



Skoda Superb 2.0 TDI SCR Style DSG

Fünftürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Die dritte Modellgeneration des Superb fährt mit modernem Karosseriedesign, einer hochwertigen Verarbeitung und riesigem Platzangebot vor, das einem Fahrzeug in der oberen Mittelklasse durchaus gerecht wird. Hinzu kommen gute Komforteigenschaften und ein umfangreiches Angebot an sicherheitssteigernden Assistenzsystemen. Die integrierten Regenschirme in den vorderen Türverkleidungen, die Verstellmöglichkeit des Beifahrersitzes vom Fond aus oder Komfortfußmatten zur bequemen Fußabstützung für die hinteren Insassen sind nur einige pfiffige Details, die den Superb von der Masse abheben. Die 4,86 m lange Limousine bietet vor allem im Fond riesige Beinfreiheit und der Kofferraum ist dank weit öffnender Heckklappe für eine Limousine aller Ehren wert. Der im Testwagen verbaute Zwei-Liter-Dieselmotor geht mit seinen 190 PS kräftig zu Werke und harmoniert recht gut mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe, wenn auch Schaltvorgänge nicht immer ganz so sanft vonstattengehen, wie man es von einem Fahrzeug in dieser Klasse erwarten würde. Schlussendlich ist der Superb mit einem Grundpreis von 37.050 Euro als günstige Einstiegsvariante in der oberen Mittelklasse zu sehen, die sicher auch für den ein oder anderen potentiellen Mittelklasse-Kunden eine Option darstellen wird. Noch empfehlenswerter ist letztendlich aber die 1.000 Euro teurere Kombi-Variante. Sie eignet sich nicht nur besser zum Transport von sperrigem Gepäck und ist nach hinten übersichtlicher, sondern kann auch mit einem noch stabileren Restwertverlauf punkten, was den höheren Anschaffungspreis schnell relativiert. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse, Volvo S80.

- +** hochwertige Verarbeitung, gutes Raumangebot, großer Kofferraum, hoher Fahrkomfort, viele Assistenzsysteme erhältlich
- unübersichtliches Heck, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument



ADAC-URTEIL

1,8

AUTOTEST

1,9

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9

Familie

3,3

Stadtverkehr

2,8

Senioren

1,7

Langstrecke

1,8

Transport

2,2

Fahrspaß

1,8

Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015
Text: D. Silvestro

+ Die dritte Generation des Skoda Superb überzeugt mit hochwertiger Verarbeitung, nur im Detail gibt es Raum für Verbesserungen. Alle Karosserieteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und das Ladeabteil ist weitgehend mit robustem Stoff verkleidet. Nur Details wie der fehlende Klarlack an der Motorhaubeninnenseite beeinträchtigen den guten Gesamteindruck etwas. Im Innenraum setzt sich der Eindruck guter Qualität fort. Die Armaturen sind passgenau verbaut und die direkt im Sichtbereich des Fahrers liegenden Bereiche wie die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt und haben eine gute Haptik. Auch die mit Stoff bezogenen Dachsäulenverkleidungen zeugen von hoher Qualität. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, und die Schweller werden vorn wie hinten mit Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Die Motorhaube lässt sich einfach öffnen und wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten. Motorraum und Unterboden sind von unten verkleidet, sodass der Motorraum nicht so schnell verschmutzt.

- Die Mittelkonsole sowie alle unteren Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen bestehen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Die Karosserie ist bei leichten Parkremplern oder einer unvorsichtig geöffneten Tür benachbarter Fahrzeuge ungeschützt. Es fehlen Schutzleisten an den Türen, und die lackierten Stoßfänger sind einteilig. Nur der untere Bereich der hinteren Stoßstange kann separat ausgetauscht werden, besitzt aber kaum eine Schutzfunktion. Die großen Nebelscheinwerfer sind in einer bruchgefährdeten Position angebracht und können dadurch bereits bei leichten Remplern beschädigt werden.

+ Der Superb 2.0 TDI bietet eine gute Alltagstauglichkeit. Im Skoda können vier Personen bequem sitzen, der zusätzliche schmale Fondmittelsitz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 495 kg zufriedenstellend aus. Mit dem 66 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.220 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Eine stabile Reling gibt es jedoch nur für den Kombi. Gebremste Anhänger sind bis zu einer Gesamtmasse von 2.000 kg und ungebremste bis 750 kg zulässig. Die zulässige Stützlast beträgt gute 90 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger mit zwei schweren E-Bikes montieren.

- Serienmäßig ist der Superb für den Fall einer Reifenpanne nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein Reserverad erhältlich (nicht im Testwagen). Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber zum Wechseln der Räder im Fahrzeug vor.

Während sich die Front des Superb noch recht gut abschätzen lässt, sieht man das Fahrzeugheck kaum. Das Fahrzeugende ist bei der Limousine kaum abschätzbar. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat des Superb zufriedenstellend aus. Die Fondkopfstützen lassen sich zwar versenken, die Rücksitzlehne fällt insgesamt aber recht hoch aus, sodass ein gewisser Bereich des Sichtfeldes nach hinten verdeckt wird. Der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen deutlich eingeschränkt. Die Sitzhöhe ist durchschnittlich, man hat einen zufriedenstellenden Blick auf das Verkehrsgeschehen. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind akzeptabel einsehbar. Die Außenspiegel haben eine durchschnittliche Größe und ermöglichen dadurch einen zufriedenstellenden Blick nach hinten.

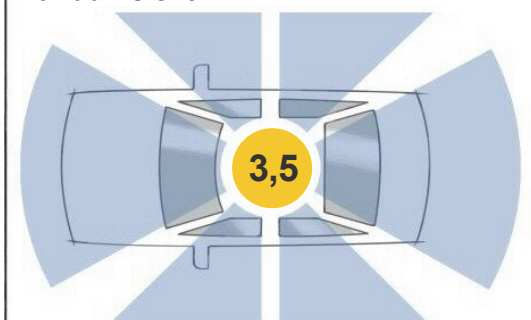
+ Dank flach verlaufender Motorhaube lassen sich niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug sehr gut wahrnehmen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren hinten. Optional sind diese auch für die Front erhältlich. Der Fahrer wird akustisch und in Verbindung mit einem Infotainmentsystem auch optisch auf Hindernisse im Rangierbereich hingewiesen. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis eine Rückfahrkamera erhältlich (beides im Testwagen). Optional kann zudem ein Einparkassistent geordert werden, der den Skoda automatisch in Längs- und Querparklücken lenkt, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen (im Testwagen vorhanden). Zudem lenkt der Superb mit dem System auch wieder selbstständig aus der Längsparklücke heraus. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und ermöglichen somit ein großes Sichtfeld. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Superb serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern samt adaptiver Lichtverteilung und dynamischem Kurvenlicht ausgestattet. Optional ist dazu ein Fernlichtassistent erhältlich, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Alternativ gibt es gegen einen höheren Aufpreis den dynamischen Lichtassistenten (im Testwagen). Dann fährt man dauerhaft mit Fernlicht und der dynamische Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Das serienmäßige Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer leuchtet die seitlichen Bereiche beim Abbiegen besser aus. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden beide Außen- und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab. Eine beheizbare Frontscheiben, die anstatt mit feinen Heizdrähten mit einer leitfähigen Beschichtung versehen ist und im Winter schnell für freie Sicht sorgt, ist optional erhältlich.

- Der kleine Innenspiegel liefert nur ein mäßiges Bild des rückwärtigen Verkehrs. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden.

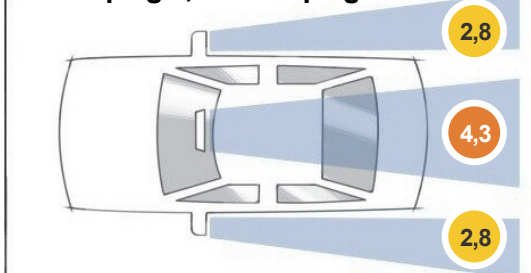


Versenkbare Kopfstützen sollten die Sicht nach hinten verbessern, wird allerdings durch breite Dachsäulen und eine relativ hohe Rücksitzbanklehne verhindert.

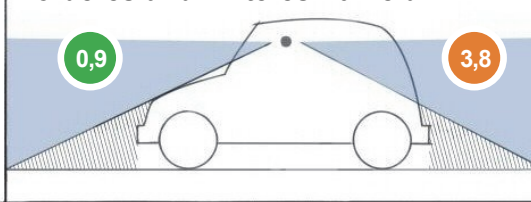
Rundumsicht



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.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mittels Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Kessy". Damit kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug erkennt, wenn man sich mit dem Schlüssel nähert und entriegelt es automatisch, sobald man den Türgriff berührt. Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar niedrig positioniert, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit 52 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man dank weit öffnender Türen und großer Türausschnitte bequem. Nur die abfallende Dachlinie der Limousine kann beim Ein- und Aussteigen etwas störend sein. Der Superb Style ist serienmäßig mit einem Fahrlichtsensor samt Coming-/Leaving-Home-Funktion ausgestattet. Zudem gibt es Spots in den Außenspiegeln. Dabei werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten für eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben vorn wie hinten drei Haltepositionen.

⊖ Die optionale Diebstahlwarnanlage beinhaltet eine Safe-Sicherung. Sperrt man dann das Auto ab, während sich noch Personen darin befinden, können diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt. Auf die aktivierte Safe-Sicherung wird der Fahrer beim Abschalten der Zündung im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel oder zweimaliges Antippen des Türgriffes manuell deaktiviert werden.

⊕ Das Kofferraumvolumen des Superb fällt vor allem für eine Limousine äußerst großzügig aus. Gemessen bis zur Hutablage lassen sich bis zu 515 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 625 l - dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 925 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.440 l, wenn man das Fahrzeug dachhoch belädt.



