadních dveřích, sedadlo spolujezdc s výklopnou opěrkou pro nohy cestujících na zadním sedadle, osvětlení vnitřních klíček dveří a osvětlení nástupního prostoru ve vnějších zrcátkách.

# AUTOMOBILY ŠKODA SUPERB



Škoda Superb je postavena na podvozku s velkým rozvorem 2803 mm, jenž dává tušit velmi dobré jízdní vlastnosti a je také příslibem neobyčejně velkého a prostorného interiéru.

Přední náprava je víceprvková se čtyřmi samostatnými rameny pro zavěšení každého kola. Uspořádání ramen připomíná klasickou lichoběžníkovou nápravu s poměrně vysokou těhlicí. Propracovaný koncept čtyřprvkového zavěšení současně s příčným zkrutným stabilizátorem zaručuje za všech podmínek – při zatáčení i při propérování vozu – optimální postavení kola vůči vozovce.

Zadní náprava je kliková s vlečenými torzně spojenými rameny a ohybově poddajnou příčkou. Tato moderní a osvědčená koncepce vyniká jednoduchostí a malou prostorovou náročností při vynikajících vlastnostech z hlediska vedení kol. Také zadní náprava je doplněna zkrutným stabilizátorem. Pružiny a tlumiče jsou řazeny za sebou, čímž je dosaženo velké šířky zavazadlového prostoru.

Pérování je zajištěno vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči uchycenými do karoserie prostřednictvím pryžových pouzder, které přispívají ke snížení přenosu rázu a vibrací ze zavěšení do karoserie vozu. Charakteristika odpružení je naladěna tak, aby vůz poskytoval co nejvíce komfortu a zároveň co nejjistější jízdní vlastnosti.

Nová Škoda Superb je standardně vybavena přesným hřebenovým řízením s hydraulickým posilovačem, který je nenahraditelným pomocníkem například při parkování a manévrování ve stísněném prostoru.

