



Skoda Superb Combi 1.6 TDI Greenline (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der Skoda Superb Combi beeindruckt vor allem durch seine besonders üppige Beinfreiheit für die Fondpassagiere und durch seinen zusätzlich großen Kofferraum, der mit vielen praktischen Details aufwartet. Der klassische Kombi bietet die üblichen Annehmlichkeiten, als besonderes Bonbon gibt es eine automatische Heckklappe. Auf manche Extras (beispielsweise Schiebedach oder Anhängerkupplung) muss man in der Greenline-Variante verzichten. Leider sind einige technische Innovationen aus dem Schwestermodell VW Passat wie z. B. ein radargestützter Tempomat oder ein Spurhalteassistent nicht erhältlich. Das Fahrwerk ist Skoda bei kleinen Unebenheiten und welliger Fahrbahn etwas unsensibel geraten. Der 1,6-TDI-Motor verrichtet seinen Dienst ordentlich und mit ausreichend Kraftreserven. Für das Fünfgang-Schaltgetriebe wünscht man sich einen Gang mehr. Insgesamt ein gutes Gesamtpaket ab knapp 28.000 Euro, das vor allem unter Kostenaspekten überzeugt. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi.

Konkurrenten: u.a. VW Passat Variant BlueMotion.

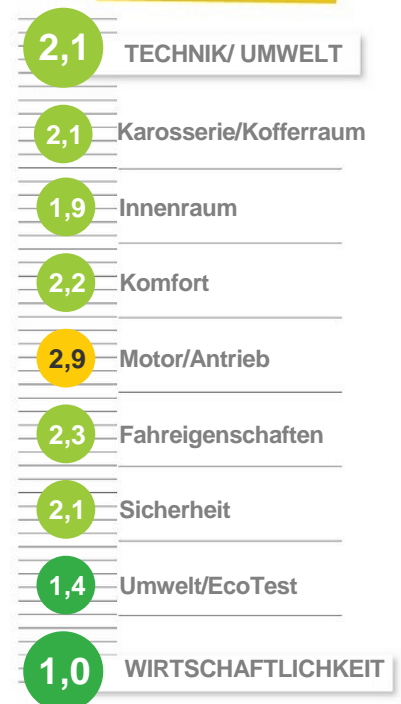
+ viel Platz für vier Personen, sehr großer Kofferraum, viele durchdachte Details, gute Fahrleistungen, umfangreiche Serienausstattung

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

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des Superb Combi Greenline 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 teilweise geschlossen, im weiteren Verlauf ist er relativ glattflächig, hat aber immer wieder Lücken. Auf dem Dach können Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt sehr üppige 589 kg (inklusive Fahrer).

⊖ Die Stoßfänger und Karosseriefanken sind weitgehend ungeschützt gegen Parkrempler. Die schmalen Chromleisten an den Türen dienen dabei nur der Optik. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, für den Greenline bietet Skoda kein Reserverad. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind ebensowenig an Bord.

3,0

Sicht

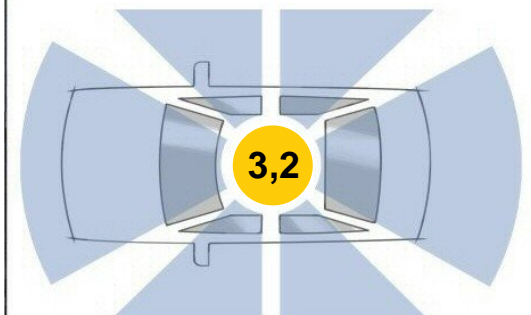
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, hinten lässt sich der Combi besser abschätzen als die Limousine, da man das hintere Ende leichter im Blick hat. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der Superb als Combi ein zufriedenstellendes Ergebnis, die B-Säulen und die hinteren C-Säulen 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 optionale 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.

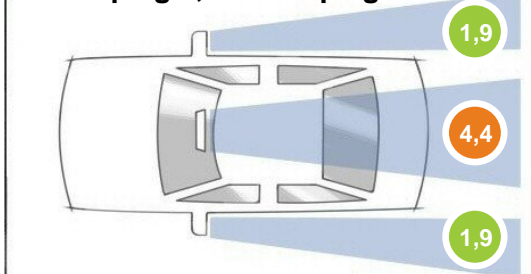


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

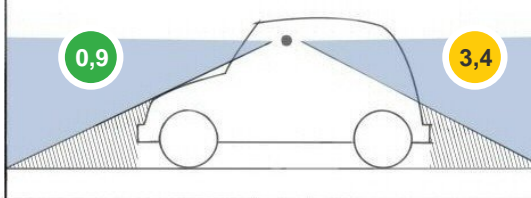
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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.

2,6 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 Heckklappe und ermöglicht das gemeinsame Öffnen und Schließen aller Seitenfenster. Optional ist jetzt ein schlüsselloses Zugangssystem (KESSY) 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 - anders mit der Option KESSY, hier erkennt das Auto, wenn sich der Schlüssel im Innenraum befindet und verriegelt nicht. Sperrt man das Auto ab, können Personen im Fahrzeug Türen und Fenster nicht mehr öffnen oder entriegeln und sind damit eingesperrt - Skoda weist im Info-Display beim Motorabstellen extra darauf hin. Abhilfe: zweimal kurz hintereinander den Verriegeln-Knopf drücken, dann ist die Safe-Sicherung deaktiviert und das Auto von innen aufschließbar.

1,1 Kofferraum-Volumen*

➕ Mit 525 l ist der Kofferraum selbst für diese Klasse sehr groß. Zusätzlich stehen noch etwa 30 Liter unter dem Kofferraumboden in der (halbierten) Reserveradmulde zur Verfügung. Links und rechts in den Seitenverkleidungen stehen weitere Verstaumöglichkeiten bereit. Wird die Rückbank umgeklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 860 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.

1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Gegen Aufpreis passiert das auch auf Knopfdruck und elektrisch unterstützt. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben. Die Ladekante befindet sich 60 cm über den Boden und damit angenehm niedrig; die innere Bordwand fällt mit 8 cm wenig ins Gewicht, 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.

Die Kofferraumbeleuchtung ist gut, zwei Leuchten in der Gepäckraumklappe sowie eine herausnehmbare Leuchte an der linken Kofferraumseite ermöglichen den Überblick.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen bleibt eine kleine Kante am Kofferraumboden, so kann sperriges Gepäck nicht einwandfrei von hinten nach vorne durchgeschoben werden.

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, das 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

⊕ Der Superb Combi Greenline 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 unkomplizierte 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 optionale Tempomat lässt sich am Blinkerhebel einstellen, im Gegensatz zu den VW-Modellen wird die vorgewählte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Der gegen Aufpreis erhältliche selbstlenkende Einparkassistent vermisst mit Hilfe der Ultraschallsensoren die Parklücken während der langsamen Vorbeifahrt, signalisiert dem Fahrer die Eignung und führt den Parkvorgang dann auf Wunsch automatisch aus (im Testwagen nicht vorhanden). 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 Klimaanlage-Bedienteils. Da man weit nach unten blicken muss, wird man dabei vom Verkehr abgelenkt. Das gilt auch für die kleinen Tasten der Heckscheibenheizung und Umluft. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit aus dem Auto lehnen, um an die Türgriffe zu kommen.



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

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von fast 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.



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.

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.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Skoda nur zufriedenstellend gelungen. Die oft kritisierte zu straffe Auslegung trifft auch die Greenline-Variante. Dadurch bekommen die Insassen wellige Fahrbahnabschnitte (z.B. vor Kreuzungen gestauchter Teer) und kurze Bodenwellen deutlich mit, die Karosserie wird spürbar angeregt. Hier bietet manches Sportfahrwerk mehr Feingefühl. 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, dann bietet er den Komfort, den man eigentlich erwartet - zur Säfte wird er aber noch lange nicht.

1,7 Sitze

⊕ Die Sitze im Superb Combi Greenline sind angenehm straff gefedert. Sie sind der Körperkontur gut angepasst und bieten gute Unterstützung im Rückenbereich. Eine elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze für den Fahrersitz ermöglicht die Anpassung an individuelle Bedürfnisse. Der Beifahrersitz muss mit einer manuellen, nur in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze vorlieb nehmen. Auf den Vordersitzen lässt sich die Sitzhöhe einstellen, beim Fahrer auch die Sitzflächenneigung. 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 bzw. Kombis üblich nicht allzu groß, jedoch kann man seine Beine gut ausstrecken und dadurch eine bequeme Sitzposition finden. Der Sitzbezug aus Stoff ist angenehm griffig und atmungsaktiver als Leder, so dass man im Sommer weniger schwitzt.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Superb Combi liegt bis 130 km/h im niedrigen Bereich. Unter Last ist der Motor zu hören, bleibt aber dezent. Auffällig sind gewisse Brummfrequenzen bei mittleren Drehzahlen, die auch im Teillastbereich vernehmbar bleiben. Fährt man schneller, werden die Windgeräusche lauter als die Motorgeräusche. Ansonsten ist der Superb Combi ein angenehmer Reisewagen, sonstige Fahrgeräusche fallen kaum auf.

