

SKODA SUPERB

Salón rodante 18/08/2010 - Prueba

Cuando hablamos de un automóvil con un amplio habitáculo solemos pensar en un monovolumen o en un familiar. Las berlinas no suelen entrar dentro de la ecuación, sin embargo, el Skoda Superb es la excepción que confirma la regla. El modelo checo, desarrollado sobre la plataforma del Volkswagen Passat actual, se convierte en un referente. Sus gigantescas dimensiones exteriores, casi cinco metros de largo, dejan claro que estamos ante un coche grande que a la vez resulta ser un gran coche.

En el interior del Superb nos encontramos con uno de los interiores más grandes del mercado. Si bien las plazas delanteras ofrecen un enorme y confortable espacio, es en la segunda fila donde encontramos una de las banquetas más cómodas de cuantas existen. Lo podríamos llegar a catalogar casi como una limusina, pues sólo las versiones de batalla larga de las berlinas más lujosas del mercado son capaces de ofrecer una amplitud igual.

Diseño

Con el Skoda Superb, la firma del Grupo Volkswagen introduce un nuevo lenguaje de diseño, mucho más elaborado. Podríamos llegar a decir que en Mlada Voleslav han buscado dotar a su modelo insignia de un cierto look Premium. Esto lo vemos en la cuidada parte frontal, con unas ópticas de diseño elegante, junto a un buen número de cromados. Además de la calandra de grandes dimensiones, en el parachoques frontal encontramos una gran entrada de aire junto a dos prominentes faros antiniebla en cada uno de sus extremos.

En la vista lateral también saltan a la vista los marcos cromados de las ventanillas. Esta unidad monta de serie llantas de aleación de 16", calzadas con neumáticos 205/55 R16. Dadas las dimensiones exteriores del vehículo, con 4,84 metros de largo y 1,81 metros estas ruedas parecen algo pequeñas. Para solventar esto podemos montar una de las llantas opcionales de 17", con un tamaño más acorde con el resto del vehículo.

De la parte trasera destacan los dos pilotos de color rojo y gris, parcialmente integrados en el portón trasero. En este portón trasero tenemos otros detalles estéticos como el nombre del modelo, las siglas de la motorización (TDI en este caso) y una tira cromada que recorre toda su parte inferior. Por debajo del parachoques trasero asoma una doble salida de escape en acabado cromado. Tanto las versiones de gasolina como diesel comparten este mismo diseño.

Habitabilidad

Una vez accedemos al habitáculo nos encontramos con unos acabados de gran calidad. Desde que la marca checa pasó a manos del Grupo Volkswagen tanto los materiales como el diseño de los mismos han mejorado de forma ostensible. El Superb es el modelo que mejor exhibe este notable salto cualitativo dentro de la gama actual de Skoda.

Una vez instalados en la posición de conducción nos encontramos con elementos como una pantalla táctil en el equipo de audio o un climatizador bizona, ambos de serie en el acabado Comfort. Las dos plazas delanteras ofrecen un amplio nivel de espacio y un gran número de posibilidades de regulación. Además de la guantera tradicional, delante hay huecos en las puertas y en el túnel central que facilitan bastante la vida a bordo.

En la segunda fila tenemos tres amplias plazas, algo que pocos modelos pueden ofrecer, pues la mayoría de berlinas de su tamaño sólo cuentan con dos plazas traseras reales. El respaldo central, que la vez integra un apoyabrazos desplegable, puede abatirse para acceder al maletero y así cargar por ejemplo un juego de skis. El maletero es otro de los puntos más destacables de esta berlina. Para abrirlo disponemos del ingenioso sistema de doble puerta bautizado como Twindoor. Sobre el portamatrículas trasero hay dos botones, con uno abrimos sólo la tapa del mismo y con el otro levantamos portón junto a la luneta trasera. Con esta solución contamos en un mismo coche con una berlina tradicional y un cinco puertas. En configuración de 5 plazas el maletero ofrece un excepcional espacio de carga de 565 litros, superior a cualquier otro vehículo de su mismo tamaño. Si abatimos los respaldos traseros ampliaremos el volumen hasta los 1.670 litros.

Mecánica

La gama Superb cuenta con seis mecánicas: tres gasolina y tres diesel. Para esta prueba escogimos una de las más populares de todas, el 2.0 TDI de 140 CV. Este es un motor sobradamente conocido por todos, pues lleva bastantes años entre nosotros, animando a numerosos modelos del Grupo Volkswagen. Se trata de un cuatro cilindros en línea turbodiesel con sistema de bomba inyector. Por el contrario, la versión diesel más potente de la gama, el 2.0 TDI de 170 CV, cuenta con un sistema de inyección de rail común (common rail).

La insonorización del habitáculo es muy buena, de ahí que apenas se escuche el rumor del motor diesel en el interior. Las mecánicas de bomba inyector suelen ser más ruidosas, no obstante, en esta ocasión esto no lo perciben los ocupantes. La entrega de potencia máxima de 140 CV se produce a 4.000 rpm, aunque no es necesario estirarlo más, la aguja sigue subiendo por encima de las 4.500 rpm. El par máximo de 320 Nm está disponible entre las 1.800 rpm y las 2.500 rpm. Queda claro que la mejor entrega de par está por la zona baja del cuenta revoluciones, es aquí donde ofrece su mejor rendimiento. Por debajo de las 1.500 rpm el motor no empuja casi nada.

En lo que a consumos se refiere estamos ante un motor bastante ahorrador. 6,8 l/100 km es una cifra muy ajustada, sobretudo si tenemos en cuenta sus prestaciones (140 CV) y su cilindrada (2 litros). Después de haber probado los otros motores diesel podemos afirmar que este es el más equilibrado de todos. Esta unidad incorpora además la caja de

cambios secuencial DSG. Con esta opción que supone un sobreprecio de 3.180 € es perfecta para el uso a diario. Cuando te acostumbras al DSG te olvidas del pedal del embrague y de la palanca del cambio, sólo aceleras y frenas, siempre con una sensacional suavidad. Los cambios de velocidad no se notan gracias a los dos embragues.

Comportamiento

Dinámicamente la nueva generación del Skoda Superb ha evolucionado mucho con respecto al primer modelo. La plataforma sobre la que se ha desarrollado es excelente, no en vano es la misma que usan el Passat actual y el Passat CC, pero con una 52 mm mayor. Esta mayor distancia entre ejes aporta un extra de estabilidad, algo que se puede apreciar muy bien en curva rápida de autopista. Las suspensiones están formadas por un esquema tipo McPherson en el tren delantero y por un Paralelogramo deformable en el trasero.

El equipo de suspensión ofrece un buen nivel de confort sobre la mayoría de firmes. El Superb absorbe muy bien las irregularidades del asfalto pero a la vez muestra una gran firmeza, demostrando un gran equilibrio entre confort y efectividad. La altura libre al suelo es buena con lo que no tenemos que sufrir demasiado en vías no asfaltadas. Opcionalmente Skoda ofrece un paquete denominado “malas carreteras” (165 €) que eleva la altura de las suspensiones y aporta unas protecciones para proteger el motor y la transmisión. Si por el contrario queremos mejorar las cualidades deportivas de nuestro Superb será mejor decantarnos por el “tren de rodaje deportivo” (230 €). Con este último elemento opcional convertiremos a esta berlina en un tren sobre raíles.

La dirección puede parecer algo suave, aunque al final termina siendo bastante precisa. El equipo de frenos está formado por cuatro discos, ventilados delante y convencionales detrás. El tacto del pedal es firme pero para nada duro, en las frenadas siempre podremos aprovechar el freno motor gracias a la posición manual del cambio DSG. Ofrece una buena resistencia a la fatiga, algo importante en un turismo que ronda las 1,6 toneladas.

Seguridad

El Skoda Superb equipa de serie un completo elenco de sistemas de seguridad. La berlina checa ofrece control de estabilidad, control de tracción, ABS, fijaciones Isofix en las plazas exteriores de la segunda fila, 9 airbags (monta airbag de rodilla para el conductor)... Opcionalmente lo podemos ampliar con airbags laterales traseros, anclaje Isofix en el asiento del acompañante, sistema de aparcamiento asistido, asistente al arranque en pendientes, sensor de presión de neumáticos o faros bixenón adaptativos. El sistema de tracción integral con diferencial Haldex de última generación no está disponible para esta mecánica. Con motor diesel sólo podemos disponer de la tracción 4x4 con el motor más potente, el 2.0 TDI de 170 CV.

Valoración final

El Skoda Superb es ideal para todos aquellos a los que no les convence la estética de los familiares o de los monovolúmenes y que buscan un amplio habitáculo junto a un gran maletero. Sin lugar a dudas, es la mejor alternativa con carrocería de berlina. El sistema Twindoor de doble portón trasero todavía lo hace más versátil al poder abrir el portón con la luneta trasera. Pero aquí no termina todo, el motor 2.0 TDI de 140 CV es una mecánica excelente que en combinación con el cambio secuencial DSG lo hacen definitivo. Es muy difícil encontrar un rival directo del Superb pues por su precio no hay otra berlina de su mismo tamaño y con un habitáculo igual de espacioso. La gama Superb empieza en 23.280 € y esta completa versión sólo cuesta 28.360 €. Los únicos que pueden optar a hacerle frente podrían ser Ford Mondeo y Mazda 6.



A DESTACAR:

- Relación precio-tamaño
- Habitáculo de limusina y maletero gigante
- Combinación 2.0 TDI y cambio DSG

A MEJORAR:

Estéticamente las ruedas de serie son pequeñas

FOTOS:



