Bjorn Blokzijl
7 december 2011

Enorm zuinig

In rap tempo introduceren autofabrikanten middenklassers die op basis van de CO2-uitstoot in aanmerking komen voor de 20% bijtellingscategorie. Al verandert de wetgeving omtrent de uitstootgrens per 1 juli 2012, autoâ€™s gekocht vÃ³Ã³r die datum blijven nog gedurende het leasecontract in de betreffende categorie, zodat zakelijke rijders het financiÃ«le voordeel behouden. Uiteraard kan Skoda niet achterblijven met de goed verkopende Superb Combi. Vanaf begin 2011 is deze auto leverbaar met de 1,6 liter turbodiesel, die de grote middenklasser tot â€“ als we de fabrieksopgave mogen geloven â€“ indrukwekkend lage verbruikscijfers leidt. Meestal wijkt de realiteit behoorlijk af van wat de fabrikant ons wil doen laten geloven en zijn concessies gedaan aan het rijgedrag of aan het praktisch nut. Qua praktisch nut zit het bij Skoda wel goed: de Greenline is te bestellen in zowel de sedan als de combi. Wat blijft is de vraag of de auto nog steeds zo goed bevalt als de eerder geteste Superb met

een sterkere motor.

Robuust design

Toen Skoda in 2008 de geheel nieuwe Superb introduceerde was bijna de gehele vakpers het wel eens over de matig gestileerde achterzijde. Voor de critici was 2010 daarom een goed jaar, gezien de introductie van de uitgebalanceerder ontworpen Superb Combi. Groot is het woord dat bij je opkomt als Skoda's topmodel voor je staat. Waar 16 inch voor lichtmetalen velgen een vrij gemiddeld maat is voor middenklasse stationwagons, lijken ze onder de grote Tsjech zeker een maat kleiner. Hoewel de auto vrij fors is, is het geen log vormgegeven automobiel. Doordat strakke lijnen zijn gebruikt, gecombineerd met een stoer vormgegeven front, oogt de auto vooral robuust. Waar de meeste auto's in Nederland uitgevoerd zijn in stemmig zwart of zilvergrijs, is de bijzondere lichtblauwe kleur van de testauto een fijne toevoeging. Hoewel

voorgenoemde kleuren de auto ook goed staan, komt de lijnvoering wat mooier tot zijn recht in de metallic lak van de geteste uitvoering.

Wat een ruimte

Waar de buitenzijde al niet opvalt door extravagante styling, is dit ook in het binnenste van Skoda's slagschip niet anders. Het is duidelijk dat in de schappen van VAG-genoten Volkswagen en Audi is geshopt voor materialen en elektronica zoals het navigatie/audiosysteem. Hoewel het interieur niet sprankelt van design, is het wel rustig vormgegeven en is de ergonomie perfect. Alles zit waar je het verwacht en ook de bediening van de verschillende aanwezig systemen gaat eenvoudig. Mede omdat de testauto is voorzien van het businesspakket, heb je over praktische luxe niet te klagen. Navigatie, een fijn audiosysteem, climate control en fijne stoelen: het ontbreekt je aan weinig. Waar je de Superb toch vooral om wil hebben is de gigantische binnenruimte.

Voorin zitten zowel de bestuurder als de bijrijder riant en een bestuurder van 1,80 meter kan met zijn benen over elkaar achter zichzelf zitten. Ook geheel achterin is de ruimte riant, al valt de breedte enigszins tegen. Om ook kleinere ladingen zonder schuiven te vervoeren, is de testauto voorzien van een handige tool, waarbij een verschuifbare aluminium balk de bagage op z'n plek houdt.

Ondergemotoriseerd?

Met slechts 105 pk lijkt de bijna 1.500kg zware Skoda ondergemotoriseerd. Verwacht je een snelle auto waarmee je stoplichtsprintjes kunt winnen, dan is deze motorisering niet de goede keuze, maar voor vele snelwegkilometers is de 1.600cc grote motor ruim toereikend. Daarbij is het geluidsniveau verrassend laag en zijn wind- en bandengeruis slechts op de achtergrond hoorbaar. Wat bovenal opvalt is het ontzettend lage verbruik bij constante snelheden boven de 100km/u. Het is geen uitzondering dat de

verbruiksmeter waarden aangeeft van 3l/100km en dat met een dergelijk grote auto. Bij het optrekken merk je echter wel dat de vierpitter er behoorlijk aan moet trekken om al het gewicht in gang te brengen en stijgt het testverbruik naar 5.9l/100km. Deze waarde ligt ruim boven de fabrieksopgave van 4.4l/100km, maar zelfs deze is te behalen of dicht te benaderen als meer kilometers op de snelweg worden afgelegd. Met een dergelijke motorisering nodigt een auto als deze niet uit om sportief bochten te ronden, maar de Superb kan dit wel. Al geeft het stuurwiel niet al teveel door van wat er gebeurt onder de voorwielen, het stuurgedrag is wel behoorlijk direct en het strakke - maar niet oncomfortabele - onderstel laat veel toe. Uiteindelijk wordt de grens bereikt, glijdt de auto over zijn voorwielen naar de buitenzijde van de bocht en grijpt het ESP in.

Grote concurrent

Er zijn weinig klasses waarin het laatste jaar meer auto's zijn geÃ¯ntroduceerd met een

20% bijtellingstarief dan die van de Superb Greenline. Renault, Ford en Volvo gooien hoge ogen in de zakelijke markt met hun derivaten in het middenklasse-segment. De vraag is uiteraard of de Skoda Superb Greenline Combi - zoals hij volledig heet - de concurrentie aan kan gaan met zijn West-Europese opponenten? Het antwoord daarop is kort maar krachtig: ja. Vooral het ruimteaanbod voor de investering van â‚¬34.000 is indrukwekkend. Bijvoorbeeld concerngenoot Audi A6 Avant kost een hoop meer dan de Skoda, maar heeft een beduidend kleinere binnenruimte. Maar ook op rijeigenschappen, de kwaliteit van de gebruikte materialen en verbruik staat de Skoda Ã³f op hetzelfde niveau, Ã³f doet hij het zelfs beter dan zijn concurrenten. Concluderend blijkt de grote Tsjech ook met de "spaardiesel" een prettige metgezel en kan de concurrentie haar borst nat maken!

Plus

+ Grote binnenruimte
+ Fijne reisauto
+ Laag verbruik

Min

- Lawaaiig bij acceleratie
- Breedte bagageruimte valt tegen