ADAC autotest

Skoda Superb Combi 2.0 TDI Elegance DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Als Skoda den Superb der zweiten Generation als Limousine auf den Markt brachte, beeindruckte er neben seiner zweigeteilten Kofferraumklappe auch mit einer besonders üppigen Beinfreiheit hinten. Letztere ist auch beim neuen Superb Combi geblieben, zusätzlich gibt's noch einen üppigen und praktischen Laderaum. Der klassische Kombi bietet die üblichen Annehmlichkeiten, für einen hellen Innenraum sorgt das optionale Panorama-Schiebedach und für etwas Dekadenz die automatisch Heckklappe. Leider müssen technische Innovationen aus dem Passat wie ein radargestützter Tempomat oder ein Spurhalteassistent außen vor bleiben. Das Fahrwerk ist Skoda arg straff geraten, der kräftige TDI-Motor verrichtet seinen Dienst aber souverän und harmoniert gut mit dem DSG-Automaten. Insgesamt ein gutes Gesamtpaket, aber kein Schnäppchen mit Preisen ab knapp 37.000 Euro für die getestete Variante. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. Mazda 6 Sport Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Toyota Avensis Kombi, VW Passat Variant

⊕ viel Platz für vier Personen, sehr großer Kofferraum, viele durchdachte Details, relativ sparsam und trotzdem flott, gute Bremsen

⊖ keine besonderen Extras lieferbar (ACC, Niveauregulierung hinten, Assistenten für aktive Sicherheit)

EcoTest ★★★★☆

ADAC-URTEIL

2,0	TECHNIK/ UMWELT
2,1	Karosserie/Kofferraum
1,9	Innenraum
2,1	Komfort
1,9	Motor/Antrieb
2,1	Fahreigenschaften
2,1	Sicherheit
1,9	Umwelt/EcoTest
1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT

Stand: März 2010
Text: M. Ruhdorfer

2,1 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des Superb Combi macht einen guten Eindruck, ist im Detail aber nicht so hochwertig wie beispielsweise bei einem VW Passat. Alle Karosserieteile sitzen passgenau, die geringen Spaltmaße gefallen. Im Innenraum sieht es ähnlich aus, an der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, weder Klappern noch Knarzen sind zu hören. Die Materialqualität ist ordentlich, hält aber einen gewissen Respektabstand zur Premiumklasse. Schöne Details die Alu-Zierrahmen und beleuchtete Drehräder an den Lüftungsdüsen sorgen für ein angenehmes und wohnliches Ambiente. Der Unterboden ist im Bereich des Motorraums geschlossen, im weiteren Verlauf ist er realtiv glattflächig. Das verhindert Eindringen von Straßenschmutz und reduziert Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch. Auf dem Dach können Lasten bis 100 kg transportiert werden. Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein vollwertiges Ersatzrad in Fahrbereifung. Die maximale Zuladung beträgt sehr üppige 537 kg (inklusive Fahrer).

⊖ Die Stoßfänger und Karosserieflanken sind weitgehend ungeschützt gegen Parkrempler. Die schmalen Chromleisten an den Türen dienen dabei nur der Optik.

2,3 Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, hinten lässt sich der Combi besser abschätzen als die Limousine, da man das hintere Ende leichter im Blick hat. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der Superb als Combi ein zufriedenstellendes Ergebnis, die B-Säulen und die hinteren C-Säulen könnten aber schmaler ausgeführt sein und dann die Sicht nach draußen weniger einschränken. Die hinteren Kopfstützen sind versenkbar. Der Bodenblick nach hinten ist ebenso nur zufriedenstellend.

⊕ Im vorderen Nahbereich können niedrige Objekte sehr gut gesehen werden, da die Front flach abfällt. Die beheizten Außenspiegel sind besonders groß und decken einen weiten Sichtbereich ab (linker Außenspiegel mit asphärischem Bereich, um den toten Winkel leichter einsehen zu können). Der Innenspiegel blendet bei hellem Licht von hinten automatisch ab. Tagfahrlicht und die Coming-/Leaving-Home-Funktion sind Serie. Eine Innovation stellt das beim Modell Elegance serienmäßige AFS-Lichtsystem (Adaptive Front-Scheinwerfer) dar. Die Kombination aus Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht in die Nebelscheinwerfer integriert verbessert die Sicht bei Dunkelheit bereits deutlich. Darüber hinaus gewährleistet AFS je nach Fahrsituation und Witterung eine jeweils optimale Ausleuchtung (Stadt, Autobahn, Nebel etc.). Parksensoren befinden sich auf Wunsch vorne und hinten. In der Optionsliste findet sich auch ein Einparkassistent, der dem Fahrer das korrekte Lenken abnimmt - er muss nur gasgeben und bremsen.

⊖ Der Innenspiegel hat zwar eine durchschnittliche Größe; durch die weitentfernte Heckscheibe ist das Sichtpotenzial dennoch eingeschränkt.

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,9 Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg durchschnittlich. Die flach verlaufende Dachsäule zwingt größere Personen dazu, den Kopf einzuziehen. Auch ist der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante recht groß.

⊕ Hinten ist der Zustieg wegen des enormen Platzangebots im Fußraum und wegen der breiten Türen angenehm. Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung; sie besitzt auch eine Taste für die Hecklappe und ermöglicht das gemeinsame Öffnen und Schließen aller Seitenfenster. Optional ist jetzt ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, allerdings fallen die Rasterungen schon arg grob aus. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle vier Außensitzenden. Angenehm bei Dunkelheit ist die Außen- und Umfeldbeleuchtung (auch in den Außenspiegeln), damit ist das Auto schnell zu finden und die Umgebung gut zu sehen.

⊖ Man kann sich versehentlich aussperren, denn ein Verriegeln wird nur bei geöffneter Fahrertüre unterbunden. Sperrt man mit der Fernbedienung ab, können Personen im Fahrzeug Türen und Fenster nicht mehr öffnen oder entriegeln und sind damit eingesperrt. Abhilfe: zweimal kurz hintereinander den Verriegeln-Knopf drücken, dann ist die Safe-Sicherung deaktiviert und das Auto von innen aufschließbar.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 475 l ist der Kofferraum selbst für die Klasse groß. Zusätzlich stehen noch 45 Liter unter dem Kofferraumboden zur Verfügung - und das trotz des vollwertigen Reserverads. Würde man sich auf das Reifenreparaturset beschränken, wäre nochmals ein ansehnlicher Stauraum zur Verfügung. Links und rechts in den Seitenverkleidungen stehen weitere Verstaumöglichkeiten bereit, Wird die Rückbank umgeklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 810 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich im Bedarfsfall über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen.

Mit 475 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse recht üppig. Im Bedarfsfall steht zusätzlich noch ein weiterer Stauraum mit 45 l Volumen unter dem Kofferraumboden zur Verfügung.

1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Gegen Aufpreis passiert das auch auf Knopfdruck und elektrisch unterstützt. Es wir eine große Ladeöffnung freigegeben. Die Ladekante befindet sich 60 cm über den Boden und damit angenehm niedrig; es stört auch keine innere Bordwand, Gepäck kann bequem ein- und ausgeladen werden. Die Kofferraumklappe öffnet 1,87 m hoch, damit besteht nur geringe Gefahr und das auch nur für große Personen, sich den Kopf anzustoßen. Das Format des Laderaums ist sehr praktisch, selbst sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt und lassen sich recht leicht umklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Wirklich innovativ ist der Klappmechanismus aber nicht, da gibt es bei der Konkurrenz teilweise praktischere Lösungen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind zahlreiche Fächer und Ablagen vorhanden. Optional gibt es ein Gepäck-Fixierungs-Set, dass eine in der Länge variable Stange, einen variabel montierbaren Gurt und vier Verzurrösen umfasst - all diese Elemente kann man frei auf den zwei seitlich am Kofferraumboden verlaufenden Schienen fixieren. Die Rücksitzlehne verfügt zusätzlich noch über eine Durchladeluke.

1,9 INNENRAUM

1,3 Bedienung

Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim neuen Skoda Superb Combi so gut wie tadellos. Lediglich die zu tief angeordneten Bedienelemente der Klimaanlage stehen zur Kritik.

⊕ Der Superb Combi lässt sich leicht bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, es beinhaltet Bedienelemente für Audiosystem und Bordcomputer. Pedale und Schalthebel liegen günstig. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Scheinwerfer und Scheibenwischer werden von einem Sensor gesteuert und schalten sich bei Bedarf automatisch ein. Das Radio ist mit dem Festplatten-Navigationssystem (Aufpreis) kombiniert, es lässt sich einfach über den Touchscreen bedienen (Reaktion bisweilen etwas träge); ein SD-Karten-Slot ermöglicht das schnelle Abspielen von MP3-Musikdateien. Die Instrumente sind gut ablesbar, die Skalierung im Chronographen-Stil ist aber nicht optimal für die Übersichtlichkeit, Kontrollleuchten sind für alle wichtigen Funktionen vorhanden (auch Abblendlicht; Öltemperatur über Bordcomputer). Die hinteren Insassen haben eine Digitaluhr und eine Außentemperaturanzeige. Der serienmäßige Tempomat lässt sich mit einem praxisgerechten Hebel einstellen, im Gegensatz zu den VW-Modellen wird die vorgewählte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Der gegen Aufpreis erhältliche selbstlenkende Einparkassistent vermisst mit Hilfe der Ultraschallsensors die Parklücken während der langsamen Vorbeifahrt, signalisiert dem Fahrer die Eignung und führt den Parkvorgang dann auf Wunsch automatisch aus. Der Fahrer nimmt dabei die Hände vom Lenkrad und beschränkt sich auf's Gasgeben und Bremsen. Dies funktioniert in den meisten Fällen recht zuverlässig und ist mit wenig Zeitaufwand und Eingewöhnung verbunden. Das Handschuhfach ist groß genug, beleuchtet und in Verbindung mit der Klimaanlage gekühlt. Leseleuchten sind für die vorderen und hinteren Insassen vorhanden. Die Ergonomie aller Bedienelemente ist gut, die Zeit der Eingewöhnung kurz.

⊖ Weniger gut gefällt die tiefe Anordnung des Klimaanlagen-Bedienteils. Da man weit nach unten blicken muss, wird man dabei stark vom Verkehr abgelenkt. Das gilt auch für die Tasten der Heckscheibenheizung und Umluft. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit aus dem Auto lehnen, um an die Türgriffe zu kommen.

2,3 Raumangebot vorne*

Auf den hinteren Außenplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz. Allerdings ist der mittlere Sitzplatz zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

⊕ Vorne können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m eingestellt werden. Die Innenbreite ist für diese Klasse zwar nur ausreichend, wegen der Kopffreiheit empfindet man das subjektive Raumgefühl aber dennoch als großzügig.

2,4 Raumangebot hinten*

Der Superb hat vier vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Drei Erwachsene sitzen hinten definitiv wenig bequem, weil es an Innenbreite fehlt.

⊕ Auf den beiden äußeren Sitzplätzen kann man es sich aber sehr bequem machen, selbst knapp zwei Meter große Personen finden noch angenehm Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, besonders aufgrund der äußerst üppigen Beinfreiheit.

2,1 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Skoda nur zufriedenstellend gelungen. Die oft kritisierte zu straffe Auslegung haben die Techniker nicht nennenswert geändert. Daher bekommen die Insassen wellige Fahrbahnabschnitte (z.B. vor Kreuzungen gestauchter Teer) und kurze Bodenwellen deutlich mit, die Karosserie wird spürbar angeregt. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel wiederum kommen nicht so störend durch. Langen Bodenwellen kann der Superb Combi auch nicht wirklich souverän begegnen, das leichte Nachschwingen wird bei hohen Geschwindigkeiten und Kurvenfahrt dann etwas unangenehm.

⊕ Insgesamt werden die Aufbaubewegungen der Karosserie aber ordentlich gedämpft, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen kaum auf. In Kurven neigt sich die Karosserie wenig. Voll Beladen federt der große Kombi etwas besser, zur Säfte wird er aber noch lange nicht.

1,5 Sitze

⊕ Die Sitze im Superb Combi sind angenehm straff gefedert. Sie sind der Körperkontur gut angepasst und bieten gute Unterstützung im Rückenbereich. Eine elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze ermöglicht die Anpassung an individuelle Bedürfnisse. Die Höhe der Lehnen ist gut, vorne wie hinten. Die vorderen Sitze bieten guten Seitenhalt, die Sitzposition ist einwandfrei. Hinten verhält es sich ähnlich, zwar ist der Abstand zwischen Boden und Sitzfläche wie bei Limousinen üblich nicht allzu groß, jedoch kann man seine Beine gut ausstrecken und dadurch eine bequeme Sitzposition fniden. Der Sitzbezug aus Leder und Alcantara ist angenehm griffig und etwas atmungsaktiver als Leder, so dass man im Sommer weniger schwitzt.

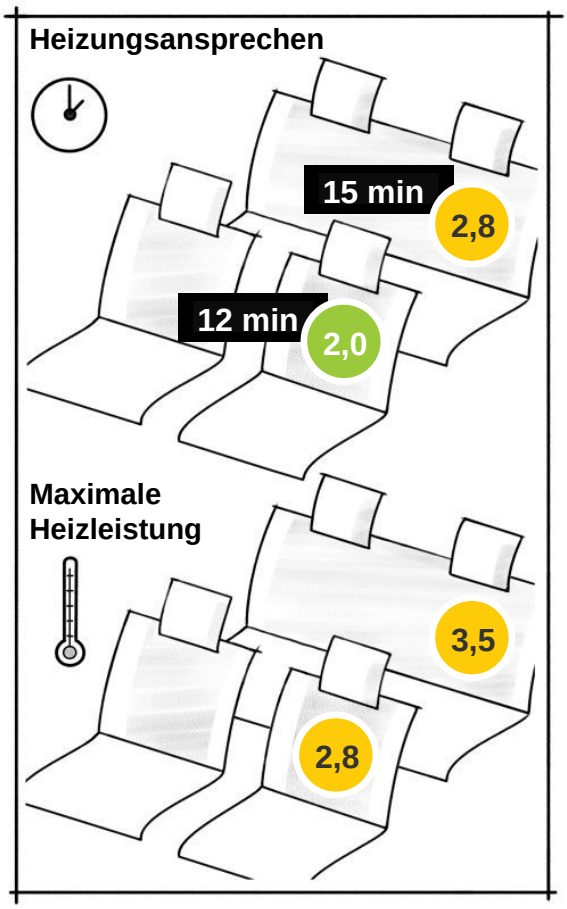
2,2 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Superb Combi liegt bis 130 km/h im niedrigen Bereich. Unter Last ist der Motor etwas brummig, aber nicht störend. Fährt man schneller, werden die Windgeräusche lauter, im Testwagen waren sie deutlich im Bereich der B-Säule auf der Fahrerseite.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Wirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter, liegen aber insgesamt im befriedigenden Bereich.

⊕ Es ist serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaanlage vorhanden, die situationsgerecht die Klimatisierung des Innenraums feinfühlig übernimmt. Dabei können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann für oben, mitte und unten individuell eingestellt werden. Ein Aktivkohlefilter kümmert sich um saubere und nach Möglichkeit geruchsneutrale Luft im Innenraum. Die Umluftschaltung kann einer Automatik überlassen werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Wirklich leicht hat es der 170-PS-Dieselmotor im großen Superb Combi nicht, dennoch sorgt er für gute Fahrleistungen. Überholvorgänge sind rasch erledigt und auch schnelle Autobahnetappen kein Problem (das treibt den Verbrauch allerdings deutlich nach oben). Mit seinem kräftigen Drehmoment von 350 Nm muss die Automatik nur selten zurückschalten und kann so eine ruhige und souveräne Fahrweise unterstützen.

2,3 Laufkultur

⊕ Ganz frei von Vibrationen läuft der Vierzylinder-Diesel freilich nicht, dennoch kann man sich über die Laufkultur nicht beschweren. Der Motor läuft die meiste Zeit ruhig, bei ganz niedrigen und hohen Drehzahlen kann er sich aber etwas Brummen nicht verkneifen.

1,7 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe DSG zeichnet sich durch schnelle Gangwechsel und ein sehr direktes Fahrgefühl aus, weil kein Drehmomentwandler vorhanden ist und daher ein schaltgetriebeähnliches Fahrverhalten geboten wird. Der Anfahrkomfort ist nicht so gut wie bei einem Wandler-Automaten, geht aber in Ordnung. Der Schalthebel lässt sich einwandfrei bedienen. Auf Wunsch können die Gangwechsel auch über die Schaltpaddel am Lenkrad angewiesen werden. Der jeweils eingelegte Gang wird im Infodisplay zwischen den Instrumenten angezeigt, auch im Automatikmodus.

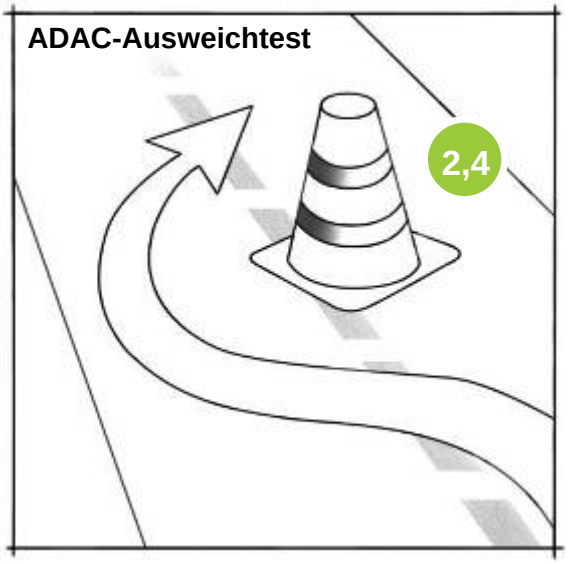
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Motor kann seine Kraft immer gut entfalten, auch im sechsten Gang. Der ist allerdings etwas kurz übersetzt, der Abstand zwischen fünften und sechsten Gang ist auffällig klein. Dadurch ist das Drehzahlniveau nicht besonders niedrig bei hohen Geschwindigkeiten, allerdings kann der Motor stets flott beschleunigen und muss kürzer unter Vollgas arbeiten. Das wirkt sich auch positiv auf den Verbrauch aus, wie man am EcoTest-Ergebnis sehen kann.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Skoda Superb Combi weist eine gute Fahrstabilität auf. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen ihn aus der Ruhe. Auch eine übermäßige Empfindlichkeit gegen Seitenwind konnte nicht festgestellt werden. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder bei weniger griffiger Fahrbahn. Der Berganfahrassistent, der ungewolltes Zurückrollen beim Anfahren am Berg verhindert, ist serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der große Kombi ein durchwachsenes Bild: Bei starkem Reißen am Lenkrad und hohen Lenkwinkeln neigt er deutlich zum Übersteuern, ESP hat Mühe, ein Ausbrechen des Hecks zu unterbinden. Reduziert man den Lenkwinkel, durchfährt der Superb den Parcours leicht untersteuernd und unkritisch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist sicher, das Fahrzeug untersteuert und zeigt keine übermäßigen Lastwechselreaktionen. In Extremsituationen greift ESP ein und sorgt für eine gute Kurvenstabilität. Beladen drängt in schnellen Kurven das Heck etwas mehr nach außen, insgesamt bleibt der Kombi aber gut beherrschbar.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich insgesamt angenehm präzise, aber auch bei hohem Tempo nicht überempfindlich. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist recht direkt ausgelegt und unterstützt damit und mit ihrer variablen Lenkkraftunterstützung die relative Handlichkeit des langen Kombis. 11,4 m Wendekreis gehen für ein so großes Auto voll in Ordnung.

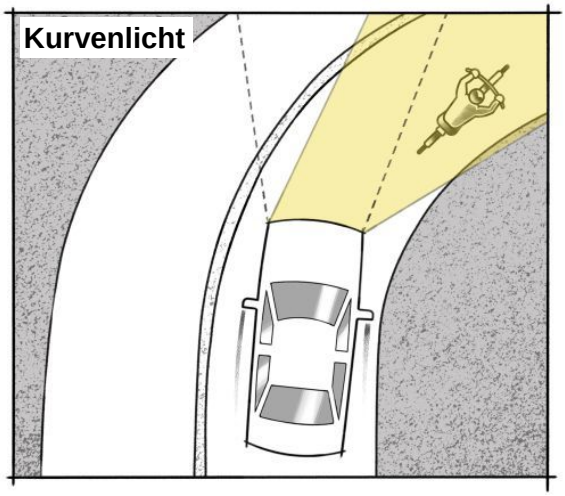
1,9 Bremse

⊕ Die Bremse des Superb ist ausgesprochen standfest und verzögert den Wagen in nur 36 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45R17). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut. Der hydraulische Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer bei Notbremsungen und stellt im Ernstfall stets den vollen Bremsdruck zur Verfügung, auch wenn das Pedal nicht fest genug getreten wird.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem serienmäßigen Stabilitätsprogramm ESP ist der Superb auch mit einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Druckverlust an einem Rad. Durch das neuartige Lichtsystem werden vollautomatisch und situationsabhängig (Stadt-, Überland-, Autobahn-, sowie Schlechtwettermodus) die hellen, serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem dynamischem Kurvenlicht gesteuert. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist noch nicht vorhanden. Die Limousine hat aber gut bis sehr gut abgeschnitten und der Kombi ist im Frontbereich weitgehend identisch gestaltet. Daher ist mit einem vergleichbar gutem Ergebnis zu rechnen. Die Insassen werden von Front-, Seiten- und Kopfairbags geschützt, den Fahrer polstert im Notfall sogar ein Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen guten Schutz. Leider werden nur die vorderen Insassen optisch und akustisch ermahnt, den Sicherheitsgurt anzulegen. An den stabilen Außentürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so sind nach einem Unfall verklemmt Türen leichter zu öffnen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m - das ist eindeutig zu wenig.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden. Dann können auch dort Kindersitze einfach und stabil befestigt werden. Die hinteren Außensitze sind mit ISOFIX und zusätzlichen Ankerhaken ausgestattet. Kindersitze lassen sich dort problemlos installieren. Auch das Angurten von Kindersitzen klappt problemlos, die Gurte sind lang genug und die Gurtschlösser sogar verwechslungssicher. Alle Fenster besitzen einen Einklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die ungünstige Sitzkontur keine sichere Fixierung des Kindersitzes ermöglicht. Es passen keine drei Kindersitze nebeneinander, da der Platz zu gering ist.

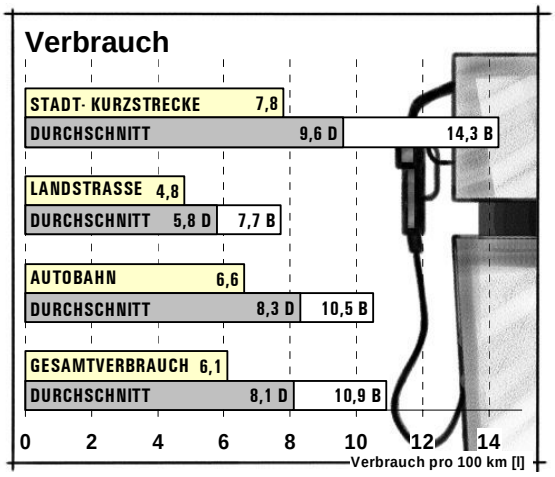
3,1 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab - das Ergebnis stammt von der Limousine, ist aber aufgrund der weitgehend baugleichen Front auf den Kombi übertragbar.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Superb Combi 2.0 TDI mit dem Doppelkupplungsgetriebe und 170 PS liegt bei günstigen 6,1 l Diesel alle 100 km. Für einen Kombi dieser Größe ist das ein guter Wert. Entsprechend hält sich auch der CO2-Ausstoß in Grenzen, er liegt bei 160 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erreicht der Superb damit respektable 42 Punkte. Innerorts verbraucht der Kombi 7,8 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,6 l Diesel pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich. Kein Ruhmesblatt sind allerdings die Stickstoffoxid-Werte im Autobahnzyklus, hier gibt es auch bei Fahrzeugen ohne aufwendige Abgas-Nachbehandlung schon bessere Werte. Daher kann der Superb Combi nur 41 Punkte im EcoTest erzielen. Zusammen mit den CO2-Punkten erzielt der Familien-Transporter insgesamt sehr anständige 83 Punkte im ADAC EcoTest.

1,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,2 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, die Ausgaben für Waschen und Pflege fallen weniger ins Gewicht. Da der Spritdurst im Klassenvergleich sehr niedrig ausfällt, sind die Spritkosten nicht zu hoch - somit erreicht der Superb Combi in diesem Kapitel eine sehr gute Bewertung.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der Zahnriemen muss nur alle 180.000 km ersetzt werden.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

0,8 Wertstabilität*

⊕ Der Superb ist als Combi ganz neu auf dem Markt, daher ist nicht mit einem Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu rechnen. Somit wird dem Fahrzeug ein sehr stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,5 Kosten für Anschaffung*

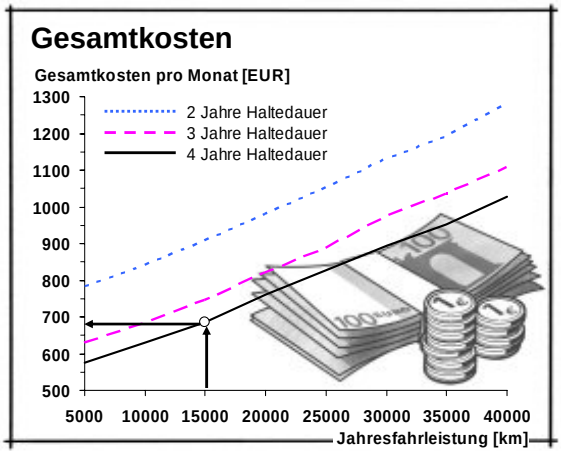
⊕ Mit knapp 37.000 Euro ist der Superb Combi in der getesteten Version sicher kein Schnäppchen. Allerdings ist die Serienausstattung sehr umfangreich, sie umfasst sogar Besonderheiten wie Bi-Xenonlicht mit adaptiver Lichtverteilung sowie Ledersitze mit elektrischer Einstellung.

2,7 Fixkosten*

Die festen jährlichen Kosten bewegen sich im durchschnittlichen Bereich für diese Klasse. Nicht gerade günstig fallen die Aufwendungen für Haftpflicht und vor allem Teilkasko aus, aber auch bei der Vollkasko ist der Superb Combi nicht gerade ein Schnäppchen. Etwas profitieren kann man bei der KFZ-Steuer von der neuen Berechnung mit CO2-Komponente.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Insgesamt gut abschneiden kann der Superb Kombi in der getesteten Variante bei den Kosten, wenn man die absoluten monatlichen Aufwendungen im Vergleich zu seinen Klassen-Konkurrenten betrachtet.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 685 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.8 TSI	3.6 FSI V6	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1798	6/3597	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	92(125)	118(160)	191(260)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	350/2500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,6	8,7	6,6	10,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	218	247	205	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	7,8 S	10,7 S	5,8 D	6,1 D
CO2 [g/km]	159	171	237	145	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/21	14/18/21	16/22/25	18/21/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	106	138	306	240	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	562	594	866	558	588
Preis [Euro]	23.950	26.150	36.350	26.850	28.250

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	**225/45R17W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,3 m**
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,6 s**
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**6,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,8/ 4,8/ 6,6 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/**Test**	163g/km/ **160g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4838/1817/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	**1620 kg/537 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**475 l/810 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	**980 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**110 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**59 Euro**
Monatliche Fixkosten	**100 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**415 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**684 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	36.950 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.

familien-freundlich | gute Zu-lademög-lichkeit | komfort-betont | gute Sicherheit | fahraktiv | lang-strecken-tauglich | wirt-schaftlich

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Parklenkassistent (inkl. Sensoren vorn)	510 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (inkl. 6-fach-CD)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	350 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 400°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorne/hinten, beheizbar	Serie/240 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	970 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT[1] **2,0**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,1**
Verarbeitung	2,0
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,3
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,1**
Federung	2,5
Sitze	1,5
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen*	2,1
Laufkultur	2,3
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,2
Kurvenverhalten	2,2
Lenkung*	2,0
Bremse	1,9
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	3,1
Umwelt/EcoTest	**1,9**
Verbrauch/CO2*	1,8
Schadstoffe	1,9
WIRTSCHAFTLICHKEIT	**1,9**
Betriebskosten*	1,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Wertstabilität*	0,8
Kosten für Anschaffung*	2,5
Fixkosten*	2,7
Monatliche Gesamtkosten*	2,0

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest