

Ez az autó már nem egy felfújtt első generációs Octavia. Most már bátran odaállítható bármely felső középkategóriás mellé, mert formavilága az alapoktól megújult

Škoda Superb 2.0 TDI Ambition: Négy vagy öt ajtó...

Ennek az autónak már a megszületése is veszélybe került, hiszen elődjének sikerét látva a VW-konzernen belül egyesek így mennydörögtek: Nem kell a cégen belüli konkurencia! Szerencsére a józan hangok kerekedtek felül, így a Superb – maradt. Sőt, idén bemutatkozott a második nemzedék.

TESZT

Amely abszolválta a kötelező műszaki előrelépést, azon belül kapott néhány új motort, a szerelése is gazdagabb lett, de ami a fő: végre igazi autó-egyéniség. A középső szereltségi fokozat, a 140 lóerős dízelmotor, valamint a DSG automata váltó kombinációjában kaptuk meg a szokásos egyhetes tesztelésre.

Külsőalak, besorolás

Amikor egyéniségről beszélünk, arra gondolunk, hogy ez az autó már nem egy felfújtt első generációs Octavia. Most már bátran odaállítható bármely felső középkategóriás mellé, mert formavilága az alapoktól megújult, és igazi nagylimuzinként hat. Talán a maszk, közelebről a hűtőrács az, amellyel nem kellett volna szolgálai módon követni a Roomsterrel bevezetett fazont; ez az autó picivel komolyabbat, ha úgy tetszik, méltóságteljesebbet érdemelt volna. Kimondottan ütős viszont néhány stiláris apróság, például a fényszórókba integrált „Su-



Érintőképernyős COLUMBUS kommunikációs rendszer, rádióval, tévével, DVD-lejátszóval, navigációval

perb” felirat. A hátsó lámpák pontosan annyiban különböznek az elődétől, mint amennyire az egész autó, a csomagtartófedél kialakított leheletnyi légtérrel pedig még némi sportos színt is visz az összképbe. A besorolásról már szoltunk, és mivel ezt a méretosztályt nem a bőség zavara jellemzi, biz’ olyan konkurensek kell emlegetnünk, mint az Audi A6, a BMW 5-ös sorozat vagy a Mercedes E-osztály...

Komfort, szereltség, térkínálat

Tengernyi hely, amerre csak nézünk! Látják azt ott hátul? Nincs ember, aki itt ne tudná oda rakni a



Minden irányban elektromosan állíthatók, deréktámaszuk kettős, a vezető alatt térdlégzsák van

lábait, ahová akarja, tessék ez alatt bármit érteni. A több mint fél köbméteres kofferrel kapcsolatban már nincs mit pajzánkodni, viszont beszámolhatunk világszerte is példát nélküli kettős ajtónyitási rendszeréről. Egy gombnyomás: csak a csomagtartófedél nyílik, két gombnyomás: az egész hátsó fal. Tehát (az avatottabbaknak): tetszés szerint lehet szedán és liftback az autó! Utóbbi esetben jöhet a hűtőszekrény, a mosógép, vagy egyszerűen csak jóval kényelmesebb a ki- és bepakolás. Kellemes nűánsz a hátsó ajtó könyöklőjében kialakított esernyőtartó, valamint a két hátsó lábzsámoly. Utóbbiak tépőzárral rögzíthetők a szőnyegen, tovább növelve a hátul utazók komfortját. Elöl és hátul kicsinyek/előnytelen formájúak viszont az ajtózsebek, és a kesztyűtartó is szükséges; ezt részben kompenzálja az elülső középső könyöktámlában kialakított



Lábzsámoly, esernyőtartó és tengernyi hely...



Gyönyörűen metszett hátsó lámpák, diszkrét légtérelő



Impozáns hossz méret, alacsony karosszéria (kis kép: a fényszórókba integrált név) (A szerző felvételei)

boksz. Ami a szereltséget illeti, az új Superb már alapszinten függönylégzsákokkal, vezetői térdlégzsákkal, automata légkondival, 8 hangszórós mp3-as rádióval és ESP rendszerrel kapható. A középfok értékesebb többletei: bi-xenon kanyarfényszórók, kétfónás klímaberendezés, kanyarba világító ködlámpák, hátsó parkolószenzorok, fűthető elülső ülések, tempomat. Tesztautónk ezen kívül jó néhány extrával (bőrülések, TV-készülék, DVD-lejátszó, cseh nyelvű navigációs rendszer, hátsó ülésfűtés) is fel volt szerelve.

Motor, meghajtás, menettulajdonságok

A kocsik orrában a jól ismert kétliteres, szivattyú-fűvóka rendszerű motor duruzsolt – kevésbé jó hangszigetelés esetén lehet, hogy zakatolást írtunk volna. A három választható olajos közül ez a középső, és viselkedése is középszerű: nem sportos, de nem is lusta. Hatfokozatú DSG váltót kaptunk melléje, amely, kettős tengelykapcsolójának köszönhetően gyakorlatilag idő- és teljesítményvesztés nélkül dolgozik, ráadásul a kormányon lévő fülekkel is kapcsolható. A motor már kis fordulatszámotól tisztességesen húz, a gyári fogyasztást viszont az legnormálisabb vezetéssel sem sikerült hoznunk: a fedélzeti számítógép szerint 7,5 litert produkáltunk vegyes forgalomban. Az elektromos szervó hatékony, de kevés visszajelzést ad az útról (ilyen autónál melleleg nem is ez a cél), a relatíve alacsony karosszéria jól túri a keményebb kanyarokat is. Az elektronikus menetszabályozás viszonylag korán lép közbe, de az a kocsik méreteire, súlyára és hátsó „repülő tömegére” való tekintettel csak hasznos.

Zárszó helyett

Ha az első, jellegtelen fazonú Superbet életképesnek tartotta a piac, akkor utódja garantáltan legalább annyira életképes lesz. A konzern aggályoskodóinak pedig nincs mitől tartaniuk: aki Audi A6-ost akar, akkor is azt vásárol, ha az új Superb három tucat formatervezői vagy bármilyen díjat nyer... Vas Gyula

Hengerűrtartalom:	1968 cm ³
Legnagyobb teljesítmény:	103 kW (140 LE)/4000min ⁻¹
Legnagyobb forgatónyomaték:	320 Nm/1800–2500min ⁻¹
Sebességváltó:	hatfokozatú DSG automata
Legnagyobb sebesség:	205 km/óra
Gyorsulás 0–100 km/óra:	10,2 s
Menetkész tömeg:	1512 kg
Méret (h/sz/m):	4838x1817x1462 mm
A csomagterület tartalma:	565–1670 l
Fogyasztás (városi/országúti/vegyes):	8,9/5,5/6,8 l/100 km
Az üzemanyagtartály űrtartalma:	60 l
CO ₂ -kibocsátás:	177 g/km
Ár:	1 034 900 korona (34 352,39 euró)
Az alapmodell ára:	789 900 korona (26 219,88 euró)



Négyajtós szedán...



...vagy ötajtós liftback