

Skoda Superb Combi : Et si le luxe c'était ça ? !

Pouvoir s'offrir un break élégant, abordable, suréquipé, très vaste, le tout sans avoir à payer le prix d'un break Mercedes Classe E, c'est, dans les grandes lignes, ce que propose Skoda avec la toute nouvelle Superbe Combi.

Après nous avoir étonné avec le Yeti, parfait véhicule endossant le rôle du cross over/break/passe-partout/routier familial (ça fait pas mal en effet !), Skoda s'occupe de sa gamme plus classique avec une déclinaison en break pour la berline Superb. Pour rappel, la seconde génération de Superb est une berline offrant tout l'agrément d'une Volkswagen Passat, proposant un look très élégant et surtout un volume arrière digne d'une limousine. Avec la version break, le style assure un profil plus élancé et l'absence de malle arrière donne au véhicule davantage d'élégance.

L'ensemble affiche une longueur qui peut paraître impressionnante, mais en la comparant avec une Ford Mondeo break, on constate des cotes similaires donc jusqu'ici, rien d'anormal.

Commençons justement par la partie arrière. Le hayon est électrique sur notre version et dégage un coffre d'une contenance de 603 l (voir 633 l avec kit anti-crevaisin). En rabattant la banquette arrière, on obtient 1 865 l de volume global, c'est exceptionnel, d'ailleurs la seule voiture à faire mieux, c'est le récent break Classe E de Mercedes (bien plus cher, cela va de soi). En décidant de préserver les 3 places arrière, l'espace dédié aux occupants est impressionnant. Une personne d'1,89 m pourra par exemple croiser les jambes alors que le siège devant lui est fortement reculé. Petit détail à l'arrière que l'on découvre également sur la berline Superb, un parapluie intégré à l'intérieur de la porte (la seule autre voiture à partager cet accessoire, c'est la Rolls Royce Phantom). Plus à l'avant, on retrouve très logiquement la même présentation que dans la berline. Elle se veut assez classique, mais l'ensemble bénéficie du meilleur assemblage qui soit et surtout d'une pléthore d'équipements de série.

Sous le capot, les moteurs retenus sont les mêmes que pour la berline. Dans le détail, on trouvera un peu de tout, les propositions allant du simple 1,4 TSi ou 1,9 TDi jusqu'au V6 3,6 l FSi en traction avant ou en 4 roues motrices. Celui que nous avons retenu, c'est le 2,0 l TDi à rampe commune dans sa déclinaison à 170 ch. Ce moteur qui équipe déjà de nombreuses Audi, Volkswagen et Seat, représente la meilleure proposition du marché actuellement. Seulement 8,8 s pour afficher 100 km/h pour une moyenne de seulement 6,1 l aux 100 km et 159 g/km de CO2 rejetés. Sur route, malgré la présence de l'excellente boîte DSG sur notre modèle, il ne faudra pas s'attendre à une quelconque sportivité. Dotée d'une loi d'amortissement privilégiant le confort des occupants, la suspension de notre Skoda garantira un parfait filtrage, une bonne liaison au sol, mais n'invitera pas à forcer l'allure dans les enchaînements (pour cela, c'est chez Seat qu'il faudra aller).

Enfin le tarif : 23 200 € pour l'entrée de gamme, mais aussi 37 050 € pour notre version (il est vrai suréquipée), ce break demande environ 1 300 € de plus que la berline.

Un surcoût totalement justifié, que ce soit pour la ligne mais aussi pour son côté pratique.