



Skoda Superb Combi

Combi-voordeel

Autotest | Groot inkopen levert het nodige voordeel op. De Skoda Superb is daarvan een mooi voorbeeld. Door gebruik te maken van standaard-onderdelen van moederbedrijf Volkswagen, kan Skoda dezelfde kwaliteit aanbieden als de concurrentie maar dan maar tegen een lagere prijs. Bovendien is de Superb een stuk groter dan de concurrenten. Om dat voordeel nog beter te benutten is de Superb er nu ook als Combi.

Een grotere auto tegen een lagere prijs, dat is grofweg de formule achter de Skoda Superb. Wie puur naar de maatvoering kijkt, vergelijkt de Skoda Superb met een BMW 5-Serie of Mercedes-Benz E-Klasse. Wanneer naar de prijs wordt gekeken, moet de Superb het juist opnemen tegen een heel gewone Volkswagen Passat of Ford Mondeo.

Stationcar

De Superb haalt zijn voordeel uit de binnenruimte en dus is de Combi altijd de meest geliefde uitvoering geweest. En opnieuw zijn de cijfers veelzeggend: de bagageruimte meet standaard 660 liter. Door de achterbank op te klappen neemt dit toe tot 1.950 liter. Daarmee laat de Superb Combi auto's met een soortgelijk prijskaartje ver achter zich.



Echter: terwijl de sedan ook duurdere concurrenten met vlag en wimpel verslaat in de binnenruimte, is het verschil bij de stationcars minder groot. Sterker nog: de Mercedes-Benz E-Klasse Estate biedt meer bagageruimte. Als het echter gaat om beenruimte achterin, dan wint de Skoda overtuigend.

Ook het verschil met de Superb sedan is gering. Dat komt omdat de wielbasis en de overhang gelijk zijn gebleven. De extra ruimte van de Combi is alleen te

danken aan de doorgetrokken daklijn. Ook jammer: de laadvloer van de Superb Combi is niet vlak. Daarom knaagt het gevoel dat het nog beter had gekund.



Daarbij is de Combi niet "slimmer" dan de Superb sedan. Alle ruimtebesparende maatregelen en ergonomische vondsten die het leven met de Superb makkelijker maken, zijn ook al in de sedan te vinden. Denk daarbij aan zaken als een stopcontact achterin, een verplaatsbare barrière om het schuiven van bagage tegen te gaan en kofferbakverlichting die tevens is te gebruiken als uitneembare zaklamp. De rugleuning van de bijrijdersstoel kan worden opgevouwen, zodat objecten tot 3 meter 10 kunnen worden vervoerd.

Zoals het hoort bij een stationcar van dit kaliber, is de achterklep elektrisch bedienbaar. Heel handig: de maximale opening is in te stellen om te voorkomen dat de achterklep bijvoorbeeld het plafond van een lage garage raakt. In plaats van het drukken op de knop, voldoet het om de achterklep een klein zetje te geven waarop deze elektrisch sluit.

Uitrusting

Het grote verschil met de veel duurdere stationcars die ongeveer even groot zijn als de Superb, zit in de uitrusting. De Superb is keurig gebouwd en gebruikt prima materialen, maar dit is zeker geen "premium auto" (alhoewel de "Laurin & Klement"-uitvoering akelig dichtbij komt).



Kenmerkend voor Skoda is dat alle gangbare luxe- en veiligheidssystemen worden aangeboden, maar dat nooit sprake is van overdaad. Zo voorziet Skoda in een keurig infotainment-systeem inclusief ondersteuning voor Android Auto en Apple CarPlay. In samenwerking met Canton is een hoogwaardig audiosysteem ontwikkeld dat, gezien de bescheiden meerprijs, wonderlijk goed klinkt (zo goed dat bronmateriaal van mindere kwaliteit (oude mp3-bestanden) hard door de mand valt).

Het klimaatcontrolesysteem is verdeeld in drie zones (links, rechts, achterin) en een camera kijkt mee met de bestuurder om te waarschuwen en zo nodig in te grijpen. Zaken als head-up display, laserlicht of een massage-functie zijn echter niet beschikbaar.



Benzine: 2.0 TSI

Tijdens de test met de Superb sedan is gereden met de lichtste motoren uit het gamma. Voor deze tweede kennismaking met de Superb is juist gekozen voor de top-motoren. Te beginnen met de 280 pk / 350 Nm sterke 2.0 TSI benzinemotor die standaard wordt geleverd in combinatie met een automaat en vierwielaandrijving.



Daarmee lijkt Skoda te kiezen voor de overdaad die het merk in de regel zo zorgvuldig probeert te mijden. In de praktijk blijkt deze sterkste motor op het programma echter een uiterst terughoudend karakter te hebben.

Wanneer kalm wordt gereden, is op geen enkele manier merkbaar dat dit de snelste Superb van allemaal is. Bij andere overgemotoriseerde auto's is de enorme reserve ook bij lage snelheid voelbaar door het enorme gemak waarmee wordt gepresteerd. Het is dan alsof continu helling af wordt gereden, met wind in de rug. Dat gevoel ontbreekt geheel bij de Superb. Alleen wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, laat de viercilinder turbomotor zijn spierballen zien en zijn de prestaties uitmuntend. Een spannend motorgeluid is te allen tijde afwezig.



Dankzij de vierwielaandrijving kan het motorvermogen optimaal in prestaties worden omgezet; wielspin is de Superb 4x4 vreemd. Daarbij schakelt de automaat met dubbele koppeling ("DSG") sneller dan zelfs een coureur dat zou kunnen met een handbak.

Diesel: 2.0 TDI

De 2.0 TDI is leverbaar in twee varianten: met 140 pk / 340 Nm of met 190 pk / 400 Nm. Met deze motor geeft de Superb juist wel dat "superieure" gevoel dat hoort bij het rijden met een sterke krachtbron. De reactie op het gaspedaal is direct en (vrijwel) ongeacht het toerental is altijd een heerlijke reserve beschikbaar.

Tegelijkertijd is deze sterkste dieselmotor nooit agressief of opdringerig. De versnellingsbakverhoudingen zijn bovendien zo gekozen dat het toerental op de snelweg zeer laag blijft. 150 km/u is nog geen 2.500 tpm! Mede daarom leent zelfs deze krachtpatser zich voor zeer zuinig rijden (testverbruik: 4.5 liter per 100 km, fabrieksopgave: 4.2 liter per 100 km).



Weggedrag

Om de Superb het gevoel van een echte limousine te geven, heeft Skoda gekozen voor een uitgesproken zacht onderstel. Wanneer de Superb sedan is voorzien van een adaptief onderstel, kan het koetswerk in de comfortabele stand deinen als een klassieke limousine.

In de sportieve modus is dit effect iets minder, maar ook dan is de Superb zachter geveerd dan de meeste tegenstrevers. Bovendien is de besturing zo licht dat niet voelbaar is wat zich afspeelt onder de voorwielen. Rekening houdende met de zwaardere belading van de stationcar, heeft de Combi een iets minder zacht onderstel. Daarom zal de Combi ook liefhebbers van sportief rijden meer aanspreken.

Conclusie

De Skoda Superb is nu ook leverbaar als Combi. Net als bij de sedan kon Skoda naar hartelust gebruik maken van standaard componenten van moederbedrijf Volkswagen. Daarom is de uitrusting modern en de afwerkingskwaliteit prima.

Voor deze test is gereden met de zwaarste benzine- en dieselmotor op de prijslijst. Beide presteren uitstekend, maar hebben zo'n terughoudend karakter, dat van enige sensatie of rijplezier geen sprake is. De enige sensatie zit in het prijsverschil met andere merken, want dat is nog groter dan bij de lichtere motoren.

De Superb wist de concurrentie al af te troeven met overweldigende beenruimte achterin, daar komt nu een enorme bagageruimte bij. Onder de noemer "Simply Clever" is de Superb voorzien van vele zaken die de auto nauwelijks duurder maken, maar wel praktischer. Die hebben allemaal hun weg gevonden naar de Combi, zodat de extra ruimte optimaal benut kan worden. ■



Specificaties

Skoda Superb Combi 2.0 TSI Style DSG 4x4

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	486 x 186 x 148 cm
Wielbasis	284 cm
Gewicht	1.535 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.200 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	660/1950 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	280 pk @ 5600 tpm
Koppel	350 Nm @ 1700 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,8 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	167 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 50.190,-
Prijs instapmodel	€ 29.090,-