



Bjorn Blokzijl
28 oktober 2016

Grote verrassing

In 1991 nam VAG een groot aandeel in Skoda om de toekomst van het merk te garanderen. Modernisering bij de Tsjechen was hard nodig, gezien het bedenkelijke imago dat het had toentertijd. Toch hadden de Duitsers nooit kunnen denken dat het succes 25 jaar na dato zo groot zou zijn. Aan de top van het gamma staat sinds 2002 de Superb. De eerste generatie was niet meer dan een Chinese VW Passat met gewijzigde neus en achterlichtunits, maar vanaf 2008 staat de auto geheel op zichzelf. De auto is door zijn enorme binnenruimte en relatief lage prijs een gevaarlijke outsider in zijn segment geworden en zeker sinds de introductie van de jongste generatie is het een auto om serieus in overweging te nemen als je winkelt in het D-segment. De sedan reden we al, maar nu is de - voor de Nederlandse markt belangrijke - Combi onderwerp van een test.



Strakke bak!

Met enkel een lage prijs zul je als merk een bepaalde doelgroep aanspreken, maar een serieus alternatief voor de gevestigde orde zul je niet worden. Zeker in Nederland is de consument uiterst kritisch en is tevens bereid om wat dieper in de buidel te tasten als daar een mooi design of betere afwerking tegenover staat. Ten opzichte van zijn voorganger is de nieuwe Superb een flinke stap voorwaarts. Zowel de sedan als de combi liggen bijzonder prettig op het netvlies, zeker als gekozen wordt voor een goede kleur en grote wielen. Standaard staat de auto op 16 inch, maar door de forse buitenmaten en dito wielkasten, is het aan te raden om voor minimaal twee maten groter te kiezen. Onder de door ons gereden auto liggen de 19 inch Phoenix-wielen en is gekozen voor Lava Blue Metallic. Mede door deze combinatie ziet de Superb Combi er strak uit en heeft hij ten opzichte van auto's als de Mondeo en Insignia een veel modernere, tijdloze uitstraling.



Groot, groter, grootst

Het unieke selling point van de Superb-reeks is de grote binnenruimte. Voorin zit je ruim - vergelijkbaar met halfbroer Passat - maar het onderscheid met de concurrentie ligt vooral achter de voorstoelen. Op de achterbank is dusdanig veel plek voor lijf en leden dat het geen verrassing is dat taxibedrijven in de rij staan voor deze auto. Zelfs E-segmenters als de A6 en E-Klasse bieden niet dezelfde ruimte. Bijzonder is dat de bagageruimte niet te lijden heeft onder die forse beenruimte. Met de achterbank recht op is er 660 liter inhoud beschikbaar, klap je hem om dan is dit zelfs 1.950 kubieke centimeter. Geen van zijn opponenten komt ook maar in de buurt bij deze waarden en wederom ook auto's uit een klasse hoger kunnen hier niet aan tippen. Ten opzichte van de eerder genoemde Passat ligt het afwerkingsniveau bijna op hetzelfde premiumniveau, al zijn de gebruikte materialen in de Volkswagen net even wat mooier. Toch komt de Superb kort achter de Passat over de finish als het gaat om de kwaliteit van het interieur en scoort hij beter dan het gros in dit segment. Ook qua comfort- en veiligheidverhogende zaken kan Skoda putten uit de schappen van Volkswagen. Hierdoor is de auto helemaal up-to-date. Het ontwerp is wel wat minder frivool dan



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 190 pk Style Business

veel van zijn opponenten. Zeker door toepassing van strakke lijnen, is het interieur ietwat saai vormgegeven, maar is het daarnaast ook behoorlijk tijdloos. Kritisch puntje van aandacht is het centrale scherm. Hoewel de bediening prima is, is het formaat niet al te groot. Hierdoor is de kans groot dat je net het verkeerde, ietwat kleine knopje aanraakt en je extra handelingen moet doen in het systeem. Hoewel het multimediasysteem snel genoeg is, zorgt dat tijdens de rit voor wat ergernis.



Keuze voor comfort

Aangezien de Passat en Superb op dezelfde basis staan, is het gros van de motoriseringen gelijk. Toch kan de Volkswagen dit jaar nog teren op slechts 15% bijtelling met de GTE. Dãt biedt de Skoda niet, maar wil je dit jaar nog profiteren van 21% bijtelling, dan kies je voor de 1.6 TDI Greentech - handgeschakeld of met DSG - of voor de 2.0 TDI met 150 pk en zesbak. Hoewel beide motoren voor het Nederlandse verkeer ruim voldoende bemeten zijn, kun je voor wat meer plezier ook kiezen voor wat meer vermogen. Aan de top van het dieselgamma staat de 190 pk sterke tweeliter viercilinder. Desgewenst is deze te koppelen aan een automaat en zelfs aan



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 190 pk Style Business

vierwielaandrijving. Die laatste twee opties ontbreken op de auto die wij aan een test onderworpen hebben. Hoewel de automatische versnellingsbak van VAG tot één van de beste in zijn soort behoort, is de kwaliteit van de handbak het vermelden waard. Zo strak als een sportwagen laat de pook zich niet door de verzetten glijden, maar het gevoel is wel bovengemiddeld en de precisie past perfect bij de comfortabele inborst van de auto. Dankzij het vermogen en het bij 1.750 toeren per minuut vrijkomende maximale koppel van 400 Nm, laat de auto zich zeer schakellui rijden. Zet de bak in zijn '6' bij 60 kilometer per uur en hij trekt zonder morren of brommen door tot zwaar illegale snelheden. Daarbij is hij stil op een constante snelheid en verbruikt hij weinig diesel. Tijdens een uitgebreide testperiode kwam het gemiddeld verbruik uit op 5.8 liter per 100 kilometer. Zeker gezien zijn formaat én het forse vermogen is dat behoorlijk goed.



Compleet in orde

Dit jaar werd de Skoda Superb verkozen tot leaseauto van het jaar. Uiteraard tellen punten als de mogelijkheid tot 21% bijtelling voor de zakelijk rijder, de gunstige prijs en



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 190 pk Style Business

de enorme binnenruimte hierin mee. Maar hier blijft het niet bij, want als het rijgedrag niet op orde is, is het geen pretje om veel kilometers te maken. Net als het interieur en de motor profiteert het rijgedrag van de Superb van het feit dat de auto in de basis hetzelfde is als de Passat. Het geheel voelt zeer vertrouwenwekkend aan en het onderstel is daarbij stabiel en vooral gericht op een comfortabele rit. Daarbij speelt de 190 pk sterke motor een grote rol in het rijcomfort. De auto is met deze motor niet alleen schakellui te rijden, hij is daarbij ook behoorlijk snel. Niet alleen de standardsprint - te klaren in 8.1 seconden - maakt indruk, ook de tussenacceleraties maakt het rijden op de snelweg tot een genot. Pas bij 235 kilometer per uur stopt de auto met accelereren en kan hij goed mee met de top van zijn segment. Mede door de forse wielen is het gevoel in het stuurwiel ruim voldoende. Toch nodigt hij niet uit tot flink hoeken, maar wel tot het maken van lange ritten op de snelweg of de Duitse Autobahn. Voor de gemiddelde leaserijder dus een perfecte match.



Interessante kaper op de kust

Was het in het recente verleden nog redelijk eenvoudig als je een ruime stationwagen



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 190 pk Style Business

in het D-segment zocht, nu is er een serieuze en interessante kaper op de kust. Dankzij handig shoppen in de schappen van de Volkswagen Passat, is de Skoda Superb meer dan ooit een gevaarlijke outsider in dit segment. Hoewel de auto bij zijn twee voorgangers al uitblonk in ruimte op de achterbank en bagageruimte, overtreft hij zichzelf nu. Daarnaast overtuigen zaken als de rijeigenschappen, het materiaalgebruik en de aandrijflijn dusdanig dat de concurrenten en in het bijzonder eerder genoemde Passat zeker volgend jaar - als de bijtellingsregels op de schop zijn genomen - moeten vrezen voor de Tsjech. Skoda heeft dus voor de komende jaren een sterke troef in handen voor de zakelijke markt en kan daardoor wel eens voor een grote verrassing zorgen.

Plus

- + Enorme binnenruimte
- + Soepele, krachtige motor
- + Relatief gunstig geprijsd

Min

- Ietwat klein scherm voor het multimediasysteem
- Opties drijven de prijs flink op
- Nu geen 15% bijtellingsvariant