Pawel Piotrowski
3 oktober 2013

Uitstel van executie

Bij veel autofabrikanten voltrekt zich ieder jaar rond de zomermaanden hetzelfde ritueel; modellen die per 1 januari door een aangescherpte regelgeving in het diepe ravijn van 25% dreigen te storten, worden technisch getweakt om weer net onder de dekselse grens van een bepaald aantal gram CO2 uit te komen. Ook de Å koda Superb Combi 1.6 TDI Greenline ging een gewisse bijtellingsmoord tegemoet, maar bij de gratie van een recente facelift is dit voorlopig met een jaar uitgesteld. Een nieuwe zesbak, motorische finetuning en andere noviteiten moeten de Greenline uitstel van executie verlenen.

Familiebanden

Je hoeft maar langs een willekeurig kantorenpark te rijden om te zien hoe populair het vlaggenschip van Å koda is. Logisch ook, waar anders vind je een gezinsauto van het formaat Audi A6 voor de nettobijtelling van een luxe Volkswagen Golf? Reken er maar op dat negen van de tien exemplaren een Combi is. En een Greenline. Maar het zou te kort door de bocht zijn om het verkoopsucces van de Superb alleen aan het gunstige fiscale plaatje toe te schrijven. Hoe je het ook wendt of keert, de Å koda is een ruime, luxe en statige auto die er met de facelift niet lelijker op is geworden.

Aan de buitenzijde volgt de Superb nu de actuele designtaal van Å koda. De heldere, simpele lijnen van het koetswerk zijn op bepaalde plekken prominenter uitgewerkt. Bijvoorbeeld bij de voorkant, waar het Å koda beeldmerk nu een hap uit de grille neemt en de hoekige lijnen van koplampen, voorbumper en grille de Superb breder laten ogen. De gelijkenissen met de nieuwe Octavia zijn niet uit de lucht gegrepen, maar door trucjes zoals een extra chroomstrip en afwijkende dagrijverlichting in de bi-xenon koplampen met AFS functie is de eigen identiteit van de Superb behouden gebleven.

Net als de gunstige uitrustingspakketten. Al vanaf de Ambition wordt het uiterlijk door een chroomomlijsting van de zijruiten en 16 inch Helix velgen opgewaardeerd. Een maatje meer zou geen kwaad kunnen, maar daar heeft de fiscus helaas een stokje voor gestoken.

Goed besteed geld

Afgezien van het nieuw vormgegeven stuurwiel wijkt het interieur van de gefacelifte Superb nauwelijks af van voorgaande modeljaren. Dat is ook niet erg. Qua materialen, afwerking en ergonomie zijn er geen zwakke plekken aan te wijzen. Alles zit op de plek waar je het verwacht. Het grote interieur is vanzelfsprekend kraak- en rammelvrij en met de sobere pen van de Volkswagen Group getekend. Echt fantasievol is het niet, maar op bepaalde plekken vind je rebelse elementen. Zoals het informatiedisplay voor de achterpassagiers of de parapluhouder in de achterdeur. Beide zaken geven je het gevoel in een chiquere auto dan een doorsnee middenklasser te rijden.

Dat gevoel wordt nog eens versterkt als je voor de luxe Elegance of Laurent & Klement

uitvoering kiest. Maar ook met de Ambition Businessline kom je goed thuis. In combinatie met de 1.6 TDI is dit de meest luxe uitvoering die je kunt bestellen. Intelligente bi-xenon koplampen, parkeersensoren, lichtmetalen velgen, climate control, licht- en regensensor en het Amundsen navigatiesysteem zijn standaard. Op onze testauto zit zelfs elektrische stoelverstelling met geheugenfunctie en Park Assist. Lederen bekleding en een panoramadak zijn verkrijgbaar als losse opties, maar ook zonder deze items is de Å koda Superb een auto die zich qua uitrusting met een kale Mercedes-Benz S-Klasse kan meten. Maar er zijn ook minpunten. Het Amundsen navigatiesysteem komt verouderd over en zoomt in drukke gebieden bij elke kruising automatisch in, maar niet uit. Wie op het idee komt om muntgeld in de smalle bekerhouder tussen de voorstoelen te bewaren, kan tijdens het rijden opgeschrikt worden door irritant gerinkel. Ook de inhoud van een bakje koffie is voor motorvibraties niet veilig.

Groot, maar ook praktisch?

Over de legendarische interieurruimte van de Å koda Superb hoeven we het eigenlijk

niet meer te hebben. Vooral de Combi is wat ruimte betreft toonaangevend in het middenklasse segment. Het maakt niet uit wat je wilt vervoeren, je houdt altijd ruimte over. Voorin is de ruimtebeleving niet eens zo afwijkend van andere modellen, maar zodra je de achterdeur opentrekt valt je mond van verbazing open. De afstand tussen achterbank en voorstoelen is enorm. Zelfs een basketbalspeler kan achterin de Superb met zijn benen over elkaar zitten. Het eerder genoemde informatiedisplay en additionele ventilatieroosters in de middenstijlen geven de Å koda zelfs een beetje het cachet van een luxe limo.

Een topklasse limousine kun je echter niet snel in een handige lastezel transformeren. Wat dat betreft is de Superb een veelzijdige auto, maar er zijn wel een paar mitsen en maren. Achter de grote achterklep, die desgewenst elektrisch opent en sluit, gaat een bagageruimte van maar liefst 633 liter schuil. Op het eerste gezicht erg groot, maar door de sterk aflopende achterzijde wordt de laadruimte in de hoogte behoorlijk beperkt. Opvallend is de ouderwetse en omslachtige werkwijze om de achterbank om te klappen. Eerst moet de stoelzitting naar voren worden geklapt, pas daarna kan de rugleuning plat. Een vlakke doorgaande laadvloer, zoals op de glossy foto's in de brochure, ontstaat dan echter niet. Daarvoor moet je voor €490 een 'function-pakket' met dubbele laadvloer bestellen, terwijl zo'n handige vloer bij veel concurrenten standaard aanwezig is.

Schakeladviezen negeren

Recht van voren heeft de Superb door de donker getinte xenonlampen en horizontale belijning en vrij gemeen gezicht gekregen. Dat oogst zeker bij voorliggers ontzag, maar het stoere uiterlijk van de Superb Greenline wordt gecompenseerd door een zacht binnenste. Onder de kap ligt namelijk een bescheiden 1.6 TDI met 105pk en 250Nm. Tot voor kort was dit blok nog aan een vijfbak gekoppeld, sinds de facelift is dat omwille van de uitstoot een zesbak geworden. Dikke vrienden zullen we met deze combinatie niet worden. De zesbak heeft vrij lange overbrengingen en wanneer je de schakeladviezen keurig opvolgt, kom je in toerentallen terecht die de motor niet prettig vindt. Onder 1.300tpm gaat de 1.6 TDI hevig brommen en sterk vibreren, daarnaast is de turbo dan nog aan het opspoelen en blijven de prestaties uit.

Deze valkuil kun je makkelijk omzeilen door de schakeladviezen nonchalant te negeren. De 1.6 TDI kun je het beste onder alle omstandigheden tussen 1.500 en 2.200tpm houden. Van brommen of vibreren is dan geen sprake meer en bovendien staat er dan altijd voldoende koppel paraat om een tussensprint in te zetten. Voor het verbruik

maakt dit allemaal niet zoveel uit. Dankzij banden met lage rolweerstand, een regeneratief remsysteem en een start-stopfunctie blijft dit bijna altijd onder de 6 liter steken. Zelfs op de snelweg blijft de Superb bij tempo 140 relatief zuinig. Na ruim 1.000 kilometer met wisselende wegen en verkeersintensiteit lag het gemiddelde verbruik van onze testauto op een keurige 5,1 liter per 100 kilometer. Dat is meer dan de beloofde 4,3 liter, maar het is moeilijk om een auto te vinden die dezelfde mate aan comfort en luxe biedt en je tevens goedkoper naar de eindbestemming brengt.

Want Comfort schijf je bij de Superb met een grote C. De Greenline is weliswaar standaard met een verlaagd sportonderstel uitgerust, maar daar merk je door de banden met hoge wangen betrekkelijk weinig van. Grove oneffenheden en Vlaamse kuilen strijkt het onderstel soeverein glad, alleen putdeksels en andere hardnekkige naden worden soms ongepolijst doorgegeven. De besturing is tamelijk afstandelijk en de Å koda voelt dankzij de lange wielbasis zeer vertrouwenwekkend aan. Het geluidsniveau is opvallend laag, windgeruis en afrolgeluiden zijn zelfs op snelwegtempo vrijwel afwezig. En weer dient zich het onvermijdelijke vergelijk met een topklasse limousine aan; qua rijkarakter heeft de Superb meer met een S-Klasse dan een Passat gemeen.

Groots in kleine getallen

De S-Klasse voor het volk mag dan niet feilloos zijn, maar de Å koda Superb heeft kwaliteiten in huis waar andere middenklasser van kunnen dromen. Uiteraard de gigantische interieurruimte, maar denk ook aan de prima uitrusting en het weldadige comfort van onderstel en stuurinrichting. Na een week rijden met de milieu- en portemonneebewuste Greenline groeit door de uitmuntende rijeigenschappen stiekem het verlangen naar de beresterke 3.6 V6 4x4. Dat moet met recht een 'vette bak' zijn, maar ook de 1.6 TDI Greenline heeft een toegevoegde waarde. Hij is vooral groots in kleine getallen, zoals de sympathieke vanafprijs, het lage brandstofverbruik en de interessante bijtellingscategorie voor zakelijke rijders. Juist deze laatste aspecten maken de Superb tot een echte Å koda.

Plus

+ Ruim en goed uitgerust interieur
+ Comfortabel en stil rijgedrag
+ Laag brandstofverbruik

Min

- Verouderd navigatiesysteem
- Dubbele laadvloer niet standaard
- Schakeladviezen kun je beter niet opvolgen