2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ 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. Die Heizung spricht bei sehr kalten Außentemperaturen vorne noch gut an und zeigt eine zufriedenstellende Wirkung, der Innenraum kann in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht werden. Hinten fällt das Ansprechen und die Wirkung der Heizung etwas schlechter aus.

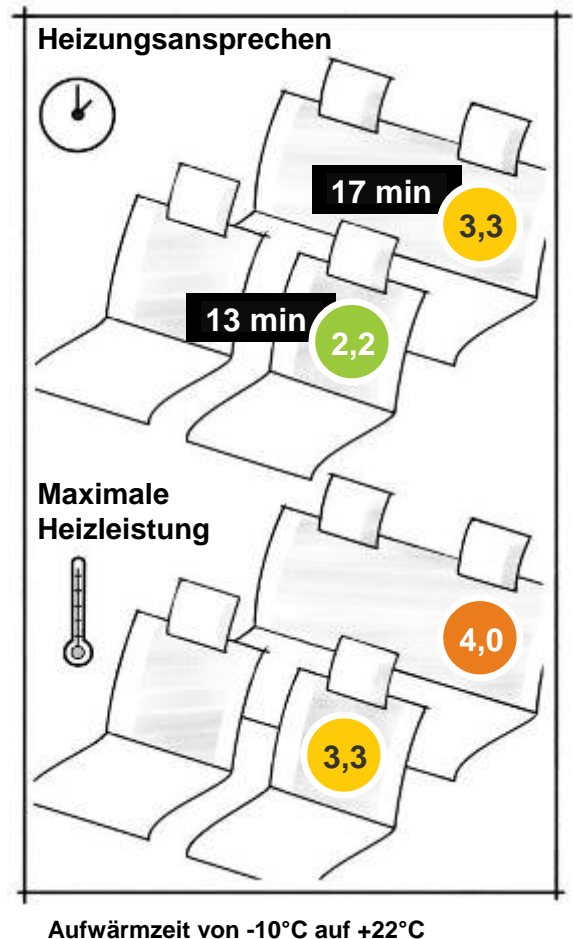
2,9 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen*

⊖ Dank Turboaufladung und gutem Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen hat man als Fahrer subjektiv nicht den Eindruck, in einem untermotorisiertem Fahrzeug unterwegs zu sein. Dass 105 PS freilich keine Beschleunigungswunder mit über 1,5 Tonnen Leergewicht erzielen können, erklärt sich von selbst. Die Fahrleistungen sind aber ausreichend, sowohl beim ausdrehen der Gänge als auch beim schaltfaulen Fahren. Erst im fünften Gang wird's beim Beschleunigen träge - wer es aber gemütlich angehen lässt, der kann auch angenehm schaltfaul unterwegs sein.

2,3 Laufkultur

⊕ Insgesamt bietet der Vierzylinder-Diesel eine recht ordentliche Laufkultur. Unter 1.400 U/min. stören deutliche Vibrationen im Lenkrad. Zwischen 2.500 und 3.000 U/min. zeigt sich das Aggregat etwas brummig - ungewöhnlich für den ansonsten für seine gute Laufkultur bekannten 1,6-l-TDI.



2,0

Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe verfügt über eine gute Präzision und lässt sich leicht schalten. Dabei hakt es nur selten. Auch schnelle Gangwechsel sind problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz und passend zum Gesamtcharakter. Wenn man den Rückwärtsgang einlegt, sollte man stehen, sonst kracht es im Getriebe. Der Rückwärtsgang ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgesetzt, ein versehentliches Verschalten so unterbunden. Eine Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer beim ökonomischen Fahren, sie arbeitet adaptiv und gut abgestimmt.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Der erste Gang ist genau richtig in seiner Übersetzung, ebenso passt der fünfte Gang für entspanntes Überland- und Autobahnfahren. Dazwischen hat der Fahrer aber zu wenig Gänge zur Verfügung. Besonders die Sprünge vom ersten auf den zweiten und vom zweiten auf den dritten sind zu groß. Vom dritten auf den vierten und dann auf den fünften passt es wieder. Unterm Strich wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe wie beispielsweise im VW Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology deutlich besser und würde dem Superb Greenline eine sehr gute Bewertung einbringen.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

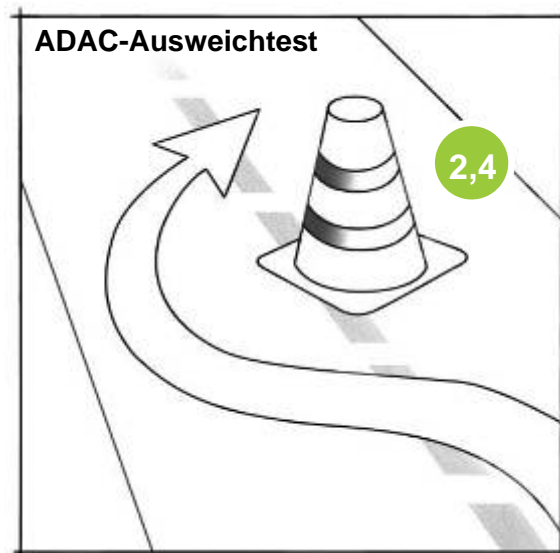
⊕ Der Skoda Superb Combi Greenline weist eine gute Fahrstabilität auf. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen ihn aus der Ruhe. Auch eine übermäßige Empfindlichkeit gegen Seitenwind konnte nicht festgestellt werden. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder bei weniger griffiger Fahrbahn. Den Berganfahrassistenten, der ungewolltes Zurückrollen beim Anfahren am Berg verhindert, gibt's optional. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der große Kombi ein durchwachsendes 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 Combi den Parcours leicht untersteuernd und unkritisch.

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.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,0 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.

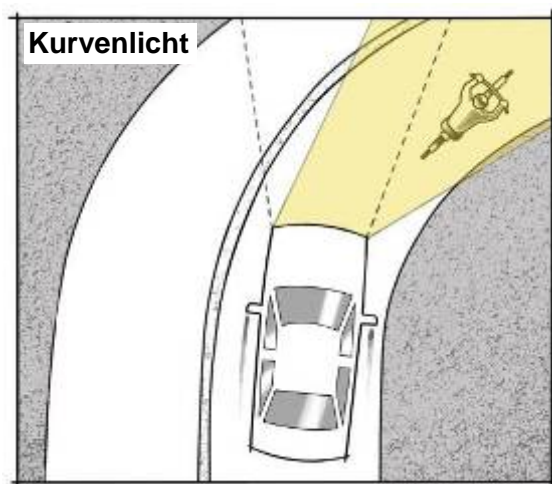
2,6 Bremse

Die Bremse des Superb Combi Greenline ist standfest, sie verzögert den Wagen in zufriedenstellenden 38 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut. Der hydraulische Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer bei Notbremsungen und stellt im Ernstfall 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 Combi Greenline auch mit einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Druckverlust an einem Rad (Option). Durch das aufpreispflichtige neuartige Lichtsystem werden vollautomatisch und situationsabhängig (Stadt-, Überland-, Autobahn-, sowie Schlechtwettermodus) die hellen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem dynamischem Kurvenlicht gesteuert. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden.



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 guten 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.

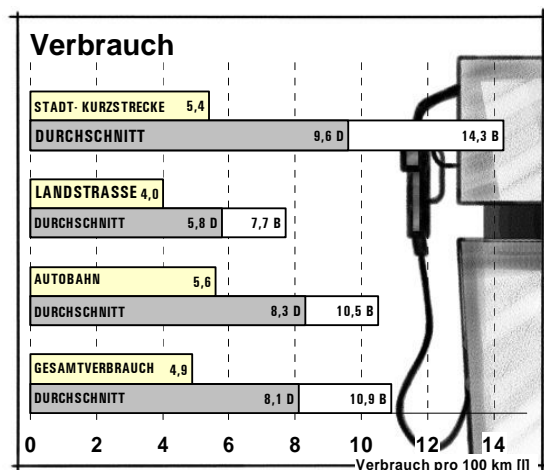
3,1 Fußgängerschutz

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.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Superb Combi 1.6 TDI Greenline liegt bei nur 4,9 l Diesel alle 100 km. Für einen Kombi dieser Größe ist das ein sehr guter Wert. Der CO₂-Ausstoß beträgt 128 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erreicht der Superb damit üppige 51 Punkte. Innerorts verbraucht der Kombi 5,4 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,6 l Diesel pro 100 km. Der Kombi erreicht diese Werte auch dank aktueller Spritsparmaßnahmen wie Batteriemanagement und Start-Stopp-Automatik.