Mit eindrucksvollen 515 l bis maximal 1.440 l Volumen zählt der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse zu den Größten.

Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Fahrbahn. Gepäck muss somit recht weit angehoben werden. Beim Ausladen muss wiederum eine ca. 20 cm hohe Stufe überwunden werden, da der Ladeboden entsprechend niedriger als die Ladekante liegt. Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht kein komplett ebener Ladeboden, was die Nutzbarkeit des Kofferraums einschränken kann. Die Ladeöffnung ist äußerst hoch und durchschnittlich breit. Nicht ideal ist das Format. Durch die schräg stehende Heckscheibe ist vor allem die Ladehöhe eingeschränkt. Sperriges Gepäck lässt sich in der Limousine daher nicht unterbringen. Hier hat der Kombi klare Vorteile.

⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis über 1,90 m genügend Platz. Wählt man die Komfortöffnung für die Heckklappe (im Testwagen), muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch - wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Im Dunkeln zeigt sich der Kofferraum gut beleuchtet. Es gibt zwei Leuchten in der Heckklappe und eine Lampe in der Seitenverkleidung. Letztere ist als Taschenlampe ausgeführt und kann heraus genommen werden.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Dafür gibt es ab der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig eine Fernentriegelung im Kofferraum. Die Lehnenteile klappen dann automatisch nach vorn. Serienmäßig findet man eine Durchlademöglichkeit in der Lehne. Optional ist ein Skisack lieferbar. Darüber hinaus findet man links (hier befindet sich der optionale Subwoofer) und rechts in der Seitenverkleidung je ein Ablagefach. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen. Nur für die Ausstattungsvariante Ambition gibt es optional eine umklappbare Beifahrersitzlehne. Dann lassen sich auch sehr lange Gegenstände verstauen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,1 INNENRAUM

1,6 Bedienung

Der Skoda Superb kann dank klar gegliederter Bedienelemente und dem großen Touchscreen mit Annäherungssensor des optionalen Radio-/Navigationssystem Columbus mit einer einfachen und intuitiven Bedienung punkten. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden muss. Die Funktionen der Klimaautomatik erschließen sich aber schnell. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display neben den Drehreglern angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z. B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach etwa zehn Minuten automatisch ab, um nicht unnötig Kraftstoff zu verbrauchen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet, ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Der Wählhebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (Serie). Über das Bordmenü kann der Regensensor bei Bedarf auch deaktiviert werden - dann gibt es ein einstellbares Intervall. Der Lichtschalter ist recht gut erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Ein Fahrlichtsensor ist in der Style-Ausstattung Serie, einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen). Die Steuerung der Nebelleuchten ist in den Lichtschalter integriert. Sie lassen sich durch Herausziehen des Schalters aktivieren.



Der Skoda Superb überzeugt durch eine gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Instrumente sind klar gegliedert und lassen sich gut ablesen. Mit dem Bordcomputer können mittels verschiedener Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z. B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Kombiinstrument und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem Columbus ist mit einer Bildschirmdiagonale von acht Zoll und einem Annäherungssensor ausgestattet, der erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das im Testwagen verbaute Lautsprechersystem Canton sorgt selbst bei lauter Musik für klaren Klang und kräftige Bässe. Vorn wie hinten findet sich eine Reihe an gut nutzbaren Ablagen. In den vorderen Türfächern haben große Flaschen Platz und optional gibt es einen kleinen Mülleimer. Darüber hinaus ist je ein Regenschirm in der vorderen Türverkleidung integriert. Zudem gibt es vorn Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach am Himmel und ein kleines Fach links unter dem Lenkrad. Im Fond sind Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer zu finden. Gegen Aufpreis kann man im Fond eine 230V-Steckdose ordern. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Die Leseleuchten hinten können sogar vom Fahrerplatz aus eingeschaltet werden. Die optionale Ambientebeleuchtung sorgt für eine indirekte Beleuchtung der Armaturentafel, der Türverkleidungen sowie der Fußräume (im Testwagen). Helligkeit und Farbe können eingestellt werden. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer im Kombidisplay informiert. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Gegen Aufpreis gibt es zwei unterschiedliche Abstandsregelsysteme. In der günstigeren Ausführung regelt das ACC bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h, wählt man das teurere System mit einem hochwertigeren Radarsensor, lässt sich das System bis 210 km/h einstellen.

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeigen für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar - beim Vorgänger waren diese noch im Kombiinstrument untergebracht. Die Gurtschlösser sind aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole nicht ideal erreichbar.

2,4

Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Personen bis rund 1,95 m Körpergröße eine bequeme Sitzposition vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist absolut gesehen ordentlich, im Klassenvergleich betrachtet akzeptabel dimensioniert. Das Raumgefühl ist angenehm, auch wenn die wuchtige Mittelkonsole etwas beengend wirkt.

