



Skoda Superb Combi 2.0 TDI Green tec Elegance

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der Skoda Superb wird seit 2008 in der zweiten Generation gebaut und gehört zu den günstigsten Vertretern der oberen Mittelklasse. Dadurch wird er oft auch bei potentiellen Mittelklasse-Fahrern als überlegenswerte Alternative angesehen. Auch wenn der Superb lange nicht so verbreitet ist wie der in der Mittelklasse angesiedelte Octavia, bietet er deutlich mehr Raum. Vor allem die Beinfreiheit im Fond ist kaum zu übertreffen. Zudem sind äußerst praktische Details lieferbar, die man in dieser Fülle kaum in einem anderen Auto findet. Auf Wunsch lässt sich der Beifahrersitz vom Fond aus verstellen, man findet einen in der Türverkleidung integrierten Schirmhalter, im Fond wird die Außentemperatur angezeigt und im Kofferraum gibt es eine herausnehmbare LED-Taschenlampe. Der Fahrkomfort des Superb 2.0 TDI ist dank bequemer Sitze und dem leisen Innenraum gut. Das Fahrwerk bietet genügend Komfort, in dieser Klasse übliche adaptive Dämpfer sind aber nicht erhältlich. Mit dem 2.0-TDI-Motor ist man sparsam unterwegs (4,8 l/100 km im EcoTest). Bei niedrigen Drehzahlen zeigt sich das 140-PS-Aggregat aber durchzugsschwach und neigt zum Dröhnen. In der Summe erhält man mit dem Superb Combi einen günstigen und praktischen Kombi mit viel Platz. Die getestete Version gibt es ab 32.590 Euro. Die Serienausstattung geht in Ordnung, verzichten muss man aber auf innovative Assistenzsysteme. Die sind für den Superb nicht lieferbar. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** Subaru Legacy.

- +** großer gut zugänglicher Kofferraum, enorme Beinfreiheit im Fond, sparsamer Dieselmotor, geringe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, einfache Bedienung, leiser Innenraum
- nur wenige Assistenzsysteme erhältlich, schwache Heizleistung, Panoramaglasdach schränkt Kopffreiheit ein, ausgeprägtes Motordröhnen bei niedrigen Drehzahlen

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



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

1,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,9 Langstrecke

1,9 Transport

2,9 Fahrspaß

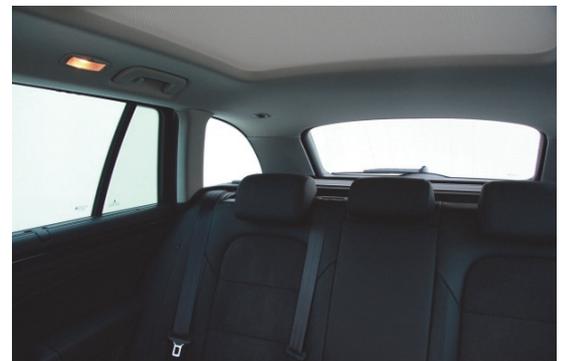
1,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014
Text: D. Silvestro

- +** Der Skoda Superb zeigt sich insgesamt hochwertig und solide verarbeitet. An der Karosserieverarbeitung gibt es so gut wie nichts zu bemängeln. Alle Karosserieteile sitzen passgenau, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und Blechkanten sind gut versiegelt. Im Innenraum sieht es ähnlich aus. An der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, weder Klappern noch Knarzen sind zu hören. Die Materialqualität geht in Ordnung, bietet aber im Vergleich zu vielen Konkurrenten in der oberen Mittelklasse noch Optimierungspotential. So gefallen einerseits nette Details, wie die mit Stoff bezogenen A-Säulenverkleidungen, andererseits sind aber viele Kunststoffteile (wie z.B. die Türverkleidungen) ungeschäumt, wodurch sie sich billig anfühlen. Der Unterboden ist im Bereich des Motorraums weitgehend geschlossen, im weiteren Verlauf zeigt er sich zufriedenstellend verkleidet. Die Türausschnitte sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, partiell verhindern Schwellerschutzleisten, dass man den Lack an den Türeinstiegen verkratzt. Die Motorhaube lässt sich einfach entriegeln und wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.
- Die Stoßfänger und Karosseriefanken sind gegen leichte Parkrempler weitgehend ungeschützt. An den Türen gibt es zwar schmale Chromleisten, sie können den Lack aber kaum vor Beschädigungen schützen. Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz. Das Fahrzeug kann dadurch versehentlich mit Benzin anstatt Diesel betankt werden, was teure Folge Reparaturen nach sich ziehen kann. Die großen Nebelscheinwerfer sind weit unten in der Stoßstange verbaut und dadurch bruchgefährdet.

- +** Der Superb Combi kann in Verbindung mit dem 2.0 TDI Motor mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Im Kombi gibt es vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Reichweite fällt dank großem 60 l Tank und niedrigem Verbrauch sehr gut aus. Mit einer Tankfüllung kommt der Skoda rund 1.250 km weit (Berechnung basierend auf EcoTest-Verbrauch). Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 502 kg zwar nur mittelmäßig aus, punkten kann der Superb Combi dagegen mit der serienmäßigen Dachreling, auf der bis zu 100 kg transportiert werden dürfen. Auch die zulässige Anhängelast kann sich sehen lassen. Gebremst dürfen 1.800 kg gezogen werden, ungebremst sind es immerhin 750 kg. Die zulässige Stützlast liegt bei guten 80 kg. Damit lassen sich auch Fahrradträger mit zwei schweren Rädern (z.B. E-Bikes) auf der Anhängerkupplung montieren. In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig ein vollwertiges Ersatzrad vor, das aber nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht. Laut Kennzeichnung darf man daher trotzdem nur mit langsamer Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt fahren. Wagenheber und Bordwerkzeug findet man ebenfalls an Bord.

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist befriedigend. Die Vorderkante der Motorhaube ist aber nicht perfekt einsehbar. Nach hinten kann man das Heck zwar gut einsehen, durch die Länge des Kombis ist das Fahrzeugende aber dennoch nur zufriedenstellend abzuschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erzielt der Superb Combi ein akzeptables Ergebnis.



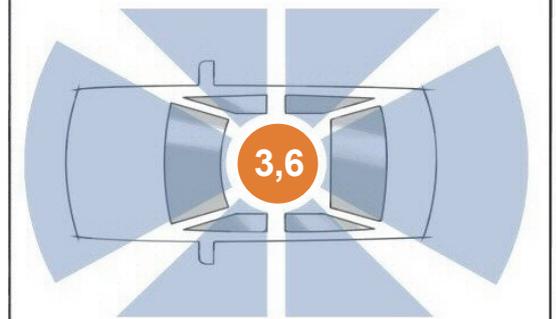
Breite Dachsäulen und eine hoch angesetzte Fensterunterkante verhindern eine ausreichende Sicht nach hinten.

Die B-Säulen und die hinteren C-Säulen fallen recht voluminös aus, was die Sicht nach schräg hinten und zur Seite etwas stärker einschränkt. Auch die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond können sich sichtbehindernd auswirken. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend wahrgenommen werden.

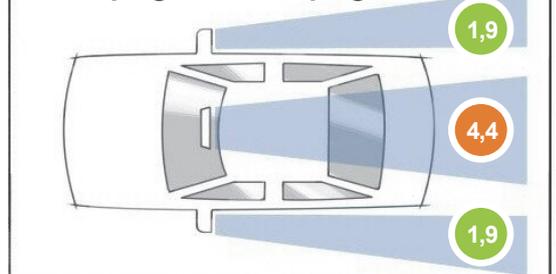
⊕ Im vorderen Nahbereich können niedrige Objekte sehr gut wahrgenommen werden, da die Front flach verläuft. Die beheizten Außenspiegel sind besonders groß und decken einen weiten Sichtbereich ab. Der linke Außenspiegel ist mit einem zusätzlichen asphärischen Bereich ausgestattet, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie). Gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend. Sehr empfehlenswert ist das optionale AFS-Lichtsystem (Adaptive Frontscheinwerfer). Die Kombination aus Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion und in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Zusätzlich gibt es eine situationsabhängige Lichtsteuerung (Stadt, Autobahn, Nebel etc.), die die Sicht nochmals ein Stück verbessert. Bei Wahl der Bi-Xenonscheinwerfer sorgt helles LED-Tagfahrlicht dafür, dass man im Verkehr besser wahrgenommen wird. In der Elegance-Ausstattung findet man serienmäßig Parksensoren hinten an Bord. Gegen Aufpreis gibt es auch Parksensoren vorne. Der ebenfalls optionale 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. Der Fahrer nimmt dabei die Hände vom Lenkrad und beschränkt sich auf das Gasgeben und Bremsen. Dies funktioniert in den meisten Fällen recht zuverlässig und ist mit wenig Zeitaufwand und Eingewöhnung verbunden.

⊖ Eine Rückfahrkamera ist für den Superb nicht erhältlich. Der Innenspiegel hat zwar eine annehmbare Größe, durch die weit entfernte Heckscheibe ist das Sichtfeld dennoch eingeschränkt.

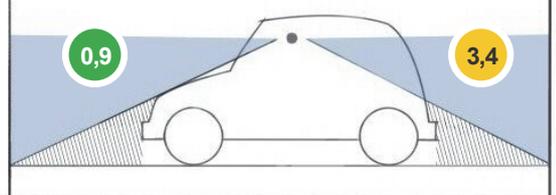
Rundumsicht



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

2,5

Ein-/Ausstieg

Vorn klappt das Ein- und Aussteigen insgesamt zufriedenstellend. Die Türausschnitte sind zwar groß, doch aufgrund der niedrigen Sitzposition, der flach verlaufende A-Säulen und dem großen Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante wird der Komfort beim Ein- und Aussteigen eingeschränkt.

⊕ Hinten ist der Zustieg dank des enormen Platzangebots im Fußraum und 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 ein schlüsselloses Zugangssystem (KESSY) erhältlich (im Testwagen verbaut). Damit kann man sich auch nicht versehentlich aussperren, da das Auto erkennt, wenn sich der Schlüssel im Innenraum befindet und verriegelt nicht.

Die Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen und besitzen vorne drei Rastungen (hinten lediglich zwei). Haltegriffe am Dachhimmel gibt es über allen Türen. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer das Vorfeld noch für kurze Zeit aus. Zusätzlich gibt es eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln (optionale Boarding Spots).

➔ 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 (Safe-Sicherung). Abhilfe: zweimal kurz hintereinander den Verriegeln-Knopf drücken, dann ist die Safe-Sicherung deaktiviert und das Auto von innen aufschließbar.

1,9 Kofferraum-Volumen*

➕ Der Kofferraum des mit dem variablen Ladenboden ausgestatteten Testwagens fällt mit 475 l großzügig aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Unter dem Ladeboden findet man zusätzlich Stauraum für 45 l Gepäck. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, fasst der Kombi bis zum Dach beladen 670 l. Dann lassen sich bis zu 12 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum verstauen. Wird die Rücksitzlehne umgeklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 810 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man den Superb Combi dann bis zum Dach, lassen sich 1.435 l einladen.



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.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Heckklappenbetätigung. Dann öffnet und schließt die Klappe auf Knopfdruck. Die Ladekante liegt nur 60 cm über dem Boden, wodurch schweres Gepäck nicht zu weit angehoben werden muss. Dank des im Testwagen verbauten variablen Ladebodens ist der Ladeboden mit der Ladekante eben. Unter der geöffneten Kofferraumklappe finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz. Das Format des Laderaums ist sehr praktisch, selbst sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen. Dank des variablen Ladebodens stört bei umgeklappten Rücksitzlehnen keine Stufe am Boden. Der Ladeboden ist dann durchgehend glattflächig. Die Kofferraumbeleuchtung ist gut, zwei Leuchten in der Gepäckraumklappe sowie eine zusätzliche herausnehmbare und als Taschenlampe nutzbare Leuchte an der linken Kofferraumseite sorgen für eine gute Ausleuchtung bei Nacht.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert zwar mit wenig Kraftaufwand, doch ist er recht kompliziert. Zuerst muss man die Sitzflächen aufklappen, erst dann lassen sich Rücksitzlehnen komplett umklappen. Die Kopfstützen können dabei immerhin eingesteckt bleiben. Vom Kofferraum aus können die Rücksitze nicht geklappt werden. Die Konkurrenz bietet hier deutlich 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. In der Rücksitzlehne findet man serienmäßig eine Durchladeluke um lange Gegenstände zu transportieren. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Skisack. Ein Kofferraum-Trennnetz ist optional erhältlich (im Testwagen verbaut).

2,2

INNENRAUM

1,7

Bedienung

+ Das Cockpit des Skoda Superb ist übersichtlich aufgebaut. Die Bedienung funktioniert dadurch weitgehend problemlos und erfordert keine zu hohe Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet (stehendes Gaspedal) und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems findet man einen beleuchteten Startknopf in der Lenksäule (anstelle des Zündschlosses) und kann das Fahrzeug damit schlüssellos starten. Der Lichtschalter ist gut erreichbar links vom Lenkrad angeordnet. Dort sind auch die Schalter für die Nebelleuchten integriert. Ein Regen- und Lichtsensor ist in der getesteten Variante Serie. 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. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Sie können ohne Zündung bedient werden, bis eine Tür geöffnet wird. Das optionale Amundsen+ Radio-/Navigationssystem lässt sich einfach über den Touchscreen bedienen. Hier merkt man aber, dass der Superb schon etwas älter ist. Das Navigationssystem reagiert teils sehr träge auf Eingabebefehle und hat lange Verarbeitungszeiten. Der serienmäßige Tempomat lässt sich am Blinkerhebel einstellen. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. Man findet große Türfächer, Becherhalter, ein Brillenfach und eine Vielzahl an weiteren kleinen Ablagefächern vor. Nur Flaschenhalter für große Flaschen fehlen. Das Handschuhfach ist groß genug, beleuchtet und gekühlt. Leseleuchten sind für die vorderen und hinteren Insassen vorhanden.

- Das Klimabedienteil ist insgesamt recht einfach zu bedienen, da es jedoch sehr tief angeordnet ist, muss der Fahrer sein Blick stark vom Verkehr abwenden, um Einstellungen an der Klimaanlage vorzunehmen. 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 so gut wie tadellos. Lediglich die zu tief angeordneten Bedienelemente der Klimaanlage stehen zur Kritik.

2,2

Raumangebot vorne*

+ Vorn können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von rund zwei Meter weit genug zurückgeschoben werden. Die Innenbreite ist für diese Klasse zwar nicht besonders großzügig. Das subjektive Raumgefühl ist dennoch angenehm, wenn auch die Mittelkonsole wichtig ist.

3,5

Raumangebot hinten*

Für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ist die Innenbreite knapp bemessen. Drei Erwachsene nebeneinander sitzen dadurch sehr beengt.



Die Beinfreiheit für die Fondpassagiere fällt sehr großzügig aus. Aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit (Panoramadach) können in dieser Ausstattungsversion jedoch nur Personen bis zu 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vorfinden.

⊕ Die Beinfreiheit im Fond ist enorm. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben immer noch Personen von über 2,10 m Körpergröße genügend Beinfreiheit. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, besonders aufgrund der äußerst üppigen Beinfreiheit und dem hellen Panorama-Glasdach (optional).

⊖ Limitiert ist jedoch die Kopffreiheit. Durch das im Testwagen verbaute Panorama-Glasdach wird die Kopffreiheit deutlich eingeschränkt. Die Sitzhöhe reicht dadurch nur für rund 1,80 m große Personen.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Superb werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Einstellbarkeit der Sitze hält sich im üblichen Rahmen.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

Für den Superb gibt es neben dem Standardfahrwerk ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk oder ein Schlechtwegepaket mit höhergelegter Karosserie. Ein adaptives Dämpfersystem sucht man beim Superb jedoch vergebens.

⊕ Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen zeigt eine sehr ausgewogene Abstimmung und bietet einen guten Fahrkomfort. Auf langen Bodenwellen neigt der Kombi vor allem bei voller Beladung zu leichtem Nachschwingen. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten sorgen dagegen für ein etwas nervöses Verhalten. Der Superb neigt dann auch zum Stuckern. Einzelne Impulse auf die Federung, z. B. von abgesenkten Kanaldeckeln verursacht, werden gut abgefedert. Insgesamt halten sich die Aufbaubewegungen der Karosserie in überschaubaren Grenzen, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen kaum auf. In Kurven neigt sich die Karosserie nicht zu stark. Weder Kopfsteinpflaster noch Querfugen oder raue Fahrbahnbeläge beeindrucken den Superb nennenswert. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

1,8 Sitze

⊕ Die Sitze im Superb sind angenehm straff gepolstert (Komfortsitze beim Elegance Serie). Sie sind der Körperkontur gut angepasst und bieten gute Unterstützung im Rückenbereich. Eine elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze für Fahrer und Beifahrer ermöglicht die Anpassung an unterschiedliche Staturen. An den Vordersitzen lässt sich die Sitzhöhe und die Sitzflächenneigung einstellen. Die Höhe der Lehnen ist gut, vorn wie hinten. Die vorderen Sitze bieten guten Seitenhalt, die Sitzposition ist einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß bequem abstellen. Hinten verhält es sich ähnlich, zwar ist der Abstand zwischen Boden und Sitzfläche nicht allzu groß, jedoch kann man seine Beine gut ausstrecken und dadurch eine bequeme Sitzposition finden. Die Rücksitzbank ist nicht so detailliert konturiert wie die Vordersitze, trotzdem kann man dort auch auf längeren Strecken ordentlich sitzen. Auf den Alcantara-Sitzbezügen schwitzt man trotz der Lederwangen nicht übermäßig.

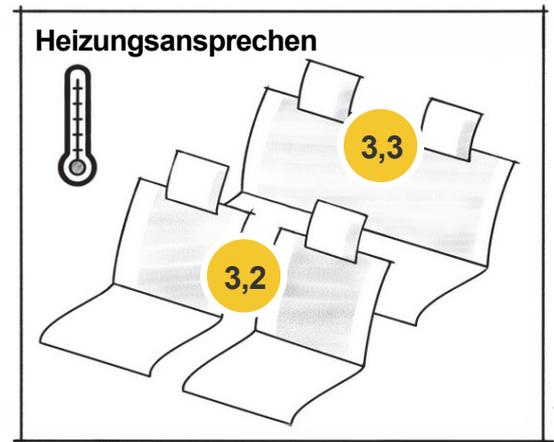
1,7 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt im Superb Combi 2.0 TDI bei nur 66,8 dB(A) (gemessen bei 130 km/h). Vor allem die Windgeräusche sind gut gedämmt und nehmen erst bei hohen Geschwindigkeiten deutlicher zu. Der Dieselmotor zeigt sich recht brummig und ist nicht perfekt vom Innenraum abgeschottet. Unter Last sind deutliche Motorgeräusche im Innenraum vorhanden.

2,2 Klimatisierung

Die Heizleistung des Superb Combi 2.0 TDI fällt vorn wie hinten zufriedenstellend aus.

⊕ Es ist serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaanlage verbaut, die situationsgerecht die Klimatisierung des Innenraums übernimmt. Die Intensität des Automatik-Modus kann in zwei Stufen eingestellt werden. Fahrer und Beifahrer können sich die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann für oben, Mitte und unten individuell eingestellt werden, dies allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine Umluftautomatik samt Aktivkohlefilter sorgt stets für eine gute Luftqualität im Innenraum.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen der 140 PS starken Dieselvariante sind zufriedenstellend. Bereits bei 1.750 1/min liegt das maximale Drehmoment von 320 Nm an. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert der Superb Combi in 6,3 Sekunden (gemessen im dritten Gang). Im vierten und fünften Gang geht die Elastizität des Motors in Ordnung. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen braucht der Kombi im vierten Gang rund 8,8 s und im fünften Gang 13,7 s.

⊖ Nicht überzeugen können die Elastizitätswerte im sechsten Gang. Hier schleppt sich der Superb in 22 s von 60 auf 100 km/h.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Skoda Superb 2.0 TDI ist insgesamt zufriedenstellend. Im mittleren Drehzahlbereich sind nur geringe, wenig störende Motorvibrationen vorhanden.

⊖ Sehr störend sind jedoch die starken Brummfrequenzen, die unter Last im niedrigen Drehzahlbereich vorhanden sind. Unterhalb von 1.500 1/min schüttelt und dröhnt die komplette Karosserie, wenn man beschleunigen möchte. Dadurch sind oft Schaltvorgänge notwendig, um nicht in diesem Drehzahlbereich zu fahren.

1,8

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich leichtgängig und präzise schalten. Dabei hakt es nur selten. Auch schnelle Gangwechsel sind problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Die Gänge sind nach gewohntem Schema angeordnet, der Rückwärtsgang liegt links vorn und ist mit einer Federsperre gegen versehentliches Einlegen gesichert. Wenn man den Rückwärtsgang einlegt, sollte man stehen, sonst kracht es im Getriebe. Eine Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer beim ökonomischen Fahren, sie arbeitet adaptiv und ist gut abgestimmt. Am Berg wird das Fahrzeug von der Berganfahrhilfe für kurze Zeit automatisch festgehalten und erleichtert so das Anfahren. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei. Dank der gut dosierbaren Kupplung funktioniert das Anfahren weitgehend problemlos.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist stimmig. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Man findet in jedem Betriebszustand den passenden Gang. Die Gesamtübersetzung wurde sehr lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.150 1/min.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

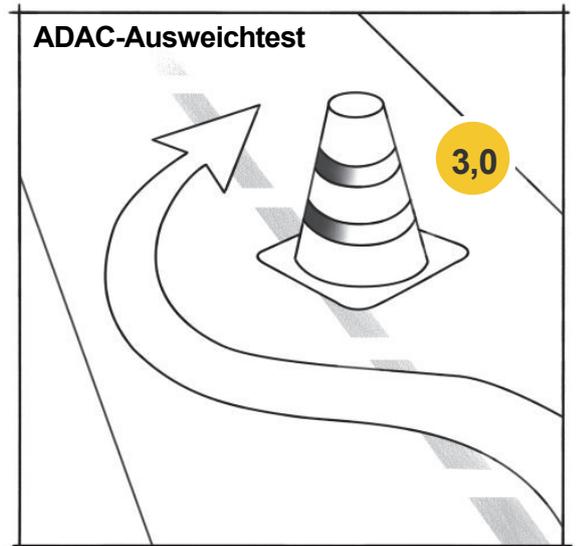
2,6

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Skoda Superb Combi ist zufriedenstellend. Vor allem beim ADAC Ausweichtest kann der Kombi aber nicht durchgehend überzeugen. Bei einem plötzlichen panischem Ausweichmanöver (starkes Reißen am Lenkrad) neigt das Fahrzeug deutlich zum Übersteuern. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift zwar vehement ein, hat jedoch Mühe das Fahrzeug zu stabilisieren. Der Fahrer muss deutlich gegenlenken, um Schleudern zu verhindern. Geht man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas, zeigt der Superb ausgeprägte Lastwechselreaktionen. Auch hier muss das elektronische Stabilitätsprogramm stark eingreifen.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls treten zwar deutliche Karosseriebewegungen auf, die Reaktionen des Fahrzeugs bleiben aber unkritisch. Der Skoda pendelt einmal gut kontrollierbar um die Mittellage und wird schnell vom ESP stabilisiert. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen ihn aus der Spur. Im Grenzbereich neigt der Kombi zu gut kontrollierbarem Untersteuern. Auch eine übermäßige Empfindlichkeit gegen Seitenwind konnte nicht festgestellt werden. Die elektronische Differenzialsperre und die Traktionskontrolle verhindern durchdrehende Antriebsräder bei weniger griffiger Fahrbahn. Die Traktion des Frontrieblers ist insgesamt gut.

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.

2,3 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln gut an und zeigt sich insgesamt angenehm präzise, aber auch bei hohem Tempo nicht überempfindlich. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Nur um die Mittellage fehlt es ihr an Zentrierung. Durch die variable Lenkkraftunterstützung fällt der Kraftaufwand beim Rangieren gering aus. Der Wendekreis liegt bei rund 11,6 m. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse geht das durchaus in Ordnung.

1,7 Bremse

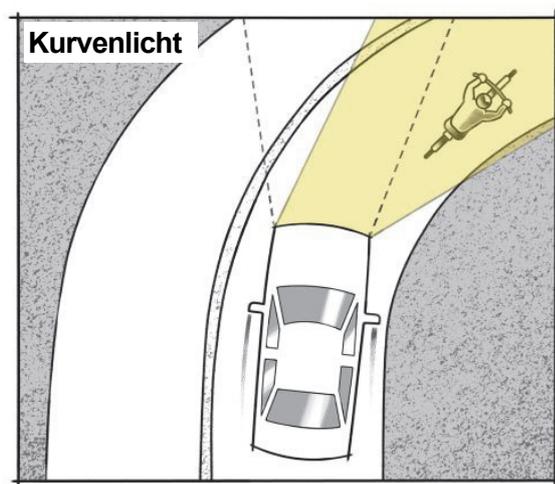
⊕ Der Bremsweg des Skoda Superb Combi 2.0 TDI fällt gering aus. Aus 100 km/h steht der Kombi bereits nach rund 35,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT der Größe 225/45 R17 91W). Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut. Bremsst man in einer Kurve, hält der Skoda gut seine Spur.

1,9 SICHERHEIT

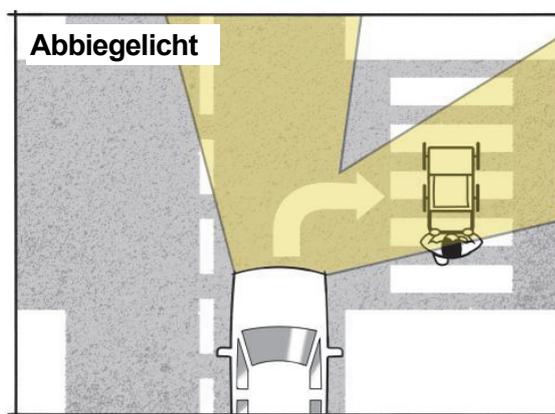
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem serienmäßigen Stabilitätsprogramm ESP ist der Superb auch mit einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem misst serienmäßig die Abrolldrehzahl der einzelnen Räder und warnt den Fahrer bei Druckverlust an einem Rad. Durch das aufpreispflichtige Lichtsystem werden vollautomatisch und situationsabhängig (Stadt-, Überland-, Autobahn-, sowie Schlechtwettermodus) die hellen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem dynamischem Kurvenlicht gesteuert. Serienmäßig ist Abbiegelicht an Bord. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter, wodurch der nachfolgende Verkehr auf die Notsituation aufmerksam gemacht wird. Zusätzlich schaltet sich dann im Stand automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Bremsleuchten sprechen deutlich schneller an als herkömmliche Beleuchtungssysteme und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut erkannt. Durch Rückleuchten in den Türen kann gut erkannt werden, wenn eine Türe geöffnet ist. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren unterbunden wird. Optional ist eine Müdigkeitserkennung an Bord, die das Fahrverhalten des Fahrers analysiert und ihm eine Pausenempfehlung gibt, wenn er ein auffallendes Verhalten zeigt.

⊖ Weitere innovative Assistenzsysteme, wie Notbrems-, Spurhalte und Totwinkelassistent gibt es für den Superb nicht.



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



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht die Superb Limousine im Bereich Insassensicherheit sehr gute 35 von 37 möglichen Punkten (Stand 05/2008). Das Ergebnis des Kombi sollte ähnlich ausfallen. Die Insassen werden von Front-, Seiten- und Kopfairbags geschützt. Für den Fahrer gibt es zudem einen Knieairbag. Gegen Aufpreis gibt es zusätzliche Seitenairbags im Fond. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 1,90 m großen Personen guten Schutz. An den stabilen Außentürgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.

- Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für Personen mit maximal 1,70 m Körpergröße weit genug herausziehen. Ansnallerinnerer gibt es nur für die vorderen Insassen.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,5 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht die vergleichbare Superb Limousine im Bereich Kindersicherheit 40 von 49 möglichen Punkten (Stand 05/2008). 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. Gegen Aufpreis ist Isofix auch auf dem Beifahrerplatz erhältlich. Kindersitze lassen sich vorn wie hinten problemlos installieren. Auch das Angurten von Kindersitzen klappt problemlos, die Gurte sind lang genug und die Gurtschlösser verwechslungssicher. Alle Fenster besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Auch sehr hohe Kindersitze finden im Skoda Platz. Es sind auf allen Plätzen Rückhaltesysteme aller Klassen erlaubt.

- 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.

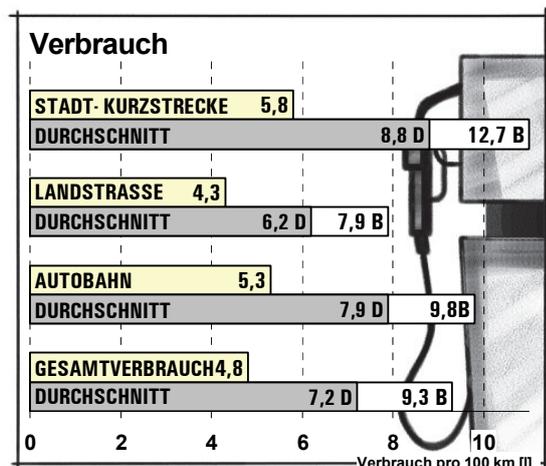
3,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Superb beim Fußgängerschutz 18 von 36 möglichen Punkten (Stand 05/2008). Vor allem die Randbereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Superb Kombi 2.0 TDI liegt bei nur 4,8 l/100 km. Für einen Kombi dieser Größe ist das ein respektable Wert. Die ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 154 g/km. Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht der Superb damit 43 Punkte. Innerorts verbraucht der Kombi 5,8 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 5,3 l Diesel pro 100 km.



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

2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt niedrig. Nur die Stickoxid-Werte zeigen sich insbesondere im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Damit kann der Superb Combi 38 Punkte im EcoTest erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht das Fahrzeug mit 81 Punkten vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

1,6 AUTOKOSTEN

1,4 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Superb Combi 2.0 TDI sehr sparsam ist, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen ist nach 12 Monaten oder alle 60.000 km eine Inspektion ohne Ölwechsel fällig. Der 2,0 TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km erneuert werden muß.

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

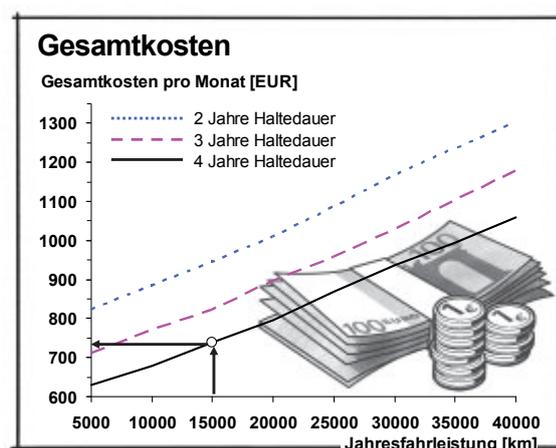
⊖ Die Werkstattstundenpreise sind relativ hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,9 Wertstabilität*

Obwohl der Superb nicht mehr zu den aktuellsten Modellen gehört und ein Modellwechsel näher rückt, kann für die Kombi-Version in Verbindung mit dem 2.0 TDI Motor eine zufriedenstellende Wertstabilität erwartet werden.

1,9 Kosten für Anschaffung*

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von 32.590 Euro gehört der Skoda Superb Combi 2.0 TDI Elegance ausstattungsberichtigt zu den günstigsten Angeboten in der oberen Mittelklasse. Die Serienausstattung beinhaltet bereits eine Klimaautomatik, Regen- und Lichtsensor, Tempomat und einen automatisch abblendenden Innenspiegel. Viele klassenübliche Ausstattungen (insbesondere im Bereich der aktiven Sicherheit) sind für den Superb jedoch nicht erhältlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 738 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,5

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen moderat aus. Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 238 Euro für einen Diesel noch erträglich aus. Während die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung im Klassenvergleich recht hoch liegen (KH: 19; TK: 26), überzeugt der Superb vor allem durch die verhältnismäßig günstige Einstufung in der Vollkaskoversicherung (VK: 21).

1,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Superb ein hervorragendes Ergebnis einfahren. Er ist günstig in der Anschaffung, hat niedrige Betriebskosten und kann im Klassenvergleich mit sehr günstigen Werkstattkosten punkten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI Green tec	1.8 TSI	2.0 TSI DSG	3.6 V6 4x4 DSG	1.6 TDI Green tec	2.0 TDI Green tec	2.0 TDI Green tec
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	8,3	7,8	6,5	12,2	10,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	221	238	250	192	211	226
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	6,9 S	8,0 S	9,4 S	4,6 D	4,6 D	4,7 D
CO2 [g/km]	142	160	180	217	119	119	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/23	15/21/23	15/21/23	17/23/25	19/21/26	19/21/26	17/22/26
Steuer pro Jahr [Euro]	122	166	210	316	200	238	244
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	637	682	760	983	625	637	656
Preis [Euro]	25.290	27.390	31.390	36.590	26.490	28.290	29.590

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,3/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	154 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4833/1817/1511 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1615 kg/502 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	124 Euro
Monatlicher Wertverlust	456 Euro
Monatliche Gesamtkosten	738 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/26
Grundpreis	32.590 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.150 Euro°
Müdigkeitserkennung	50 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.150 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	390 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 600°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten (vorn gegen Aufpreis)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.095 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen