



Skoda Superb 1.4 TSI Green tec Elegance

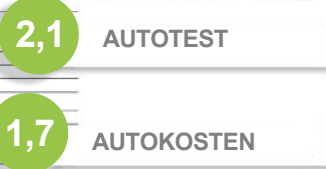
Fünftürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Obwohl der Skoda Superb seit 2008 in der zweiten Generation gebaut wird, steht er etwas im Schatten des Volumenmodells Octavia. Er ist lange nicht so verbreitet wie sein kleiner Bruder. Dabei kann auch der seltene Superb mit manchen Details begeistern. Vor allem die Beinfreiheit im Fond ist kaum zu übertreffen. Leider fällt dort die Innenbreite etwas knapp aus. Ist die Limousine aber nur mit vier Personen besetzt, fällt dies kaum auf. Bereits die Limousine stellt einen üppigen Kofferraum zur Verfügung. Ob normal oder geklappt, das Volumen überzeugt und das Format zeigt sich praktisch. Ein Besonderheit stellt die Heckklappe dar: Sie ist mittig geteilt. Entweder öffnet man nur den Kofferraumdeckel und bewahrt einen geschlossenen Fahrgastraum oder schwenkt man die komplette Klappe inklusive Heckscheibe nach oben und erhält eine riesige Ladeöffnung. Leider behindert dann aber trotzdem eine hohe Ladekante. Der 1,4-Liter-Turbobenziner stellt die Basismotorisierung dar. Er leistet 92 kW/125 PS, läuft ruhig und sorgt für ausreichende Fahrleistungen. Der Testverbrauch hält sich mit 6,2 Litern auf 100 Kilometer in Grenzen, was ihm vier Sterne im ADAC EcoTest beschert. Erfreulich günstig für ein Auto der oberen Mittelklasse zeigt sich der Grundpreis. Für 28.390 Euro bekommt man ein komplett ausgestattetes Auto. Innovative Assistenzsysteme sind aber auch gegen Aufpreis nicht zu haben. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Subaru Legacy.

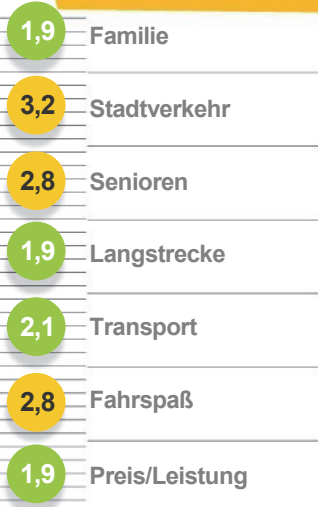
- +** viel Platz für vier Personen, großer Kofferraum, hoher Sicherheitsstandard, geringe Unterhaltskosten, günstig in Anschaffung, kräftige Bremsanlage, einfache Bedienung, ruhiger Innenraum
- keine innovativen Assistenzsysteme erhältlich, unübersichtliche Karosserie, hohe Ladekante, schwache Heizleistung



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

- +** 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. Die Verarbeitung überzeugt, weder Klappern noch Knarzen ist 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, sie 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 Diesel betankt werden, was teure Folge Reparaturen nach sich ziehen kann. Die großen Nebelscheinwerfer sind weit unten in der Stoßstange verbaut und dadurch bruchgefährdet.

2,0

Alltagstauglichkeit

- +** Der Superb kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Es gibt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Reichweite fällt dank großem 60 l Tank und überschaubarem Verbrauch sehr gut aus. Mit einer Tankfüllung kommt der Skoda rund 965 km weit (Berechnung basierend auf EcoTest-Verbrauch). Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 545 kg noch gut aus, punkten kann der Superb dagegen mit einer üppigen Dachlast von 100 kg. Etwas überschaubarer fällt die zulässige Anhängelast aus. Gebremst dürfen 1.400 kg gezogen werden, ungebremst sind es immerhin 730 kg. Die zulässige Stützlast liegt bei guten 80 kg. Damit lassen sich auch Fahrradträger mit zwei 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 lange Karosserie erschwert die Parkplatzsuche, vor allem in der Innenstadt.

2,4

Sicht

Nach vorn kann die Karosserie ordentlich abgeschätzt werden, wenn sich auch das Ende der Motorhaube dem Blick des Fahrers entzieht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erzielt der Superb ein zufriedenstellendes Ergebnis. Vor allem die massiven C-Säulen und die hoch angesetzte Unterkante der Heckscheibe behindern die Sicht nach hinten.

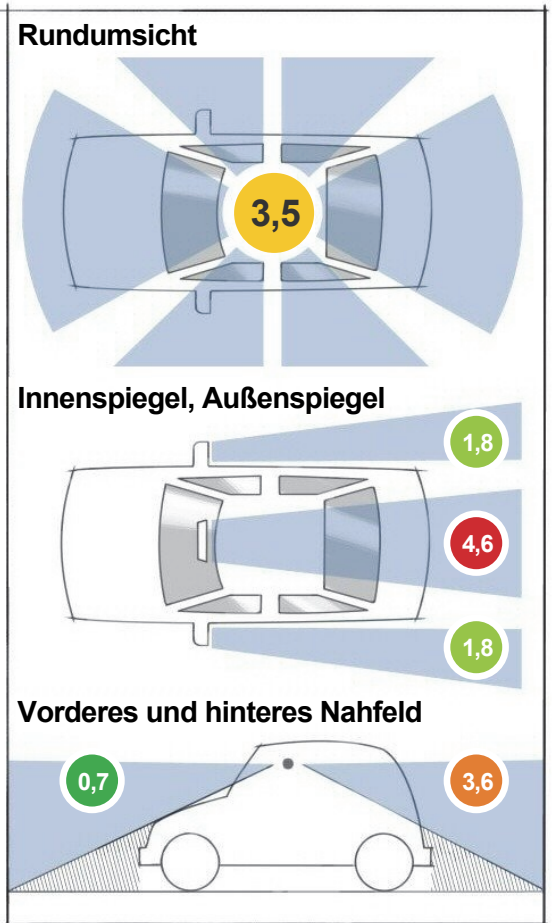


Breite Dachsäulen und eine hoch angesetzte Fensterunterkante verhindern eine ausreichende Sicht nach hinten.

Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können kaum wahrgenommen werden.

+ Im vorderen Nahbereich können niedrige Objekte sehr gut eingesehen werden, da die Front flach abfällt. 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, im Testwagen vorhanden). 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, die dem Fahrer optisch und akustisch Hindernisse signalisieren. Gegen Aufpreis gibt es auch Parksensoren vorn (nicht im Testwagen). Ebenfalls optional erhältlich ist ein Einparkassistent, der dem Fahrer das Rangieren in eine Parklücke abnimmt - man muss nur noch Gas und Bremse betätigen (nicht im Testwagen).

- Das Heck der Superb Limousine ist weder einsehbar noch abschätzbar. Hier ist man zwingend auf die hinteren Parksensoren angewiesen. Eine Rückfahrkamera ist für den Superb nicht erhältlich. Der Innenspiegel hat zwar eine annehmbare Größe, durch die kleine Heckscheibe ist das Sichtfeld aber deutlich limitiert.



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. Nur das tief gezogene Dach stört etwas. 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). Dann muss man den Schlüssel nur bei sich tragen, ver- und entriegelt wird per Fingertipp an den Türgriffen. Damit kann man sich auch nicht versehentlich aussperren, da das Auto erkennt, wenn sich der Schlüssel im Innenraum befindet und verriegelt nicht. Die Türfeststeller halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen und besitzen vorne drei Rastungen (hinten lediglich zwei). Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle vier Außensitzenden. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer das Vorfeld noch für kurze Zeit aus. Zusätzlich gibt es eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln (optionale Boarding Spots, im Testwagen vorhanden).

1,8 Kofferraum-Volumen*

⊕ Selbst die Limousine des Superb stellt einen üppigen Kofferraum zur Verfügung. Schon bei aufgerichteten Rücksitzen finden 510 Liter darin Platz. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, fasst der Kofferraum bis zum Dach beladen 630 l. Dann lassen sich bis zu 10 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum verstauen. Wird die Rücksitzlehne umgeklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 835 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man den Superb dann bis zum Dach, lassen sich 1.385 l einladen. Gegen Aufpreis ist ein variabler Ladeboden erhältlich (nicht im Testwagen).



Wird eine große Ladeöffnung benötigt, lässt sich die gesamte Heckklappe öffnen. Mit 510 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Klasse erfreulich üppig.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die zweigeteilte Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Entweder öffnet man nur den Kofferraumdeckel und belässt den Innenraum komplett geschlossen oder man drückt auf die Taste daneben, schwenkt die komplette Heckklappe inklusive Heckscheibe nach oben und erhält eine riesige Ladeöffnung bis zum Dach. Unter der geöffneten Kofferraumklappe finden Personen bis ca. 1,90 m genügend Platz. Das Format des Laderaums ist praktisch und kaum zerklüftet.

⊖ Die Ladekante liegt hoch. Beim Einladen muss das Ladegut 72 cm über die Fahrbahn gehoben werden. Beim Ausladen müssen noch immer 22 cm Überwunden werden. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen verhindert eine Stufe am Gepäckraumboden das Verschieben des Gepäcks.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert zwar mit wenig Kraftaufwand, ist aber nur von vorn zu bedienen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind Fächer und Befestigungshaken vorhanden. Gepäcknetze gibt es aber nicht. Im Kofferraum findet man eine 12-Volt-Ladedose.

⊕ In der Rücksitzlehne findet man serienmäßig eine Durchladelupe um lange Gegenstände zu verstauen. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Skisack (nicht im Testwagen).

⊖ Beim Wiederaufrichten der Rücksitzlehnen sind die Sicherheitsgurte im Weg. Sie müssen per Hand weg gehalten werden. Tut man das nicht, werden sie eingeklemmt und können dabei leicht Schaden nehmen.

2,2 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Der Superb lässt sich leicht bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, es beinhaltet Bedienelemente für Audiosystem und Bordcomputer. Pedale und Schalthebel liegen günstig. Das Gaspedal ist stehend ausgeführt und bietet viel Bedienkomfort. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Sie können ohne Zündung bedient werden, bis eine Tür geöffnet wird.



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

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). 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. 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 das 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. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit aus dem Auto lehnen, um an die Türgriffe zu kommen.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Vorn können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von fast 2,0 m eingestellt werden. Die Innenbreite ist für diese Klasse zwar knapp bemessen, dank der üppigen Kopffreiheit fällt das subjektive Raumgefühl aber dennoch gut aus.

3,0 Raumangebot hinten*

Drei Erwachsene sitzen hinten wenig bequem. Für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ist die Innenbreite knapp bemessen.

+ Auf den beiden äußeren Sitzplätzen kann man es sich aber sehr bequem machen, selbst über 2,10 m große Insassen finden ausreichend Beinfreiheit vor, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit limitiert aber auf Insassen bis gut 1,85 m. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, besonders aufgrund der äußerst üppigen Beinfreiheit.



Die Beinfreiheit für die Fondpassagiere fällt sehr großzügig aus. Personen bis zu 2,10 m Körpergröße finden hier ausreichend Platz vor. In dieser Fahrzeugklasse bleibt der Superb damit fast konkurrenzlos.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,1

KOMFORT

2,2

Federung

+ Das Fahrwerk des Superb ist sehr ausgewogen und bietet genügend Komfort. Auf langen Wellen liegt die Limousine souverän - es tritt nicht wie bei den Kombi-Modellen ein deutliches Nachschwingen auf. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten machen den Skoda hingegen etwas nervös. Er tendiert zum Stuckern. Einzelne Impulse auf die Federung, z. B. von abgesenkten Kanaldeckeln verursacht, schluckt die Limousine ordentlich. Insgesamt halten sich die Aufbaubewegungen der Karosserie in überschaubaren Grenzen, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen kaum auf. In Kurven neigt sich die Karosserie wenig. Bei Beladung verändert sich die Feder-Dämpfer-Charakteristik kaum. Weder Kopfsteinpflaster noch Querfugen oder raue Fahrbahnbeläge beeindrucken den Superb nennenswert. Er rollt auf fast jedem Untergrund sauber ab, auch bei langsamer Fahrt in der Stadt.

