

Autotest



Skoda Superb Combi 2.0 TDI SCR Style

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







E-Klasse T-Modell, Volvo XC70.





Stand: Oktober 2015 Text: Martin Brand

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

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 jedoch 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 schließen und wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten. Motorraum und Unterboden sind von unten verkleidet, sodass der Motorraum nicht so schnell verschmutzt.

Die Mittelkonsole, alle unteren Bereiche des Armaturenbretts sowie der Türverkleidungen bestehen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. 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 kleinen Remplern beschädigt werden.

2,1

Alltagstauglichkeit

Der Superb Combi 2.0 TDI erreicht ein gutes Resultat bei der Alltagstauglichkeit. Im Skoda können vier Personen bequem sitzen, der schmale Fondmittelsitz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 485 kg zufriedenstellend aus. Mit dem 66 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.375 km möglich. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. 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.

Sicht

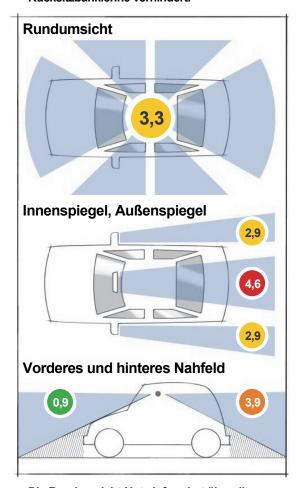
Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat des Superb Combi zufriedenstellend aus. Die Fondkopfstützen lassen sich zwar versenken, die Rücksitzlehne fällt insgesamt aber recht hoch aus, so dass ein gewisser Bereich des Sichtfeldes nach hinten verdeckt wird. Der Blick nach schräg hinten wird durch die massiven D-Säulen 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 besitzen eine durchschnittliche Größe und ermöglichen dadurch einen zufriedenstellenden Blick nach hinten.

Die Karosserie des Superb Combi kann ordentlich abgeschätzt werden. Dank flach verlaufender Motorhaube lassen sich niedrige Hindernisse 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 (nicht im Testwagen). Zudem lenkt der Superb mit dem System auch wieder selbstständig aus der Längsparklücke heraus. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkbereich 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.



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.

Ein-/Ausstieg

Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer 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". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug erkennt, wenn man sich mit dem Schlüssel nähert und entriegelt das Fahrzeug 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 rund 53 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man dank weit öffnender Türen und sehr großer Türausschnitte bequem. Der Superb Style ist serienmäßig mit Fahrlichtsensor, der eine Coming-/Leaving-Home-Funktion beinhaltet, sowie Spots in den Außenspiegeln ausgestattet. 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.

1,6

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des Superb Combi fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung lassen sich bis zu 470 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 710 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 950 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.605 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.



Mit 470 I bis maximal 1.605 I Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse recht üppig.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis knapp 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. Dank der niedrigen Ladekante, die nur 62 cm über der Fahrbahn liegt und dem zur Ladekante hin fast ebenen Ladeboden (variabler Ladeboden in oberer Stellung), lässt sich der Superb Kombi einfach beladen. Die Ladeöffnung ist hoch und durchschnittlich breit. Durch das zweckmäßige Format lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren.

Nach dem Umlegen der Lehnen entsteht ein ebener Ladeboden, es stört keine Stufe an der Rückbank. 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 dadurch herausgenommen werden.

Große Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen.

2,2

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. Gegen Aufpreis gibt es einen variablen Ladeboden mit Ablagemöglichkeiten unter der Kofferraumabdeckung (ca. 40 l). 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. Optional sind ein Gepäcknetz am Kofferraumboden sowie ein Sicherheitstrennnetz erhältlich. Letzteres kann am Dach eingehängt werden und trennt dann den Koffer- vom Innenraum ab. Nur für die Ausstattungsvariante Ambition gibt es optional eine umklappbare Beifahrersitzlehne. Dann können auch sehr lange Gegenstände verstaut werden.

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



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 Einstellund 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



Der Skoda Superb überzeugt durch eine gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

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 Schalthebel 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. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Instrumente sind klar gegliedert und lassen sich gut ablesen. Mit dem Bordcomputer können mittels verschiedener Kurz- 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 auch bei lauter Musik für klaren Klang und kräftige Bässe. Vorn wie hinten finden sich eine Reihe an gut nutzbaren Ablagen. In den vorderen Türfächern finden 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 gibt es Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer. 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.

^{2,2} Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Personen bis knapp zwei Meter 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.

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.



Die Beinfreiheit für die Fondpassagiere fällt sehr großzügig aus. Personen bis 1,95 m Körpergröße finden hier ausreichend Platz vor.

Limitiert ist die Kopffreiheit - aber auch die reicht für rund 1,95 m große Insassen. 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.



Innenraum-Variabilität

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



KOMFORT



Federung

Neben dem Standardfahrwerk werden für den Superb Style ein Sportfahrwerk mit einer Tieferlegung von 15 mm oder ein Schlechtwegefahrwerk mit einer um 15 mm größeren Bodenfreiheit angeboten. 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 eignet sich gut für höhere Geschwindigkeiten, da dann die Aufbaubewegungen deutlich geringer ausfallen und das Fahrzeug besser 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 langwelliger 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.



Sitze

Neben der Standard-Polsterung sind für den Superb Style eine Leder- oder Leder-Alcantara-Ausstattung (im Testwagen) erhältlich. Dann sind die Vordersitze zudem elektrisch einstellbar. In Verbindung mit der Lederausstattung ist eine Sitzbelüftung vorn erhältlich. 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

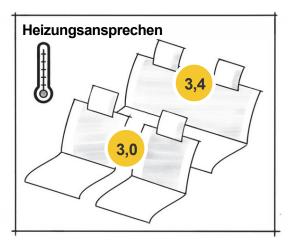
Der Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei Tempo 130 beträgt das Innenraumgeräusch gerade einmal 66,8 dB(A). Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum zu den Insassen durch, wenn auch letztere bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig sind. Das Dieselaggregat 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 auf Wohlfühltemperaturen 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



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

sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Superb Serie.

2,1

MOTOR/ANTRIEB

2,2

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). Damit erreicht der Superb Combi in Verbindung mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe insgesamt ein gutes Resultat bei den Fahrleistungsmessungen. Die Elastizitätswerte überzeugen im vierten und fünften Gang, im sechsten zeigt sich der Superb aufgrund der langen Übersetzung durchzugsschwach. Um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen, braucht der Skoda im vierten Gang 6,5 Sekunden und im fünften Gang 12,3 Sekunden. Den Sprint von 60 auf 100 km/h schließt der rund 1,6 Tonnen schwere Superb nach nur 4,8 s (gemessen im dritten Gang) ab.

Im sechsten Gang können die Elastizitätswerte nicht überzeugen. Hier vergehen 21,5 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird.

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 wenig Vibrationen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel 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.

^{1,9} Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist Skoda gut gelungen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und die Vorwärtsgänge sind präzise geführt. Sie lassen sich problemlos einlegen, ein gewisser Schaltwiderstand ist aber vorhanden. Soll es schnell gehen, steigt der Widerstand zwar etwas an, schnelles Schalten ist aber dennoch möglich. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Zudem ist er synchronisiert, sodass er verschleißarm eingelegt werden kann. Das Anfahren klappt dank gut dosierbarer Kupplung problemlos, an Steigungen unterstützt die serienmäßige Autohold-Funktion. Diese hindert das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen, ohne dass man die Bremse betätigen muss - fährt man an, wird die Feststellbremse automatisch deaktiviert. Bei deaktivierter Autohold-Funktion rollt das Fahrzeug aber zurück, da es keine Berganfahrhilfe gibt. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung spontan an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Motor springt aber nicht an, wenn der erste Gang bereits eingelegt ist - zum Motorstart muss man wieder in die Neutral-Stellung.

Getriebeabstufung

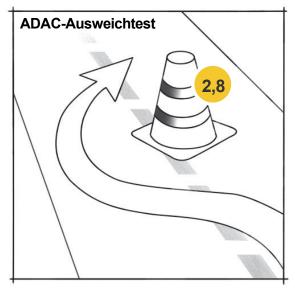
Die Getriebeabstufungen der sechs Vorwärtsgänge passen gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. Für alle Geschwindigkeitsbereiche steht ein passender Gang zur Verfügung und auch die Drehzahlsprünge beim Schalten fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) im größten Gang mit niedrigen Motordrehzahlen (ca. 2.200 1/min) unterwegs ist.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des Superb Combi ist insgesamt sicher, auch wenn er im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen kann. Lenkt man ruckartig an, wie es eventuell in einer Schrecksituation der Fall sein könnte, reagiert er zwar spontan auf den Lenkbefehl, begibt sich aber bereits in dieser Phase etwas übersteuernd auf Ausweichkurs. Beim Zurücklenken verstärkt sich die Übersteuerneigung und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler - effektive ESP-Eingriffe und beherztes Lenken des Fahrers verhindern ein Schleudern, das Verhalten ist für ungeübte Fahrer anspruchsvoll. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, drängt das Heck etwas nach, 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 des Combis 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.



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

2,2

Lenkung*

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 Combi 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. Wird mit großem Winkel angelenkt, neigt sich zunächst die Karosserie etwas, bevor der Superb stabil der vorgegebenen Richtung folgt. 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.



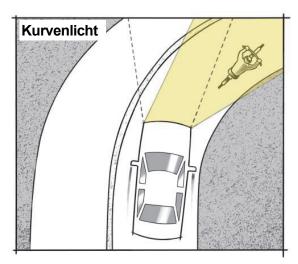
Bremse

Der Skoda Superb Combi 2.0 TDI überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 36,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental ContiPremiumContact 5 94W der Größe 215/55 R17). 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 bei Bremsungen in Kurven ist gut.

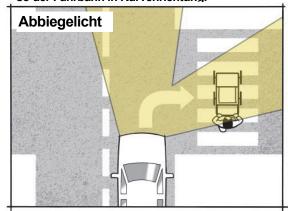
1,4 SICHERHEIT

Os Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

🕀 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. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, der sowohl bei vorausfahrenden als auch bei entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht abund wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden, man fährt allerdings 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. Bremst 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



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



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.



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

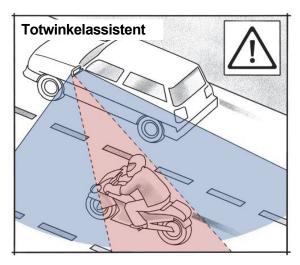
des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung, wenn er die Spur wechseln möchte. Zusätzlich unterstützt das System beim Rückwärtsausparken aus Querlücken und warnt den Fahrer, wenn sich andere Fahrzeuge nähern (Rear Traffic Alert).

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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

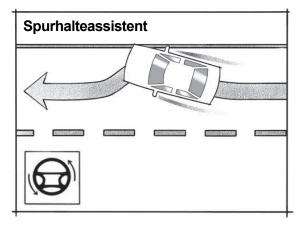


Passive Sicherheit - Insassen

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 Crashtest wurde mit einer Limousine durchgeführt, das Ergebnis des Combi sollte aber vergleichbar sein. Der Superb ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die vorderen und die Gurte der äußeren Fondsitzplätze 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 optimal wirken können. 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



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.



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.

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.

☐ Im Fond sind die Kopfstützen niedrig. Nur kleine Personen bis knapp 1,65 m sind bei einem Heckaufprall optimal geschützt. Zudem könnten die Stützen näher am Kopf liegen.

Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält die Superb Limousine im ADAC Crashtest gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand 06/2015). Das Ergebnis des Superb Combi sollte ähnlich gut ausfallen. 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 Schlüsselschalter abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich hier nur bedingt verwenden, da die Kopfstütze nicht ausbaubar ist. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko gemindert wird. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen 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 gute 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.

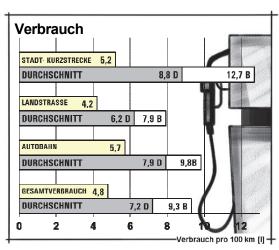


UMWELT/ECOTEST



Verbrauch/CO2*

Der Skoda Superb Combi 2.0 TDI SCR mit 190 PS überzeugt mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch. Im ADAC EcoTest erhält der Skoda mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 154 g/km gute 43 Punkte im CO2-Kapitel. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei nur 4,8 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 5,2 l/100 km, außerorts 4,2 l/100 km und auf der Autobahn 5,7 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in I/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 die Euro6-Abgasnorm. Dies wird mit einem SCR-System samt AdBlue-Einspritzung erreicht. Der Lohn sind 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der getestete Superb mit 92 Punkten die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.

1,6 AUTOKOSTEN

1,3 Betriebskosten*

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

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.

- 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.

1,6 Wertstabilität*

Dem neu auf dem Markt erhältlichen Skoda Superb Combi wird in Verbindung mit der getesteten Motorisierung für den vierjährigen Berechnungszeitraum (15.000 km/Jahr) ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

^{2,3} Kosten für Anschaffung*

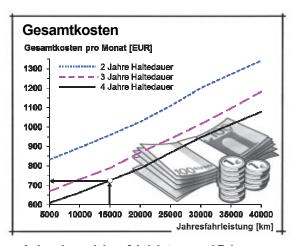
Betrachtet man den Anschaffungspreis im Klassenvergleich, geht er beim getesteten Modell mit mindestens 36.050 Euro in Ordnung. Zumal der Superb Style eine zufriedenstellende Serienausstattung besitzt. Ein Navigationssystem, Seitenairbags hinten sowie einige sicherheitsrelevante Assistenzsysteme lässt sich Skoda allerdings extra bezahlen.

Fixkosten*

① Die jährlichen Fixkosten fallen im Klassenvergleich betrachtet günstig aus. Allerdings beträgt allein die jährliche Kfz-Steuer bereits 218 Euro. In der Haftpflichtversicherung ist der Superb günstig eingestuft (KH: 16). Teil- und Vollkaskoeinstufung sind durchschnittlich (TK: 24; VK: 22).

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich, dann fallen diese sehr günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön-lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 726 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	1.4 TSI	1.4 TSI ACT	1.8 TSI	2.0 TSI DSG	2.0 TSI 4x4 DSG	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI SCR
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	10,0	8,7	8,1	7,1	5,8	11,0	8,9	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	218	230	243	250	204	218	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 I S	5,0 I S	5,918	6,3 I S	7,218	4,0 I D	4,0 I D	4,2 I D
CO2 [g/km]	123	116	135	145	163	105	106	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/22	14/21/21	14/21/21	14/21/21	16/22/24	18/21/24	18/21/24	16/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	84	70	116	140	176	172	212	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	611	614	762	834	913	609	617	750
Preis [Euro]	25.590	26.790	30.790	34.990	38.990	27.490	29.190	33.290

Aufbau

ST SR CP = Stufenheck

= Schrägheck = Coupe = Cabriolet C RO = Roadster = Kombi = Van

= Kleintransporter HKB = Hochdachkombi TR

= Transporter = Bus = Sport Utility Vehicle SUV = Geländewagen = Pick-Up

Versicherung = KFZ-Haftpfl.

= Teilkasko

Kraftstoff

= Nomalbenzin N S = Superbenzin = SuperPlus = Diesel SP D FG

= Flüssiggas = Erdgas = 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-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,21
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	154 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4856/1864/1477 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1605 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470 I/950 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 I
Reichweite	1375 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten	726 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/24
Grundpreis	36.050 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 Abbiegelicht 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 740 Euro° Rücksitzlehne, umklappbar Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach

Einparkhilfe hinten (vorn: 310)

TESTURTE	L	AUTOTEST ¹ 1,	8
KATEGORIE Karosserie/Kofferraum	NOTE 2,1	KATEGORIE Fahreigenschaften	NOTE 2,2
Verarbeitung Alltagstauglichkeit Sicht	1,9 2,1 2,2	Fahrstabilität Lenkung* Bremse	2,4 2,2 1,9
Ein-/Ausstieg Kofferraum-Volumen* Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5 1,6 1,9	Sicherheit Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Passive Sicherheit - Insassen	1,3 1,4 0,6 1,4
Kofferraum-Variabilität Innenraum Bedienung	2,2 1,9 1,6	Kindersicherheit Fußgängerschutz Umwelt/EcoTest	1,7 2,1 1,4
Raumangebot vorne* Raumangebot hinten* Innenraum-Variabilität	2,2 1,7 4,0	Verbrauch/CO2* Schadstoffe	1,7 1,1
Komfort Federung Sitze	1,9 2,0 1,7	AUTOKOSTEN	1,6
Innengeräusch Klimatisierung	1,7 2,0	Betriebskosten* Werkstatt- / Reifenkosten* Wertstabilität*	1,3 2,5 1,6
Motor/Antrieb Fahrleistungen* Laufkultur Schaltung Getriebeabstufung	2,1 2,2 2,3 1,9 2,0	Kosten für Anschaffung* Fixkosten* Monatliche Gesamtkosten* ¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassent	2,3 2,2 1,3

830 Euro

570 Euro°

1.090 Euro

Serie