2,5

Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond ist das Raumangebot des Skoda Superb großzügig bemessen. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, findet man hinten eine enorme Beinfreiheit vor. Eingeschränkt ist dagegen die Kopffreiheit, was auch an der im Fond abfallenden Dachlinie der Limousine liegt. Die Kopffreiheit reicht aber immer noch für knapp 1,90 m große Personen. Die Innenraumbreite im Fond fällt im Klassenvergleich betrachtet zufriedenstellend aus. Zwei Personen finden sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander wird es aber recht eng. Das subjektive Raumgefühl ist dennoch sehr angenehm.



Die Beinfreiheit für die Fondpassagiere fällt sehr großzügig aus. Personen bis 1,90 m Körpergröße finden hier ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Skoda Superb ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind geteilt umklappbar. Sitzvarianten werden für den Superb nicht angeboten.

1,9

KOMFORT

2,0

Federung

Neben dem Standardfahrwerk sind für den Superb Style ein Sportfahrwerk mit einer Tieferlegung von 15 mm oder ein Schlechtwegefahrwerk mit einer um 15 mm größeren Bodenfreiheit erhältlich. Als dritte Option ist das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (DCC) mit einstellbarer Dämpfercharakteristik erhältlich. Dieses besitzt ebenfalls eine Tieferlegung von 10 mm. Zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gibt es drei Kennlinien (Comfort, Normal, Sport), die eine große Spreizung bieten. Zusätzlich passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Generell eignet sich der Comfort-Modus gut für niedrige Geschwindigkeiten, da dann grobe Unebenheiten und Einzelhindernisse sehr gut absorbiert werden, die Karosserie im Gegenzug aber deutlich zum Nachschwingen tendiert. Der Sport-Modus empfiehlt sich für höhere Geschwindigkeiten, da dann die Aufbaubewegungen deutlich geringer ausfallen und das Fahrzeug satter auf der Straße liegt, allerdings dringen dann Querfugen und Einzelhindernisse deutlicher zu den Insassen durch.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk ausgewogen abgestimmt. Leichte Aufbaubewegungen sind auf langweiliger Fahrbahn aber auch in diesem Modus vorhanden. Die Karosserieneigungen halten sich bei einem Lenkimpuls oder in schnell durchfahrenen Kurven in Grenzen. Kurze Bodenwellen schluckt die Federung ordentlich, doch werden diese trotz der komfortablen Abstimmung am deutlichsten wahrgenommen. Besonders bei häufigem Aufkommen wird der Skoda als etwas unruhig wahrgenommen. Grobe Einzelhindernisse sowie Querfugen absorbiert die Federung souverän, diese dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge werden gut von den Insassen fern gehalten.

1,7

Sitze

⊕ Neben der Standard-Polsterung sind für den Superb Style eine Leder- oder Leder-Alcantara-Ausstattung erhältlich. Dann lassen sich die Vordersitze zudem elektrisch einstellen. In Verbindung mit der im Testwagen verbauten Lederausstattung ist eine Sitzbelüftung vorn erhältlich, die für eine sehr gute Atmungsaktivität sorgt (im Testwagen). Optional ist eine elektrische Einstellung des Beifahrersitzes aus dem Fond erhältlich. Die Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen und es ist auch eine Sitzflächenneigungseinstellung möglich. Darüber hinaus besitzen beide Sitze vorn eine in der Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze. Die Sitze sind vorn gut konturiert und bieten einen angenehmen Sitzkomfort, Personen unterschiedlicher Statur finden eine bequeme Sitzposition. Sowohl die Flächen als auch die hohen Lehnen sind körpergerecht ausgeformt und bieten einen guten Halt. Die Sitzflächen sind aber leider nicht ausziehbar. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett fest abstützen. Auf den äußeren Rücksitzen ist der Sitzkomfort ebenfalls gut. Die Lehne ist hoch und bietet einen zufriedenstellenden Halt, allerdings ist die Polsterung etwas straff. Die Sitzposition geht im Fond in Ordnung, die Sitzfläche könnte aber etwas steiler sein.

1,7

Innengeräusch

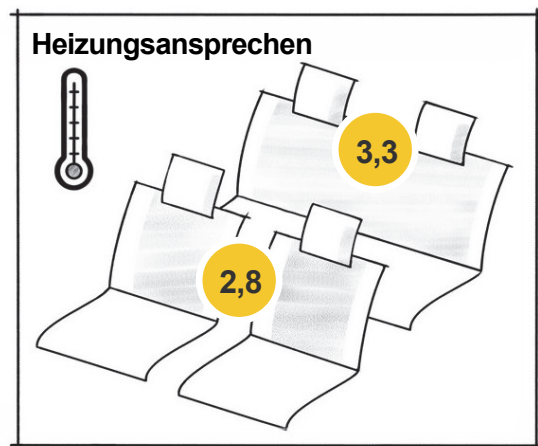
⊕ Der Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei Tempo 130 beträgt das Innenraumgeräusch gerade einmal 66,6 dB(A). Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum zu den Insassen durch, wenn auch letztere bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig sind. Das Diesellaggregat zeigt sich gut gekapselt und wird akustisch nur wenig im Innenraum wahrgenommen.

2,0

Klimatisierung

Der Superb Style ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine Dreizonen-Klimaautomatik an Bord (im Testwagen). Der Innenraum wird im ADAC Heizungstest vorn wie hinten zufriedenstellend schnell auf Wohlfühltemperatur erwärmt.

⊕ Sowohl Fahrer und Beifahrer als auch die hinteren Insassen können die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für alle Sitzplätze gemeinsam. Es besteht die Möglichkeit, zwischen drei Automatikprogrammen zu wählen (sanft, mittel, intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Superb Serie.



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

1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 190 PS (bei 3.500 1/min) und bietet schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes maximales Drehmoment von 400 Nm (bei 1.750 1/min). Dadurch punktet der mit einem Doppelkupplungsgetriebe ausgestattete Superb mit guten Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h schließt der Superb bei Kickdown nach nur 5,1 s ab. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 234 km/h.

2,3

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgekapselt. Nach dem Kaltstart läuft das Aggregat rau und unkultiviert. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Insgesamt dringen wenige Vibrationen während der Fahrt über das Lenkrad zum Fahrer durch, gänzlich ferngehalten werden sie allerdings nicht. Bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Dröhnen, erzeugt darüber hinaus aber kaum Störfrequenzen.

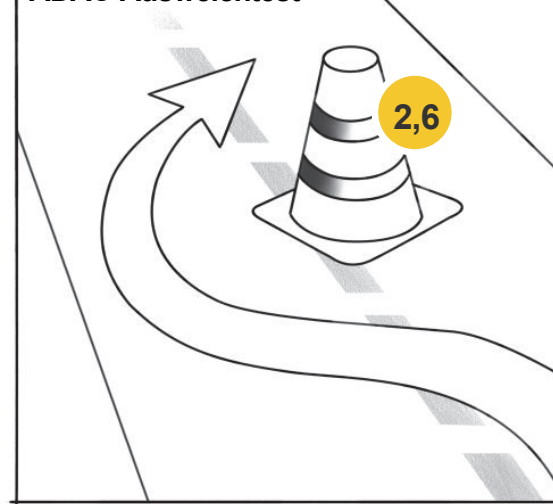
⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sorgt dank schneller und weitgehend ruckfreier Schaltvorgänge für hohen Schaltkomfort. Dennoch kann das DSG nicht immer völlig überzeugen. Gelegentlich dauert es, bis bei Leistungsabforderung der richtige Gang gefunden ist. Oft fährt man dann kurzzeitig mit unverhältnismäßig hoher Drehzahl. Dank Schaltwippen am Lenkrad kann der Fahrer auch manuelle Schaltvorgänge durchführen. Die Gangwechsel werden auch bei manueller Betätigung sehr schnell vollzogen. Die Bedienung des Wählhebels ist insgesamt gut. Die Auto-Hold-Funktion hindert das Fahrzeug am Wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, dauert es kurz, bis die Fahrstufe gewechselt wird. Die Kriechfunktion setzt spontan ein, wenn man von der Bremse geht, lässt sich aber nicht besonders fein dosieren. Ein Start-Stopp-System ist Serie.

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-DSG gehen in Ordnung, durch die große Spreizung der Gänge sind aber häufige Gangwechsel nötig. Ein siebter Gang hätte der Oberklasse-Limousine gut gestanden. Der sechste Gang ist recht lang übersetzt. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor mit nur 2.200 1/min.

Das Fahrverhalten des Superb ist insgesamt sicher, auch wenn das Verhalten im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen kann. Lenkt man ruckartig an, wie es in einer Schrecksituation der Fall sein könnte, reagiert der Skoda zwar spontan auf den Lenkbefehl, neigt aber bereits in dieser Phase zu leichtem Übersteuern. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler - dank effektiver ESP-Eingriffe kann Schleudern verhindert werden. Das Verhalten ist zwar nicht unsicher, für ungeübte Fahrer aber anspruchsvoll. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, kann das Heck leicht nachdrängen. Im Bedarfsfall regelt aber das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls stabilisiert sich das Fahrzeug schnell wieder von selbst und hält gut die Spur, dabei ist aber eine gewisse Karosserieneigung vorhanden. Sowohl beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen oder bei Spurrillen ist der Geradeauslauf gut. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Querdifferenzialsperre (XDS+) verhindern ein Durchdrehen der Antriebsräder und verbessern die Traktion beim Anfahren. Darüber hinaus erhöht die Sperre die Agilität des Fahrzeugs bei schneller Kurvenfahrt, indem sie das entlastete kurveninnere Rad leicht abbremst. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch. Der Grenzbereich ist breit und kündigt sich rechtzeitig an. Das Fahrzeug schiebt dann gut kontrollierbar über die Vorderräder.

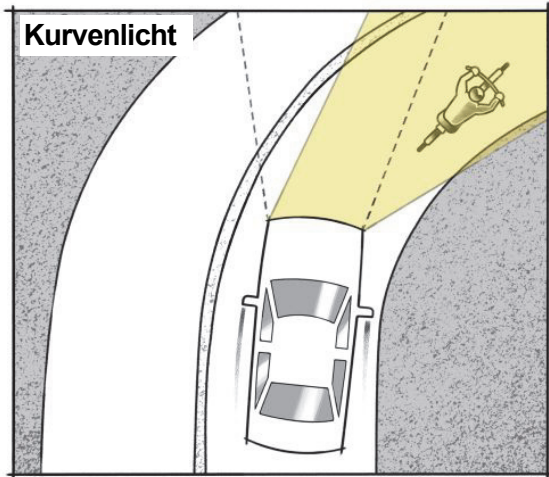
ADAC-Ausweichtest



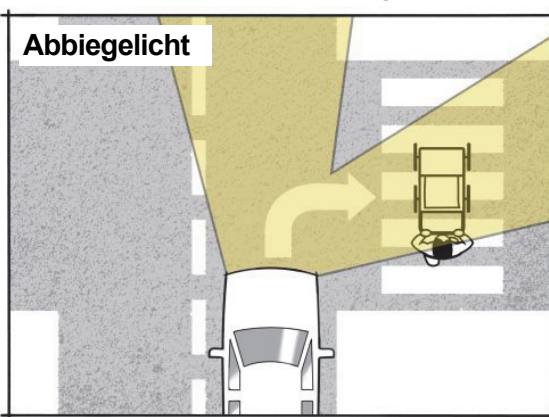
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Ordert man die Fahrprofilauswahl oder das DCC, lässt sich die Lenkunterstützung anpassen. Im Comfort-Modus zeigt sich die Lenkung leichtgängig, bietet aber keine so gute Rückmeldung. Im Sport-Modus fällt die Lenkunterstützung geringer aus, dafür ist das Lenkgefühl besser. Der Wendekreis des Skoda Superb fällt mit 11,8 m im Klassenvergleich gering aus.

⊕ Die Lenkung bietet eine gute Mittenzentrierung und spricht gut auf Lenkbefehle an. Bei kleinen Lenkwinkeln bauen beide Achsen gleichmäßig Seitenführungskräfte auf. Auch größere Lenkwinkel werden spontan umgesetzt. Gegenüber dem Kombi neigt sich die Karosserie nicht ganz so stark, wodurch die Hinterachse etwas schneller Seitenführung aufbaut. Der Fahrer erhält im Normal-Modus eine gute Rückmeldung, nur um die Mittellage könnte das Lenkgefühl etwas ausgeprägter sein. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering, vor allem im Comfort-Modus. Der Kurbelaufwand hält sich ebenfalls in Grenzen. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.



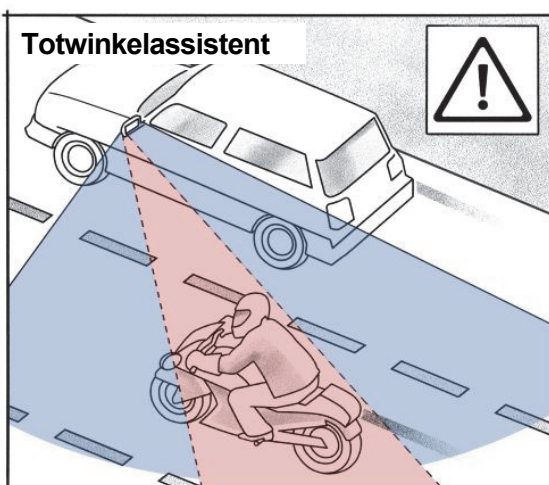
Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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.

⊕ Der Skoda Superb 2.0 TDI DSG überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 35,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P7 94W der Größe 235/45 R18). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

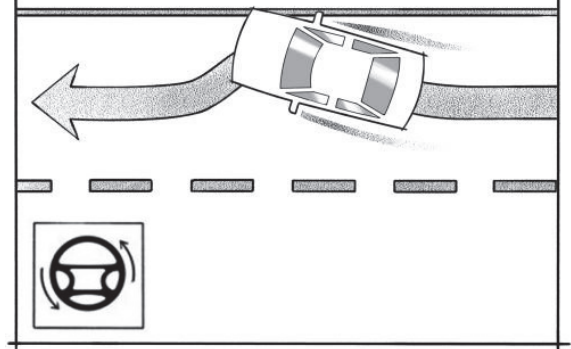
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Der Superb Style ist ab Werk mit Bi-Xenonscheinwerfern samt adaptiver Lichtverteilung (Stadt-, Autobahnlicht), Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) ausgestattet.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden, man fährt dauerhaft mit Fernlicht. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Gegen Aufpreis gibt es eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und den Fahrer bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Das Umfeldüberwachungssystem "Frontradarassistent inklusive City-Notbremsfunktion" ist bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird er durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßigen LED-Rückleuchten sind von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Gegen Aufpreis gibt es einen Spurhalte- (Lane Assist) und einen Spurwechselassistenten (Blind Spot Detection). Der Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren (ab 65 km/h). Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Die Blind Spot Detection erkennt Fahrzeuge, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung, wenn er die Spur wechseln möchte. Zusätzlich unterstützt das System beim Rückwärtsausparken aus Querlücken und warnt den Fahrer, wenn sich andere Fahrzeuge nähern (Rear Traffic Alert). Nach optischer Warnung leitet das System im Bedarfsfall automatisch eine Bremsung ein. Eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Speedlimiter ist ab Werk an Bord. Eine Verkehrszeichenerkennung ist gegen Aufpreis erhältlich. Die Richtungsänderungsanzeige funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, das ist beim Abschleppen von Vorteil. Rückleuchten in den vorderen Türverkleidungen und Strahler im Fond machen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht auf geöffnete Türen aufmerksam.

Spurhalteassistent



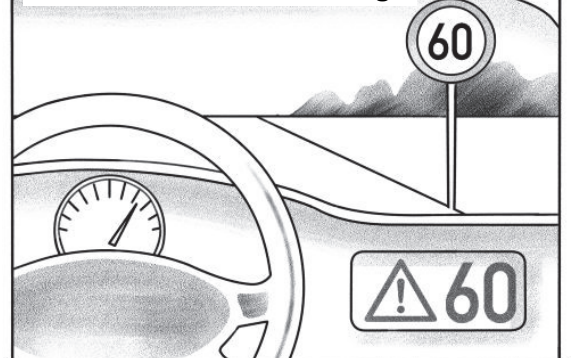
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Einschlafwarner



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

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Skoda Superb überzeugt bei den ADAC Crashtests mit 85 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - insgesamt erhält der Skoda die vollen fünf Sterne (Stand 06/2015). Der Superb ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die vorderen und die Gurte der äußeren Fondsitze besitzen Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen somit auch für große Personen bis rund 1,90 m. Vorn liegen die Stützen nah am Kopf, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimalen Schutz bieten. Im Fond lassen sich die Kopfstützen zwar nur für kleine Personen bis rund 1,70 m weit genug herausziehen, doch kann bei der Limousine das Dach eine gewisse Abstützfunktion übernehmen, wodurch auch größere Personen bei einem Heckaufprall einen gewissen Schutz haben. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Superb ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem mit Seitenairbags im Fond. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Erstmals für den Superb erhältlich ist der Notfallassistent (nur in Verbindung mit DSG und ACC). Das System kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall die Teilsteuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht. Dabei wird die Warnblinkanlage aktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind rechts im Kofferraum hinter einer beschrifteten Klappe untergebracht. Bei voll beladenem Kofferraum sind sie unter Umständen schlecht erreichbar.

Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält die Superb Limousine im ADAC Crashtest gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand 06/2015). Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken einwandfrei fixieren. Gegen Aufpreis gibt es auch Isofix-Halterungen für den Beifahrersitz. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist gut und die Gurtschlösser sind fest fixiert. Dadurch können Kindersitze auch mit den normalen Gurten einwandfrei befestigt werden. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen und die Anlenkpunkte liegen weit auseinander. Die Anlenkpunkte der äußeren Gurte sind aber etwas weit vorn und unter dem Polster angebracht, dadurch müssen die Gurte mit erhöhtem Kraftaufwand festgezogen werden, um Kindersitze lagestabil und sicher befestigen zu können. Die Gurtschlösser der Außensitze sind optimal angeordnet. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind mittels Schüsselschalter abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz, als auch auf den äußeren Rücksitzen nicht ideal unterbringen. Auf der Rücksitzbank können diese am Dachholm anstoßen und auf dem Beifahrersitz stört die nicht ausbaubare Kopfstütze. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko gemindert wird. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen verwendet werden.

– Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

2,1 Fußgängerschutz

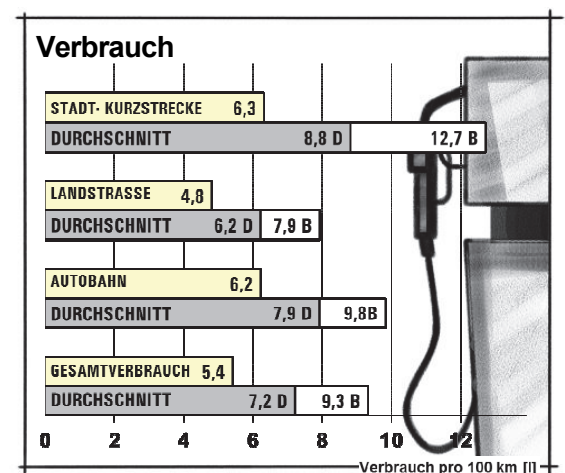
+ Im ADAC Crashtest erreicht der Superb im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

– Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe sind dagegen noch zu aggressiv gestaltet.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂*

+ Der Skoda Superb 2.0 TDI DSG kann mit einem recht niedrigen Kraftstoffverbrauch punkten. Im ADAC EcoTest erhält der Skoda mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 174 g/km 37 Punkte im CO₂-Kapitel. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 6,3 l/100 km, außerorts 4,8 l/100 km und auf der Autobahn 6,2 l/100 km.



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

1,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, der 2.0 TDI Dieselmotor mit 190 PS erfüllt durch Einsatz eines SCR-Systems mit AdBlue-Einspritzung die Abgasnorm Euro6. Der Lohn sind 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der getestete Superb mit 86 Punkten vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

1,9 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch des Superb 2.0 TDI DSG im Klassenvergleich recht niedrig ausfällt, erreicht er in diesem Kapitel eine sehr gute Bewertung.

2,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 28.000 km oder zwei Jahre ist eine Inspektion mit Ölwechsel fällig, dazwischen nach zwölf Monaten oder alle 60.000 km ist eine Inspektion ohne Ölwechsel vorgeschrieben. Der 2,0-Liter-TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km erneuert werden muss.

- + 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 bessere Benotung.

2,1

Wertstabilität*

- + Für den neu auf dem Markt erhältlichen Skoda Superb kann in Verbindung mit der getesteten Motorisierung für den vierjährigen Berechnungszeitraum (15.000 km/Jahr) ein stabiler prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

2,4

Kosten für Anschaffung*

- + Der Grundpreis von 37.050 Euro geht für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse vollkommen in Ordnung. Zumal der Superb Style eine ordentliche Serienausstattung besitzt. Ein Navigationssystem, Seitenairbags hinten sowie einige sicherheitsrelevante Assistenzsysteme lässt sich Skoda allerdings extra bezahlen.

2,5

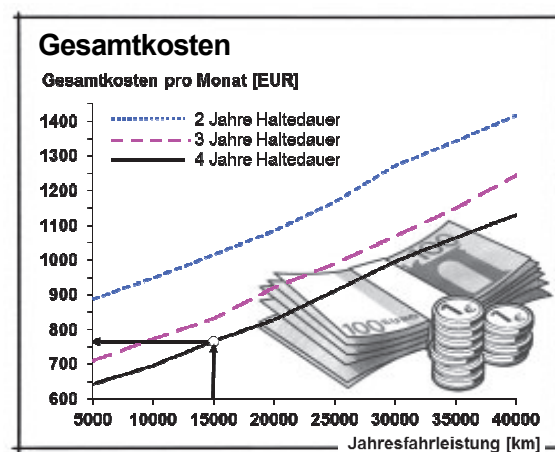
Fixkosten*

- + Die jährlichen Fixkosten fallen im Klassenvergleich betrachtet günstig aus. Allerdings beträgt allein die jährliche Kfz-Steuer bereits 236 Euro. In der Haftpflichtversicherung ist der Superb günstig eingestuft (KH: 16). Teil- und Vollkaskoeinstufung fallen durchschnittlich aus (TK: 24; VK: 23).

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

- + Betrachtet man im Klassenvergleich die absoluten monatlichen Gesamtkosten, dann kann der Superb ein sehr gutes Ergebnis einfahren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 766 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1984	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	162 (220)	206 (280)	88 (120)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	320/1450	350/1500	350/1700	250/1500	340/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,6	8,0	7,0	5,8	10,9	8,8	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	220	232	243	250	206	220	237
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 l S	4,8 l S	5,9 l S	6,2 l S	7,1 l S	4,0 l D	4,0 l D	4,1 l D
CO2 [g/km]	122	112	134	143	159	103	105	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/22	16/22/21	16/22/21	16/22/21	16/22/24	18/23/24	18/23/24	16/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	82	62	114	136	168	168	210	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	615	620	773	862	919	619	627	757
Preis [Euro]	24.590	25.790	29.790	35.550	37.990	26.490	28.190	32.290

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/4,8/6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	118 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4861/1864/1468 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1605 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1220 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	124 Euro
Monatlicher Wertverlust	471 Euro
Monatliche Gesamtkosten	766 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/24
Grundpreis	37.050 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	ab 320°
Automatikgetriebe	2.760 Euro°
City-Notbremsfunktion	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	910 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 190°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parklenkassistent	610 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Totwinkelassistent)	820 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (inkl. Spurassistent)	820 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro
Einparkhilfe hinten (vorn: 310)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	2,1
Sicht	2,3	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,3
Kofferraum-Volumen*	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	2,1
Bedienung	1,6	Umwelt/EcoTest	1,7
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO2*	2,3
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	1,9		
Federung	2,0		
Sitze	1,7		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	2,0		
Motor/Antrieb	1,9		
Fahrleistungen*	1,9		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	2,0		

AUTOKOSTEN

1,9

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	2,4
Fixkosten*	2,5
Monatliche Gesamtkosten*	1,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen