

Škoda primerjav

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Že (kombi)limuzinska izvedenka najdaljšega Škodinega modela ima poseben status, saj ni avtomobila, ki bi za Superbov denar ponujal tako ugodno kombinacijo prostora in udobja. Zdaj, ko je na trgu tudi kombijevski Combi, je posebnosti še več.

► Zgrajena na osnovi (kombi)limuzinskega Superba, je različica Combi od spredaj do sredine enaka kot (kombi)limuzina, pod kožo pa imata oba avtomobila tudi enako tehniko. Tople vode tu pri Škodi niso izumljali. Zakaj bi jo le? Z dolžino 4,8 metra je Combi v tej kategoriji merjenja v okvirih (kombi)limuzine, razen povišane strehe in 'nahrbtniškega' zadka med njima ni opaznejših razlik. Voznika in sopotnika spredaj v Combiju čaka enak delovno-uzitkarski prostor: enaka armaturna plošča, enaka odlagalna mesta, enaki in pregledni instrumenti, ki skupaj z dobrim občutkom na volanu nikakor ne dajejo slutiti, da gre za skoraj pet metrov dolg avtomobil. Gib stopalke sklopke je seveda spet predolg, pod motornim pokrovom testnega primerka pa je bil dizel, kar je bilo slišati po glasu (zlasti v višjih vrtljajih) in čutiti po rahlih tresljajih na stopalkah ter volanskem obroču. Res je, armaturna

plošča je zgoraj mehka, testni Combi je bil v notranjosti odet tudi v usnje, elektrifikacija je skrbela za nastavitve sprednjih sedežev, spuščanje šip in miganje zelo preglednih stranskih ogledalc, a kakšnega občutka prestiža tale avtomobil ne daje. Ni premium, ima pa 'nadpremium' ponudbo prostora. Koliko ga je inženirjem uspelo iztisniti, še zlasti iz zadnje klopi, je prav nesramno do konkurence. Težko je opisati, koliko je prostora, še posebno za kolena. Preprosto ga ne zmanjka,

razen v širino, kjer se bodo trije odrasli na zadnji klopi počutili kot v katerem drugem podobnem avtomobilu – nekoliko utesnjeno. Glavna razlika, ki loči Superba Combija od Superba, je prtljažnik. Že na zunaj s svojimi velikimi vrati in zaobljeno obliko obljublja veliko, pogled v notranjost pa ne razočara. Lepo obdelano, z zanimivo snemljivo lučko



Škoda Superb Combi 2.0 TDI (125 kW) 4X4 Elegance



nekaj privajanja, saj je treba rolo nazaj namestiti ročno, kar se včasih pozabi. Testni Superb Combi se je pohvalil še s setom za razdeljevanje prostora v prtljažniku. Te palice in elastike se izkažejo za zelo pripravne ob majhnih količinah prtljage v prtljažniku, saj preprečujejo kotaljenje stvari med vožnjo in poskrbijo, da je prtljaga bližje vratom prtljažnika ter tako lažje dosegljiva. Če boste pri Superbu Combiju podrli zadnjo klop v ravno dno (sedalni del se dvigne v pokončni položaj, naslonjalo pa položi na dno – oboje po tretjinah), Škoda kar naenkrat postane prostorsko zelo radodarna spalnica ali dostavnik za daljše predmete. Morda Superb Combi s svojo velikostjo res odvrne kakšnega voznika ali voznico, da bi se z njim podal v natrpno mestno središče in iskal parkirno mesto, vendar je avtomobil zaradi parkirnih tipal (vsekakor obvezen del opreme!), velikih bočnih šip in skoraj ravno odrezanega zadka ter vidnega pokrova motorja obvladljiv. Pri bolj dinamični vožnji in hitri kombinaciji levo-desnega ovinka (ali desno-levega) se pozna, da Combi ni dirkalnik: medtem ko sprednji del že zavija v drug ovinek, se voznik ne more znebiti občutka, da zadek še 'jemlje' prvega. Zaznati je nihanja karoserije, a dejstvo je, da Superb Combi noče biti Fabia RS, saj je namenjen uživanju v prostornosti in udobni vožnji. Srce testnega Superba Combija je bil 2,0-litrski 125-kilovatni turbodizel. Glasen v višjih vrtljajih, sposoben zagotoviti solidno količino navora in moči že pri 1.500/min, delovno zagnan postane nad 1.750/min, od 2.000–2.500/min pa preprosto ne okleva. Zavrti se v rdeče polje do omejevalnika (nad 5.000/min). Zaradi velikega navora daje potuho tistim, ki neradi predstavljajo. Pri priganjanju potovalni računalnik 'naroči' več kot 12 litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, ob umirjeni vožnji pri avtocestnih 130 km/h (podatek merilnika hitrosti SC)

na levi strani, ki jo je mogoče sneti iz avtomobila in uporabiti kot svetilko, veliko je pritrdilnih mest, dva velika predalnika na straneh in 12-voltna vtičnica. Prtljažnik je tako dolg, da si boste umazali hlače, če ne boste previdni pri stegovanju. Če v višino merite manj kot 185 centimetrov, ni bojazni, da bi z glavo trčili v odprta vrata prtljažnika, ki jih za doplačilo odpira elektrika: zelo priročno je, da sprejme ukaz prek treh virov ali prek gumba na vratih, gumba v notranjosti pri prestavni ročici ali prek gumba na daljinskem upravljalniku. Ob odpiranju zavevica piska kot kak dostavnik, postopek je možno kadarkoli ustaviti in z vnovičnim pritiskom na gumb pognati v drugo smer (zapiranje). Ob odpiranju vrat se samodejno umakne rolo, kar pride še kako prav, če imate polne roke nakupovalnih vrečk, vendar zahteva

mu je v povprečju dovolj že približno od šest do sedem litrov goriva. Relacijske vožnje lahko pomenijo tudi manj kot šestlitrsko povprečno porabo. Ugodno? Da, če računamo, da ima takšen Superb Combi maso okoli 1,7 tone in štirikolesni pogon. Slednji, gre za Haldex četrte generacije, zagotavlja (ob ustreznih gumah, seveda) dober oprijem, dobro vodljivost in zanesljivo vožnjo. Combi ni namenjen puščavskemu reliju, le pogledjte ga: vas 17-palčna platišča in nič kaj SUV-ovska karoserija spominjajo na kakšen kamelji 'Trophy'? Upamo, da ne. ◀◀

Škoda Superb Combi 2.0 TDI (125 kW) 4X4 Elegance

Cena osnovnega modela: 32.928 EUR
Cena testnega vozila: 36.803 EUR

NAŠE MERITVE
T = 11 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega števca: 7.230 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 9,4 s
402 m z mesta: 16,9 s (135 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 8,1 s / 12,3 s
80–120 km/h (V./VI.): 9,5 s / 11,5 s

NAJVEČJA HITROST
219 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 36,6 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - največji navor 350 Nm pri 1.750–2.500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Dunlop SP Sport Maxx).
Masa: prazno vozilo 1.390 kg - dovoljena skupna masa 1.705 kg.
Mere: dolžina 4.089 mm - širina 1.777 mm - višina 1.296 mm - prtljažnik 208–300 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 219 km/h - pospešek 0–100 km/h 9,0 s - poraba goriva (ECE) 8,3/5,0/6,7 l/100 km, izpušč CO₂ 169 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ prostornost
▲ prilagodljivost
▲ odpiranje prtljažnika
▲ sprednja sedeža
▲ motor
▲ menjalnik
▲ volan, krmljenje
▲ lega

▼ brez imidža
▼ dolg gib stopalke sklopke
▼ za vklop sprednjih je treba prižgati zadnji meglenki
▼ poraba goriva ob priganjanju
▼ velikost posode za gorivo

Končna ocena

Nadgradnja uspešnice, imenovane Superb. Ko se razmišljanje o nakupu enoprostorca ustavi pri – kombiju. Priporočamo dizla, štirikolesni pogon zaradi svoje zanesljivosti ne škodi. Omišlite si elektrifikacijo vrat prtljažnika, saj se vam bo s polnimi rokami večkrat smejalo.