

Nov začetek

besedilo: **Matevž Korošec**

foto: **Saša Kapetanovič, Aleš Pavletič**

Vam zaupamo nekaj?
Tako velikega, prostornega
in elegantno opremljenega
supertestnega avtomobila
nam podjetje Porsche Slovenija
še ni dalo na preizkušnjo.

► Vas moti značka? Nas prav nič. No, mogoče nas je malo na začetku. Ampak na začetku nas je motili tudi zadek, ki je, roko na srce, kriv za to, da se ljudje za Superbom ne obračajo, pa smo se ga v redakciji navadili in ga sprejeli. Če smo odkriti, v naših očeh postaja iz dneva v dan manj nevsakdanji, zato pa vse bolj cenimo njegovo poslanstvo.

Ce o Superbu ne veste veliko in o njem niste še nič prebrali, potem povejmo, da je to eden tistih avtomobilov, ki ga morate začeti spoznavati od zadaj naprej, in ne obratno. Čeprav za to ne obstaja veliko dobrih razlogov. Superb seveda ni kombi, ki bi ga kupovali zaradi prostora, in njegov zadek ni tiste vrste, ki bi znal pritegniti. Zato pa v sebi skriva stvari, ki jih drugi nimajo. In ki lahko, če kupujete racionalno, na koncu odločajo.

Z dvojnimi načinom odpiranja prtljažnih vrat (limuzinski ali kombilimuzinski) nas je že prepričal. Med tednom, ko prtljažnik le redko uporabljamo, se limuzinski način povsem obnese. Pokrov se odpre hitro in samodejno (s pritiskom na gumb na daljinskem upravljalniku) in prav tako hitro in lahkotno se tudi zapre. Za aktivne dneve ob koncih tedna ali daljše službene poti, ko je prtljage več, pa prav pride kombilimuzinski način odpiranja. Tudi zato, ker je prtljažnik relativno dolg in je stegovanje h kovčkom in torbam, stisnjenim ob naslonjalo zadnje klopi, tako veliko lažje in preprostejše.

Twindoor je nedvomno posebnost novega Superba in že danes lahko rečemo, da je le vprašanje časa, kdaj mu bodo slediti tudi drugi. Če bi iskali Superbov zaščitni znak, pa je to prostor na zadnji klopi. Tega je z novo generacijo še več, zanimivo pa je, da mu tekmeci pri tem ne poskušajo slediti. Seveda se postavlja vprašanje, zakaj. Ker ne zmorejo ali ker se jim to ne zdi pomembno? No, kakorkoli že, tudi na to posebnost Superba smo se navadili (in to precej zlahka)

in priznamo, da nas iz dneva v dan bolj navdušuje. Dragi taksisti, če so vam vaši potniki kdaj potarnali, da je odmerjenega prostora za noge zadaj premalo in jih potem niste nikoli več srečali, razmislite o Superbu. Mogoče boste med prvimi, ki se boste v teh časih skopali iz recesije.

Šalo na stran, čeprav se zdi, da bi se ta Superb prav odlično znašel tudi v vlogi taksija. V vinsko rdeči kovinski barvi, s kromom, za katerega poskrbi najbogatejši paket opreme (Elegance), in z 18-palčnimi platišči (serijsko so 17-palčna) je kar prava kočija za sprejemanje potnikov. Vse preostalo delo lahko mirno prevzame notranjost. Da je občutek prostornosti še bolj izražen, poskrbijo svetli materiali (žal tudi za umazanijo), sedeži so oblečeni v kombinacijo usnja in alkantere, potnika zadaj (če sta le dva) lahko iz naslonjala izveličata širok naslon za roki, ki v sebi skriva držali za pijačo in velik predal, pre-dale najdeta tudi v vratih (v enem od njih je celo dežnik), eden je še na sredinskem grebenu, nad katerim je zaslon iz tekočih kristalov, ki skrbi za izpis točnega časa in zunanje temperature, zračnika zadaj pa sta po vzoru velikih limuzin svoje mesto našla na B-stebričkih. Razlogov, zaradi katerih bi hoteli sedeti spredaj, in ne zadaj, tako res ne ostane veliko.

Še dobro, da je tale Superb priromal v našo redakcijo, kjer se od volanskega obroča težko ločimo. Ampak je prav, da povemo po pravici in razkrijemo, da se potnika spredaj v resnici ne počutita prav nič slabše kot tisti zadaj. Prednja sedeža sta dobra, električno pomična, tristopenjsko ogrevana (v prvi stopnji bi grejte lahko bilo manj intenzivno) in voznikov si zna ob tem zapomniti še tri spominske nastavitve. Serijsko k opremi Elegance spada sicer štiriraki, večopravil-



“Twindoor je nedvomno posebnost novega Superba in že danes lahko rečemo, da je le vprašanje časa, kdaj mu bodo slediti tudi drugi.”



ni volanski obroč, ki so ga pri Porscheju Slovenija zamenjali za športnega, trikrakega in prav tako večopravilnega (prvi vtis, ki smo ga dobili, je dober!), merilniki so pregledni in zahvaljujoč Škodinemu informacijskemu sistemu nabiti z informacijami. Nekaj zamer si zasluži le analogni merilnik hitrosti, vendar ga rešuje dejstvo, da obstaja tudi digitalni. Predalov in predalčkov je dovolj za vse drobnarije, ki jih nosimo s seboj, k prijetnemu počutju v notranjosti pa veliko pripomore tudi avdio navigacijski sistem Columbus, ki je tako kot alarmna naprava, aluminijasta platišča Luna, senčna roloja v zadnjih vratih, parkirna zavora s funkcijo hill-hold, boljši sistem ozvočenja, sedežno oblazinjenje Emory, kovinska barva



ujameta s Superbovim značajem, suvereno obvladujeta dolge ravnine in ovinke, vozniku omogočata različne načine vožnje, od ležernega do športnega (za to sta na volanskem obroču ušesi za ukazovanje menjalniku), temu pa poslušno sledi tudi podvozje. No ja, še bolj bi ga lahko pohvalili, če bi (o)stal na 17-palčnih platiščih. S tem bi sicer zgubil nekaj dinamičnosti, bi pa pridobil še več udobja, ki ga Superb s svojo obliko in notranjostjo že tako ponuja.

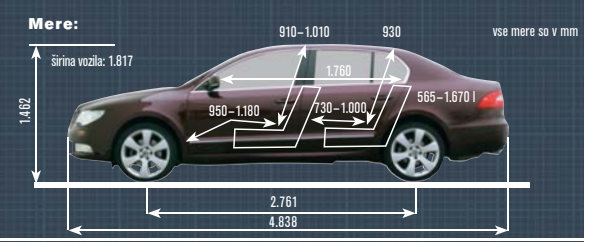
in športni trikraki volanski obroč priromal s seznama doplačil.

S tega seznama pa je v supertestnem Superbu mesto našla še ena, zelo pomembna stvar, ki mu dviguje vrednost. Pa tudi imidž v naših očeh. Menjalnik DSG. Ker je povezan z dvolitrskim dizlom, je šeststopenjski (sedemstopenjski je na voljo z 1.8 TSI), in ker gre za šibkejši dvolitrski dizel, je tudi način vbrizga še vedno po sistemu črpalka-šoba. Vendar to prav nič ne moti. Tako motor kot menjalnik se prav odlično

Tehnični podatki | Škoda Superb 2.0 TDI (103 kW) DPF DSG Elegance

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 29.710 EUR
Testno vozilo: 34.589 EUR

Moč: 103 kW (140 KM)
Pospešek: 10,3 s
Največja hitrost: 205 km/h
Povpr. poraba: 8,5 l/100 km



NAŠE MERITVE

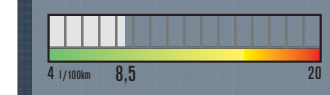
T = -5 °C / p = 1.030 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega števca: 20.388 km

Vozne lastnosti
Pospeški
0-100 km/h: 10,3 s
402 m z mesta: 17,5 s (133 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 6,4/10,8 s
80-120 km/h (V./VI.): 8,8/11,1 s

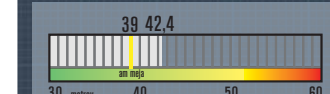
Največja hitrost
205 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva po 5.695 km
najmanjše povprečje 6,5 l/100 km
največje povprečje 8,9 l/100 km
skupno testno povprečje 8,5 l/100 km



Trušč v notranjosti
Prestava III. IV. V. VI. dB
50 km/h 60 58 56 61
90 km/h 66 64 62 65
130 km/h 68 66 65 65
Prostti tek 40

Zavorna pot
od 100 km/h: 42,4 m (AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

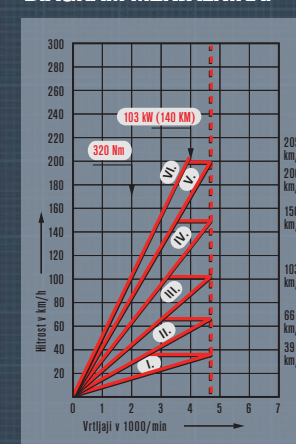
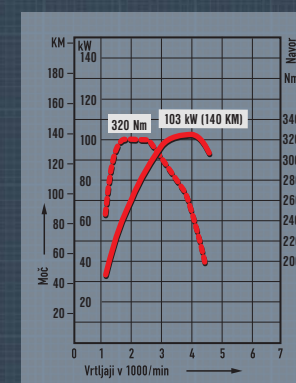


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Čeprav ima menjalnik z dvema sklopkami, Superb stavi na udobje.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 1.800-2.000/min. **Prenos moči:** motor poganja sprednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 225/40/R18 V (Dunlop SP Wintersport 3D M+S). **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilji, stabilizator - zadaj večvodilna prečna, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,8 m - posoda za gorivo 60 l. **Mase:** prazno vozilo 1.512 kg - dovoljena skupna masa 2.132 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 - poraba goriva [ECE] 6,8/8,9/5,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l); 2 x kovček (68,5 l)



Hvalimo in grajamo

- ▲ prostor zadaj
- ▲ počutje v notranjosti
- ▲ bogata oprema
- ▲ oblazinjenje sedežev
- ▲ ozvočenje in avdio sistem
- ▲ twindoor, prtljažnik
- ▲ motor in menjalnik
- ▲ volan, vodljivost

- ▼ trdo požiranje neravnin (18-palčna kolesa)
- ▼ ni zadnjega brisalnika
- ▼ ob podiranju naslonov nastane stopnica
- ▼ velikost posode za gorivo
- ▼ za vklop prednjih meglenk je treba najprej prižgati zadnje
- ▼ neposrečena oblika zadka
- ▼ preveč intenzivno grejeje sedežev v najnižji stopnji