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

1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, nur die Stickoxid-Werte zeigen sich insbesondere im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Damit kann der Superb Combi Greenline 42 Punkte im EcoTest erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Familien-Transporter insgesamt hervorragende 93 Punkte im ADAC EcoTest.

1,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Superb Combi Greenline mit dem 1,6-l-TDI sehr sparsam unterwegs ist, kann er hier nur eine ausgezeichnete Bewertung erzielen.

0,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

+ Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,5 Wertstabilität*

+ Dem Superb Combi wird in der Greenline-Variante eine sehr stabile Restwertentwicklung prognostiziert. Hilfreich ist vor allem das gute Image von Skoda, der in dieser Klasse nicht zu hohe Anschaffungspreis und natürlich der günstige Kraftstoffverbrauch.

1,1 Kosten für Anschaffung*

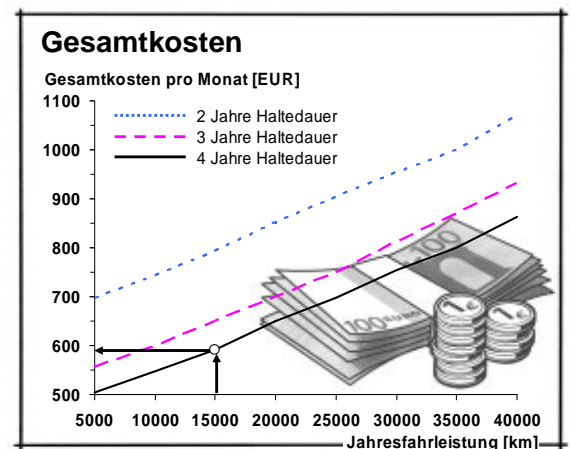
+ Mit knapp 28.000 Euro Anschaffungspreis ist der Superb Combi in der Greenline-Ausstattung freilich kein Schnäppchen. Allerdings fällt schon die Serienausstattung umfangreich aus, im Bereich der Sicherheit ist alles an Bord (sogar ein Knieairbag für den Fahrer), und auch im Komfortbereich muss man keine Abstriche machen (Klimaautomatik Serie).

1,6 Fixkosten*

+ Die festen Kosten fallen moderat aus, die Steuer mit 152 Euro jährlich ist insbesondere für einen Diesel günstig. Die Einstufungen für Teilkaskoversicherung liegen im günstigen Bereich, verhältnismäßig teuer sind die Vollkaskoversicherung und die Haftpflicht.

0,8 Monatliche Gesamtkosten*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Superb Combi Greenline, dann kann er sich innerhalb seiner Klasse ganz vorne einordnen. In allen Einzel-Kostenkapiteln ist er günstig bis sehr günstig und kann sich so so bei der Wirtschaftlichkeit eine sehr gute Bewertung sichern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 591 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 FSI V6	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1798	4/1984	6/3597	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	92(125)	118(160)	147(200)	191(260)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	280/1700	350/2500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,6	8,7	7,9	6,6	12,6	10,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	218	234	247	187	205	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	7,7 S	8,5 S	10,7 S	5,5 D	5,8 D	6,1 D
CO2 [g/km]	159	171	180	237	133	145	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/21	18/21/21	18/21/21	16/22/25	15/17/21	19/20/24	19/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	106	138	160	306	178	240	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	609	645	707	931	560	601	631
Preis [Euro]	24.250	26.450	29.950	35.450	25.450	27.150	28.550

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	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/ 4,0/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / 128g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4838/1817/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/589 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1220 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	354 Euro
Monatliche Gesamtkosten	592 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/24
Grundpreis	27.950 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Parklenkassistent (inkl. Sensoren vorn)	510 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	120 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	60 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	180 Euro
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1115 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	50 Euro
Keyless Entry	390 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 690 ^o
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, hinten, beheizbar (inkl. Heizung vorn)	480 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	240 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	230 Euro
Lackierung Metallic	500 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,2}	
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	2,4	Umwelt/EcoTest	1,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	0,9
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,8
Federung	2,5		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	1,0
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	0,6
Motor/Antrieb	2,9	Wertstabilität*	1,5
Fahrleistungen*	4,2	Kosten für Anschaffung*	1,1
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	1,6
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	0,8
Getriebeabstufung	2,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen