

BÄSTA SKODAN

Skoda Superb. Det gigantiska baksätet är kvar, men nu har hela bilen blivit bättre. Till och med lite snygg, i vissa vinklar! Och bakluckan är helt unik, med sin dubbla storlek. Text och foto: Pär Brandt.

Gamla Skoda Superb var gammal redan när den kom. En nödortfött förklädd, förlängd VW Passat med extra stort benutrymme bak. Byggkvaliteten var bra, men annars var gamla Superb en rätt anonym modell med få köpskäl förutom sitt enorma baksäte.

Nya Skoda Superb är något helt annat. Även om Skoda inte vågat maximera designen lika bra som på skissen till höger så har man behållit allt positivt och sedan förlängt listan.

Utrymmet i baksätet är lika gigantiskt som förut. Några få, förlängda lyxlimousiner kan erbjuda samma generösa benutrymme men bland familjebilarna är nya Superb överlägset bäst!

Byggkvaliteten är förstås svår att uttala sig om i detta läge men Superb känns bra. Klang- en i dörrarna är förtröendeingivande, inga fula skarvar eller gjutskägg, materialvalen är myck-

et bättre än förut och hela bilen känns "tysk" – tolkat på ett positivt sätt.

Det som däremot inte är "tyskt" är den behagliga komforten. Nya Superb rullar klart bekvämare än till exempel VW Passat och trots 225 breda 17-tumsdäck är det helt tyst från hjulhusen. Skoda har inte prutat på ljud-dämpningen och det förstärker lyxbilskänslan i det generösa baksätet. Även i hög hastighet konverserar man utan att höja rösten och det här är något så ovanligt som en bekväm och behaglig bil att färdas långt i.

Vid forcerad körning är Superb tryggt understyrd men den håller i bra och man får piska på duktigt innan det börjar skrika i däck. Styrningen känns lite artificiell och rattutslagen blir rätt stora vid snabba undanmanövrar, men Superb har lyckats maskera sin storlek (484 centimeter lång) på ett utmärkt sätt. Ingen nöj-

esmaskin för klubbträffar alltså, men absolut en kul bil som inte tappar kontrollen för att det går lite fort i kurvorna.

Växellådorna från Volkswagen är lika precist exakta som de brukar vara. Har man tröttnat på att röra runt spaken på egen hand finns det både sex- och sjusstegade DSG-lådor att välja på för det facila priset av 16 000 kronor i tillägg. Även Haldex fyrhjulsdraft går att välja till, då är tillägget 15 000 kronor.

Motoralternativen är många och börjar med den 1,4 liter stora, 125 hk starka turbomaskinen FSI. I lugnt tempo räcker den till men har man det minsta bråttom måste motorn piskas till oskönt höga motorvarv.

Det naturliga valet blir istället 1,8 TSI med 160 hk, en underbart vridstark maskin som dessutom går så tyst att man vid stillastående får titta på varvräknaren för att se om motorn



Materialvalen är mycket bättre i nya Superb och ergonomin perfekt. Även fram är det lätt att hitta en skön körställning.

Skoda i Sverige har valt att ha en relativt välutrustad basnivå och full säkerhet med bland annat nio krockkuddar och ESP. DVD-navigatören är tillval och rymmer 20 GB för egen mp3-musik. Tack var den låga bullernivån blir Superb ett bra lyssningsrum!

är igång. Längst upp i näringskedjan härskar 3,6 VR6 med både DSG-låda och fyrhjulsdrift som standard. 260 hk räcker till men motorarkraktären passar inte riktigt den här modellen. Då känns den 30 000 kronor billigare (efter att man valt till DSG och 4WD som VR6-modellen har) commonraildieseln på 170 hk bättre.

Billigaste dieseln är 140 hk TDI (pumpedüse) som kostar 236 900 kronor. Om något år ska denna gamla VW-motor ersättas av en modern commonrailmotor på 1,6 liter och ungefär samma effekt.

Superb lanseras i Sverige i september och om ett drygt år, vid årsskiftet 2009/2010, kommer kombimodellen ut på marknaden. Vid det laget kan vi räkna med att även Superb kan levereras med VW-koncernens nya 2,0-liters turbomotor för E85-bränsle (cirka 180 hk). Om det räcker för att kvala in som "miljöbil" är dock osäkert, politikerna hinner ändra sig många gånger. Helt klart är dock att det blir en Green Line modell av Superb, introduktion i januari 2009, med 1,9 TDI-motor på 105 hk och ett koldioxidutsläpp på måttliga 136 g/km.

För Skoda Sverige gäller det nu att övertyga tjänstebilsköparna om Superbs egenskaper. Brytgränsen på 7,5 basbelopp ger ett tak på 307 500 kronor och för den summan får man en mycket välutrustad Superb. Även taxiägarna borde få upp ögonen för klassens bästa baksäte och smartaste baklucka!

Tänk om Skoda vågat lite mer, som på den här designskissen. Superb har potential.

TEKNISKA DATA

Skoda Superb 1,8 TSI 222 900:–

Motor: 4 cyl, 1 798 cm³. 160 hk vid 5 500 r/min, 250 Nm vid 1 800 – 4 500 r/min. **Prestanda:** 0 – 100 8,6 s. 220 km/h. **Förbr:** 7,6 l/100 km.

Körglädje ★★★★★
Stabil och tryggt understyrd. Bra kompromiss.

Komfort ★★★★★
Tyst och fin! Rullar förvånansvärt behagligt.

Kupéutrymme ★★★★★
Baksätet är i världsklass, även bra fram.

Bagagevolym ★★★★★
En av de största i klassen. Hur ska då kombin bli?!

Ekonomi ★★★★★
Lågt nypris och snåla motorer. Andrahandsvärde?

Säkerhet ★★★★★
Nio krockkuddar. Fem förväntade stjärnor i NCAP.

Energiförbrukning ECE-norm ★★★★★
Medelbra till bra, beroende på motorval.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
Skönaste valet för den som vill färdas kungligt!



Superb blir en tuff utmanare för många.
Mondeo, C5 och även V70 (!) får se upp.



Den delade bakluckan är helt unik för Superb. Med ett knapptryck, och en bekräftande blinkning från det centrala bromsljuset, väljer man stor eller liten lucka. Simply clever!