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

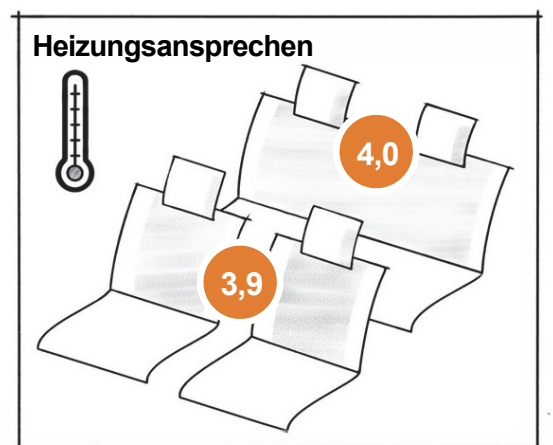
Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Superb 1.4 TSI beträgt bei 130 km/h nur 67,0 dB(A). Der Motor läuft ruhig und hält sich in allen Betriebszuständen im Hintergrund. Fährt man schneller, werden die Windgeräusche lauter als die Motorgeräusche. Ansonsten ist der Superb ein angenehmer Reisewagen, sonstige Fahrgeräusche fallen kaum auf.

2,5

Klimatisierung

+ 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, dies allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Ein Aktivkohlefilter sorgt für geruchsneutrale Luft im Innenraum. Die Umluftschaltung kann der Automatik überlassen werden.



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

- Die Heizwirkung fällt vorn wie hinten nur mäßig aus.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Sportliche Fahrleistungen darf man von der Basismotorisierung des Skoda Superb nicht erwarten. Der Vortrieb des 1,4-Liter-Turbobenziners reicht aber vollkommen aus. Bereits bei 1.500 Touren entwickelt er sein volles Drehmoment von 200 Nm, bei 5.000 1/min liegt dann die volle Leistung von 92 kW/125 PS an. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 6,9 Sekunden (gemessen im zweiten und dritten Gang). Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünfen und sechsten Gang liefert der Skoda durchschnittliche Ergebnisse ab (9,6/12,6/16,3 Sekunden).

2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders stellt absolut zufrieden. Es treten zwar in jedem Betriebszustand sanfte Vibrationen in Schalthebel und Lenkrad auf, diese fallen aber so gering aus, dass sie nicht belastend auf den Fahrer wirken. Auch wenn man den Motor deutlich hört, im höheren Drehzahlbereich mehr als bei niedrigem Drehzahlniveau, Brummen und Dröhnen liegen ihm fern.

1,9 Schaltung

+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist präzise und lässt sich leicht 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 Federsperre gegen versehentliches Einlegen gesichert. 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.

- Wenn man den Rückwärtsgang einlegt, sollte man stehen, sonst kracht es im Getriebe.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist stimmig. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Na findet in jedem Betriebszustand den passenden Gang. Auch die Gesamtübersetzung ist nicht zu kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit knapp 2.900 Touren.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Superb 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. Auch beim sanften Anlenken zeigt er bereits eine ausgeprägte Übersteuerneigung.

⊕ Der Skoda Superb weist eine gute Fahrstabilität auf. 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. Auch eine übermäßige Empfindlichkeit gegen Seitenwind konnte nicht festgestellt werden. Die elektronische Differenzialsperre und die Traktionskontrolle verhindern durchdrehende Antriebsräder bei weniger griffiger Fahrbahn.

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 leider etwas an Zentrierung. Durch die variable Lenkkraftunterstützung fällt der Kraftaufwand beim Rangieren gering aus, ohne, dass bei hohen Geschwindigkeiten das Lenkgefühl durch zu viel Servounterstützung verwaschen wird. 11,5 m Wendekreis gehen für ein so großes Auto voll in Ordnung.

1,7 Bremse

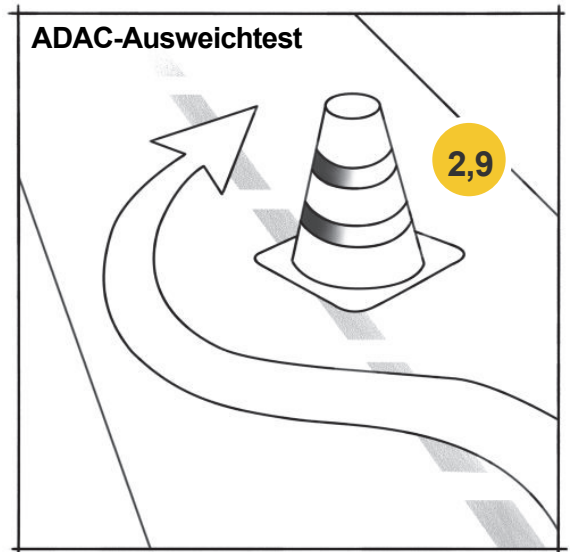
⊕ Die Bremse des Superb standfest, sie verzögert den Wagen in lobenswerten 35,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT der Größe 225/45 R17 91W). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut. Selbst beim Bremsen in Kurven bleibt der Skoda sicher in der Spur.

1,8 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.

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.

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 hochfrequent, zusätzlich schaltet sich im Stand automatisch die Warnblinkanlage zu. Die LED-Bremsleuchten sprechen deutlich schneller an als herkömmliche Beleuchtungssysteme und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut erkannt. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorn und hinten. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren unterbunden wird. Optional ist ein Müdigkeitswarner an Bord, der 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.

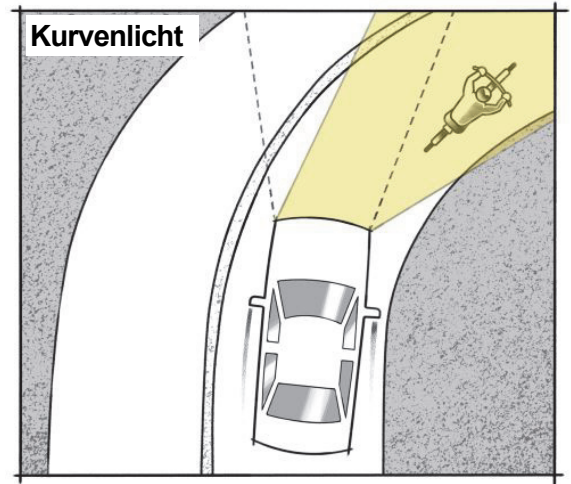
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Superb im Bereich Insassensicherheit lobenswerte 35 von 37 möglichen Punkten (Stand 05/2008). Die Insassen werden von Front-, Seiten- und Kopfairbags geschützt, den Fahrer schützt im Notfall sogar ein Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 1,90 m großen Personen guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,70 m. An den stabilen Außentürgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.

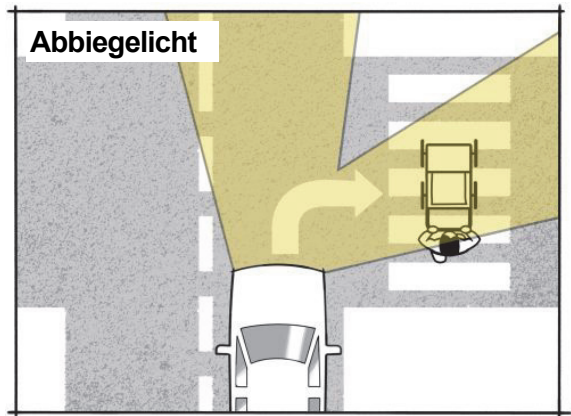
➖ Leider werden nur die vorderen Insassen optisch und akustisch ermahnt, den Sicherheitsgurt anzulegen.

1,5 Kindersicherheit

➕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Superb 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 einen Aufpreis von 50 Euro 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 Einklemmschutz. Auch sehr hohe Kindersitze finden im Skoda Platz. Es sind auf allen Plätzen Rückhaltesysteme aller Klassen erlaubt.



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.



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

– 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 noch zu aggressiv gestaltet.

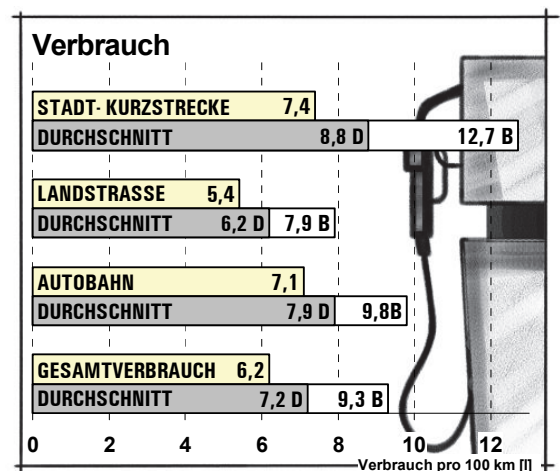
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Superb 1.4 TSI liegt bei nur 6,2 l Super alle 100 km. Die ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 169 Gramm pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erreicht der Superb damit 39 Punkte. Innerorts verbraucht die Limousine 7,4 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,1 l Super pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

+ Insgesamt fällt der Schadstoffausstoß des Superb mit Ottomotor gering aus, wenn auch auf der Autobahn etwas mehr Kohlenmonoxid ausgestoßen wird. Ebenso tritt erhöhter Partikelaustritt auf. Das Resultat dafür sind 40 Punkte im ADAC EcoTest. Insgesamt sammelt der Skoda 79 Punkte und somit vier Sterne.



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

1,7 AUTOKOSTEN

3,0 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Da Superkraftstoff relativ teuer bezahlt werden muss, reicht es trotz eines geringen Kraftstoffverbrauchs nur zu einer durchschnittlichen Bewertung.

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 1.4-Liter Turbo besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ 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 hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

4,0 Wertstabilität*

⊖ Der Superb ist in die Jahre gekommen, ein Modellwechsel rückt nahe. Deswegen wird der tschechischen Limousine ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

1,4 Kosten für Anschaffung*

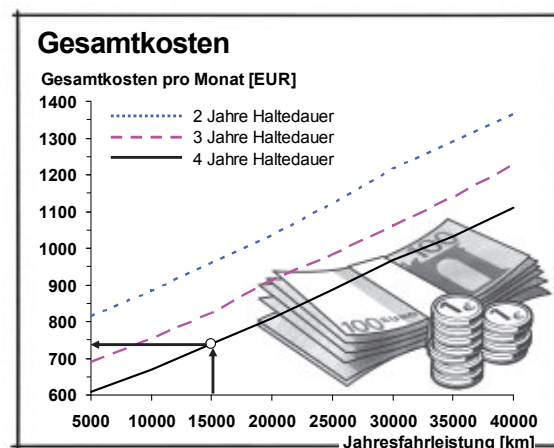
⊕ Mit gut 28.000 Euro Grundpreis kann sich der Superb 1.4 TSI Green tec Elegance in der oberen Mittelklasse sehen lassen. Gut ausgestattet und mit großzügigen Platzverhältnissen zeigt er sich im Klassenvergleich günstig.

1,2 Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten fallen moderat aus, die Steuer mit 114 Euro jährlich ist günstig. Die Vollkaskoversicherung fällt sehr günstig aus, Haftpflicht und Teilkasko liegen im Mittelfeld (KH: 17/VK: 19/TK: 23).

1,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Superb 1.4 TSI Elegance, dann kann er sich innerhalb seiner Klasse ganz vorn einordnen. Der relativ hohe prozentuale Wertverlust wird durch den erschwinglichen Anschaffungspreis relativiert. Die Betriebskosten liegen im Mittelfeld, sonst zeigt sich der Skoda kostengünstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 739 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/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]	10,5	8,2	7,7	6,4	12,1	10,0	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	222	240	250	194	212	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	6,8 S	7,9 S	9,3 S	4,5 D	4,6 D	4,6 D
CO2 [g/km]	138	158	178	215	117	119	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/23	17/23/23	17/23/23	17/23/25	19/22/26	19/22/26	17/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	114	162	206	312	196	238	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	635	691	770	980	628	641	660
Preis [Euro]	24.290	26.390	30.390	35.390	25.490	27.290	28.590

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,4/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	138 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	169 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4833/1817/1511 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1485 kg/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	447 Euro
Monatliche Gesamtkosten	739 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/23
Grundpreis	28.390 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	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.150 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	50 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.150 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	390 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 600 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.480 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten (vorn gegen Aufpreis)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	870 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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