ADAC

Autotest

Skoda Superb Combi 1.6 TDI GreenLine

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Skoda bietet auch vom Superb eine verbrauchs- und emissionsarme Version an, den GreenLine. Diese ist sowohl als Limousine, oder wie der Testwagen, als Kombi erhältlich und wird von einem 1,6-l-Turbodiesel angetrieben. Beworben wird der 4,9 m lange Kombi mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,7 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Im anspruchsvollen ADAC EcoTest fällt der Testverbrauch des rund 1,6 t schweren Testwagens mit 4,5 l/100 km zwar höher aus, doch mit einer CO2-Bilanz von 145 g/km und sauberen Abgasen (dank AdBlue-System) erreicht der Superb GreenLine mit 95 Punkten dennoch die vollen fünf Sterne im Umweltranking. Der Selbstzünder leistet maximal 88 kW/120 PS und sorgt im Klassenvergleich für zufriedenstellende Fahrleistungen. In der Praxis reicht der Motor aus, fühlt sich aber gerade beim Herausbeschleunigen aus niedrigen Drehzahlen etwas müde an. Bei höheren Geschwindigkeiten muss man deshalb zum flotteren Beschleunigen oft zurückschalten. In Kombination mit dem trotz Tieferlegung guten Federungskomfort, den bequemen optionalen Alcantara-Sitzen und der umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung bietet der Superb Combi GreenLine eine gute Langstreckentauglichkeit - die optionalen Xenonscheinwerfer und den Spurhalte- und Spurwechselassistenten sollte man aber mitbestellen. Punkten kann der Superb nicht nur mit einem Grundpreis von 30.990 Euro, auch die Familientauglichkeit und die Transporteigenschaften sind dank des enormen Kofferraums nicht zu verachten. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6 2.0 TDI ultra, Volvo V70 D2 Eco.

\+ riesiges Raumangebot, großer Kofferraum, hoher Fahrkomfort, viele Assistenzsysteme erhältlich, niedriger Kraftstoffverbrauch

− durchzugsschwacher Motor, niedrige Kopfstützen im Fond, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument

EcoTest ★★★★★

ADAC-URTEIL

1,8	AUTOTEST
1,5	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8	Familie
3,2	Stadtverkehr
2,7	Senioren
1,8	Langstrecke
1,7	Transport
3,2	Fahrspaß
1,6	Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Martin Brand

2,0 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8 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 zeigen sich 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. Der Motorraum ist von unten verkleidet, sodass er nicht so schnell verschmutzt. Auch am restlichen Unterboden finden sich aerodynamische Maßnahmen, die Luftverwirbelungen und damit auch den Kraftstoffverbrauch senken. Dank Fehlbetankungsschutz kann der Superb nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

⊖ 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.

2,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Superb Combi 1.6 TDI GreenLine 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 500 kg zufriedenstellend aus. Mit dem 66 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.465 km möglich. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Gebremste Anhänger sind bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 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 (im Testwagen). Da dieses aber nicht der Dimension der Fahrbereifung entspricht, ist damit nur eine Weiterfahrt mit maximal 80 km/h möglich. Zudem ist die Ersatzradmulde nicht groß genug für die Fahrbereifung. Bordwerkzeug und Wagenheber zum Wechseln der Räder findet man nur in Verbindung mit dem Ersatzrad im Fahrzeug vor.

© ADAC e.V.

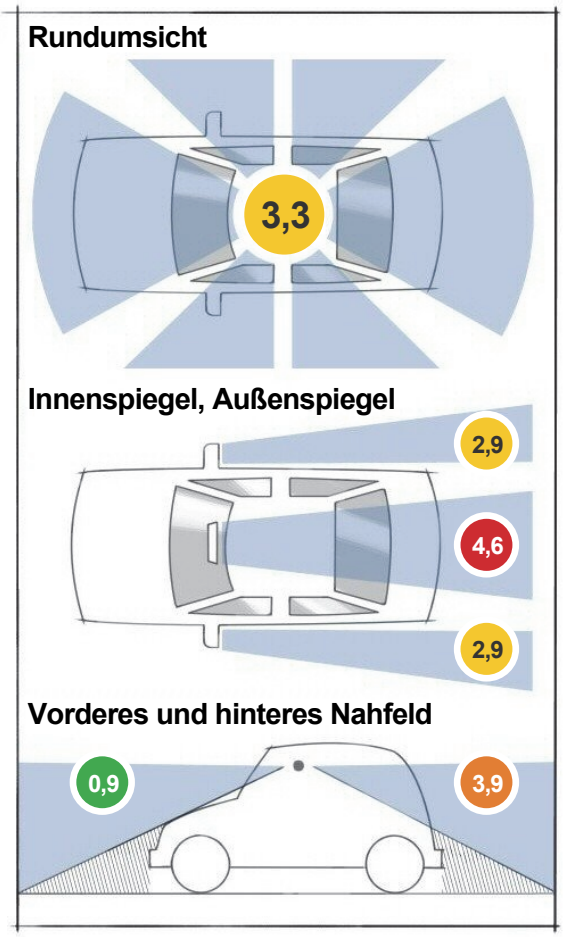
2,2 Sicht

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, sodass ein gewisser Bereich des Sichtfelds 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 der niedrigen Motorhaube lassen sich bodennahe 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 (nicht 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). 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. Gegen Aufpreis sind für den GreenLine die im Fahrzeug verbauten Bi-Xenonscheinwerfer samt adaptiver Lichtverteilung und dynamischem Kurvenlicht erhältlich. Optional gibt es dazu einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Alternativ ist gegen einen höheren Aufpreis ein dynamischer Lichtassistent lieferbar (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 (Option) automatisch ab. Eine beheizbare Frontscheibe, 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. Diese wird allerdings durch breite Dachsäulen und eine relativ hohe Rückbanklehne stark eingeschränkt.



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.

© ADAC e.V.

2,5 Ein-/Ausstieg

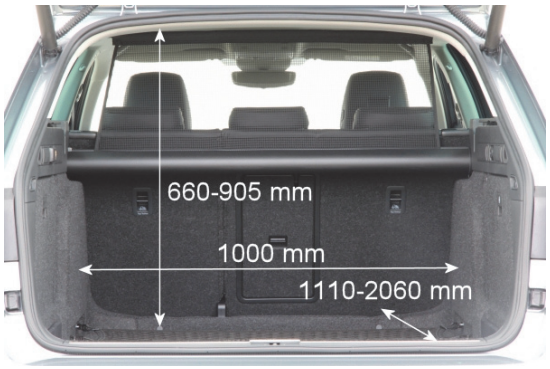
Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar niedrig positioniert, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz. Zudem liegt die Sitzfläche beim GreenLine nur rund 51 cm über der Fahrbahn, was recht tief ist.

⊕ 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. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben vorn wie hinten drei Haltepositionen. In den Fond gelangt man dank weit öffnender Türen und sehr großer Türausschnitte bequem. Der Superb GreenLine ist serienmäßig mit einem Fahrlichtsensor ausgestattet, der eine Coming-/Leaving-Home-Funktion beinhaltet. 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. Gegen Aufpreis gibt es Spots in den Außenspiegeln, die den seitlichen Bereich zusätzlich ausleuchten.

⊖ 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.

1,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen des Superb Combi fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Da das Fahrzeug keinen doppelten Ladeboden besitzt, lassen sich bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen bis zu 490 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 730 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 970 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.625 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.



Mit 490 l bis maximal 1.625 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse recht üppig.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen (im Testwagen). Sie öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,88 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 knapp 61 cm über der Fahrbahn liegt, lässt sich der Superb Combi einfach beladen. Da es keinen variablen Ladeboden gibt, stört beim Ausladen eine elf Zentimeter hohe Stufe. Die Ladeöffnung ist hoch und durchschnittlich breit.

Durch das zweckmäßige Format lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren. Im Dunkeln zeigt sich der Kofferraum gut beleuchtet. Es gibt zwei Leuchten in der Heckklappe und eine Lampe in der Seitenverkleidung. Letztere kann herausgenommen und als Taschenlampe verwendet werden, die Dank eines Magneten an metallischen Gegenständen hält.

⊖ Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht eine Stufe, die das Vorschieben des Ladeguts erschwert. Große Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Optional gibt es eine Fernentriegelung im Kofferraum, dann klappen die Lehnenteile automatisch nach vorn (nicht im Testwagen). Serienmäßig findet man eine Durchlademöglichkeit in der Lehne. Optional ist ein Skisack lieferbar. Kleines Gepäck kann links oder rechts in einem Ablagefach in der Seitenverkleidung verstaut werden. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen. Optional sind Gepäcknetze sowie ein Sicherheitstrennnetz erhältlich. Letzteres kann am Dach eingehängt werden und trennt dann den Koffer- vom Innenraum ab. Optional ist eine umklappbare Beifahrersitzlehne lieferbar (nicht im Testwagen). Dann können auch sehr lange Gegenstände verstaut werden.

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

1,9 INNENRAUM

1,6 Bedienung

Der Skoda Superb überzeugt durch eine gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

Der Skoda Superb kann dank klar gegliederter Bedienelemente und dem großen Touchscreen mit Annäherungssensor des optionalen Radio-/Navigationssystems 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 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 beim GreenLine 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 - ungünstig ist allerdings, dass die Ziffern nicht immer waagrecht gezeichnet sind, sondern in Richtung Skalenmittelpunkt orientiert sind. 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 nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. 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. Vorn wie hinten gibt es eine Reihe an gut nutzbaren Ablagen. In den vorderen Türfächern finden große Flaschen Platz und optional gibt es einen kleinen Mülleimer (im Testwagen). 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 Fußräume sind in Verbindung mit den Leder-/oder Alcantarasitzen beleuchtet (im Testwagen). 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 ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar - beim Vorgänger war diese noch im Kombiinstrument untergebracht. Die Gurtschlösser sind aufgrund des wuchtigen Mitteltunnels 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.

1,7 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. 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.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

Der Superb 1.6 TDI GreenLine ist ab Werk mit einem 15 mm tiefergelegten Sportfahrwerk ausgestattet. Optionsfahrwerke wie etwa das adaptive Fahrwerk (DCC) mit einstellbarer Dämpfercharakteristik sind für den GreenLine nicht erhältlich.

⊕ Der Superb Combi GreenLine zeigt sich trotz Sportfahrwerk komfortabel. Einzelhindernisse werden gut geschluckt und auch Querfugen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Einzelne kurze Wellen absorbiert die Federung ordentlich, mehrere aufeinanderfolgende lassen den Superb etwas unruhig werden. Dann zeigt der Skoda auch eine leichte Stuckerneigung. Raue Fahrbahnbeläge werden gut von den Insassen fern gehalten. Trotz des Sportfahrwerks besitzt der Skoda auf langwelliger Fahrbahn recht deutliche Aufbaubewegungen, besonders beladen. Etwas überdurchschnittlich sind auch die Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet der GreenLine einen guten Federungskomfort, wenn auch hier feine Unebenheiten das Fahrzeug etwas unruhig werden lassen.

1,7 Sitze

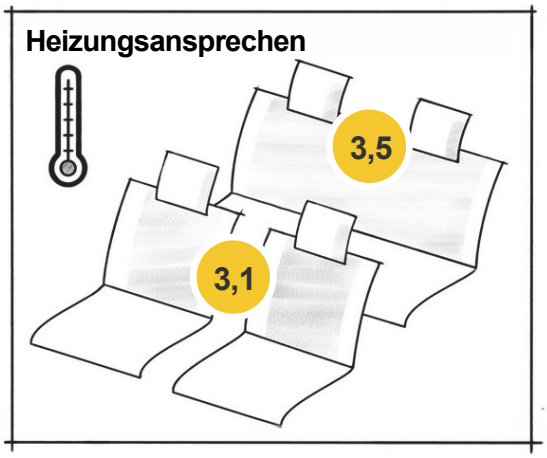
Neben der Standard-Polsterung sind für den Superb GreenLine eine Leder- oder Leder-Alcantara-Ausstattung optional erhältlich (Testfahrzeug mit Alcantara). Dann sind die Vordersitze zudem elektrisch einstellbar.

⊕ 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 mehr nach hinten geneigt sein.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei Tempo 130 beträgt das Innenraumgeräusch gerade einmal 66,7 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 macht nach dem Kaltstart durch rauen Lauf auf sich aufmerksam. Mit dem Erreichen der Betriebstemperatur läuft das Aggregat bei mittleren Drehzahlen unauffällig. Fährt man allerdings nach Schaltpunktanzeige, arbeitet der Motor oft mit niedrigen Drehzahlen und regt die Karosserie dann zum Dröhnen an.

2,2 Klimatisierung



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

Der Superb GreenLine ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet. Eine Dreizonen-Klimaautomatik ist für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich - stattdessen wird in dem Display der Dreizonenanlage die Uhrzeit und die Außentemperatur angezeigt. Der Innenraum wird im ADAC Heizungstest vorn wie hinten zufriedenstellend schnell auf Wohlfühltemperaturen erwärmt.

⊕ Sowohl Fahrer als auch Beifahrer 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.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Der GreenLine wird von einem 1,6 Liter großen Turbodiesel angetrieben. Dieser leistet 88 kW/120 PS (bei 3.600 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das bereits bei 1.600 1/min anliegt. Der knapp 1,6 t schwere Kombi fährt damit bei den Fahrleistungsmessungen ein durchschnittliches Resultat ein. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Superb in 7,1 s (gemessen im 2./3. Gang). Die Elastizität des Motors ist im vierten Gang noch akzeptabel, er braucht für den gleichen Geschwindigkeitsbereich 10,5 Sekunden.

⊖ Im fünften und sechsten Gang können die Elastizitätswerte nicht überzeugen. Im fünften Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 15,0 s und im sechsten sind es sogar 28,8 s. Es muss oft zurück geschaltet werden, wenn man einigermaßen zügig beschleunigen möchte. Bei niedrigen Drehzahlen, etwa beim Beschleunigen nach langsamen Abbiegen im zweiten Gang, reagiert der Motor träge auf das Gaspedal.

3,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist insgesamt zufriedenstellend. Der Diesel läuft direkt nach dem Kaltstart zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Es werden stets leichte Vibrationen während der Fahrt auf das Lenkrad, die Pedale und den Schalthebel übertragen. Nicht besonders kultiviert zeigt sich das Aggregat zudem, wenn man bei niedrigen Drehzahlen unter Last fährt. Dann dröhnt der Motor deutlich.

2,1 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, wenn das Fahrzeug leicht nach vorn rollt - zu schnell sollte es aber nicht sein. Das Anfahren klappt dank gut dosierbarer Kupplung problemlos, wenn auch die unteren Gänge etwas lang übersetzt sind. An Steigungen unterstützen die Berganfahrhilfe und 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. Beim Anfahren wird die Drehzahl leicht angehoben, um das Losfahren zu erleichtern. Drückt man die Kupplung bei stehendem Fahrzeug jedoch nicht ganz bis zum Anschlag durch, läuft der Motor mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl und verschwendet unnötig Kraftstoff. Das ist nicht gut gelöst. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim Betätigen der Kupplung spontan an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Motor läuft aber nicht an, wenn der erste Gang bereits eingelegt ist - zum Motorstart muss man wieder in die Neutral-Stellung.

2,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Ungünstig ist jedoch, dass der Motor bei typischen Stadtgeschwindigkeiten (zwischen 30 und 50 km/h) - zumindest wenn man sich an die Schaltpunktempfehlung hält - mit so niedriger Drehzahl betrieben wird, dass er stark dröhnt.

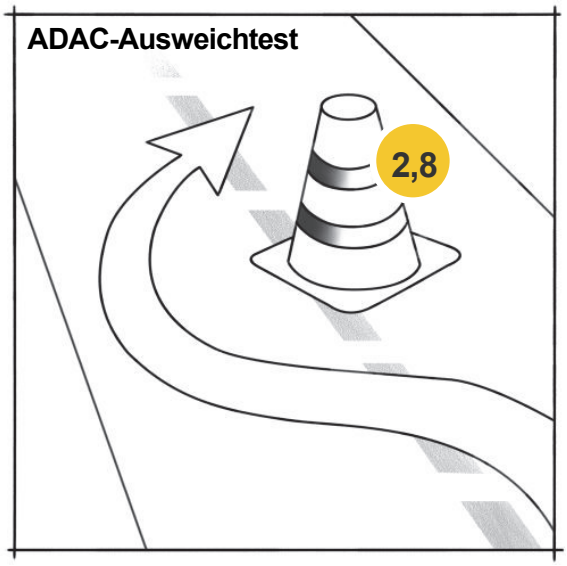
\+ Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit niedrigen und spritsparenden Motordrehzahlen um die 2.300 1/min.

\- Bei höheren Geschwindigkeiten muss man an Steigungen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor dann so gut wie keine Zugkraftreserven hat.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 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 pendelt der Superb etwas um die Längsachse, bevor sich das Fahrzeug wieder stabilisiert - der Superb ist dabei nicht unsicher, wirkt aber nicht sehr souverän.



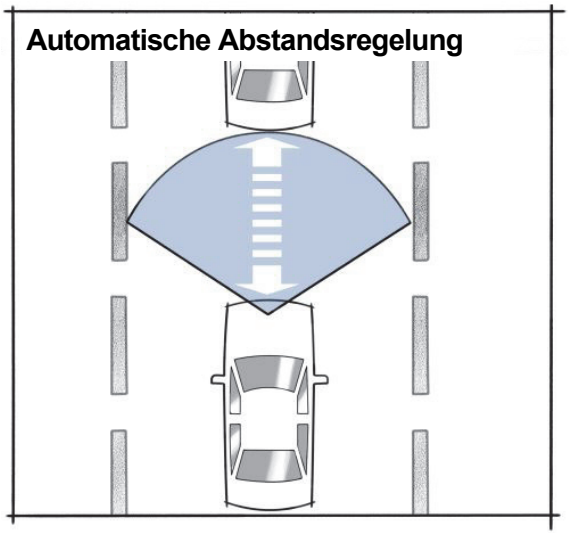
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

⊕ Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist der Geradeauslauf des Superb gut, Spurrinnen läuft der Skoda etwas nach. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Querdifferenzialsperre (XDS+) reduziert das Durchdrehen der Antriebsräder und verbessert 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.

2,2 Lenkung*

Der Wendekreis des Skoda Superb Combi fällt mit 11,8 m im Klassenvergleich gering aus.

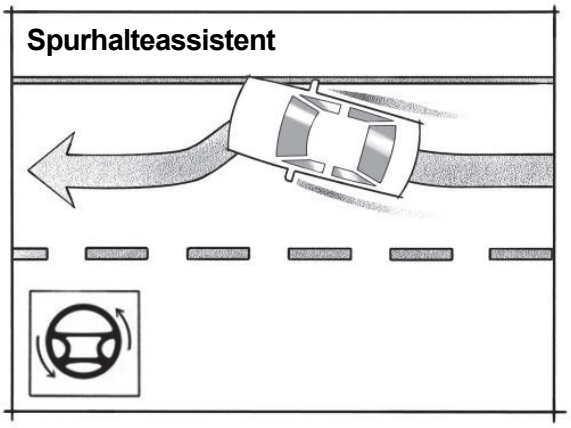
⊕ Die Lenkung bietet eine gute Mittenzentrierung und spricht gut auf Lenkbefehle an. Bei kleinen Lenkwinkeln bauen beide Achsen gleichmäßig Seitenführungskräfte auf. Wird mit großem Winkel angelenkt, neigt sich zunächst die Karosserie, bevor der Superb stabil der vorgegebenen Richtung folgt. Das Lenkgefühl dürfte um die Mittellage etwas ausgeprägter sein, bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung gut. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Kurbelaufwand hält sich ebenfalls in Grenzen. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,2 Bremse

⊕ Der Skoda Superb Combi 1.6 TDI GreenLine fährt bei den Bremswegmessungen ein gutes Ergebnis ein. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 37,0 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 215/55 R17 94V). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Zudem spricht sie schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue bei Bremsungen in Kurven ist gut.



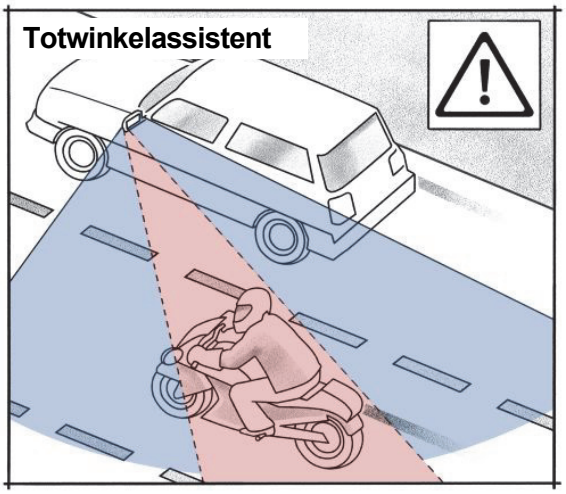
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,4 SICHERHEIT

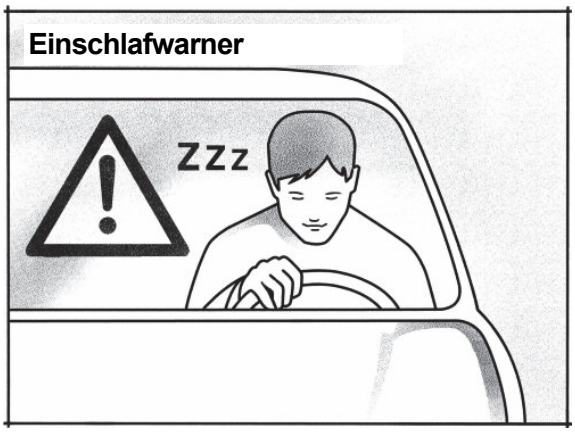
0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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. Optional gibt es Bi-Xenonscheinwerfer samt adaptiver Lichtverteilung (Stadt-, Autobahnlicht) und Kurvenlichtfunktion.

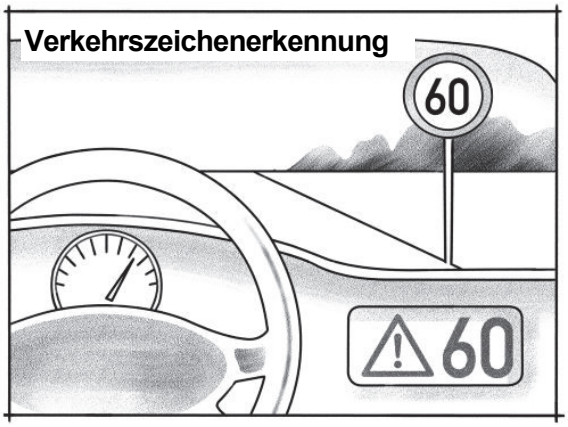
Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind ab Werk verbaut. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, der sowohl bei vorausfahrenden als auch bei entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden, man fährt daher 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 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 rückwärts Ausparken 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.



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.



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



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.

© ADAC e.V.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der Skoda Superb überzeugt bei den ADAC Crashtests mit 86 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. Nach einem Unfall 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. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind rechts im Kofferraum hinter einer beschrifteten Klappe untergebracht. Bei voll beladenem Kofferraum sind sie aber 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.

1,7 Kindersicherheit

➕ Für die Kindersicherheit erhält die Superb Limousine im ADAC Crashtest gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand 06/2015). Das Ergebnis ist auf den Superb Combi übertragbar. 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.

© ADAC e.V.

2,1 Fußgängerschutz

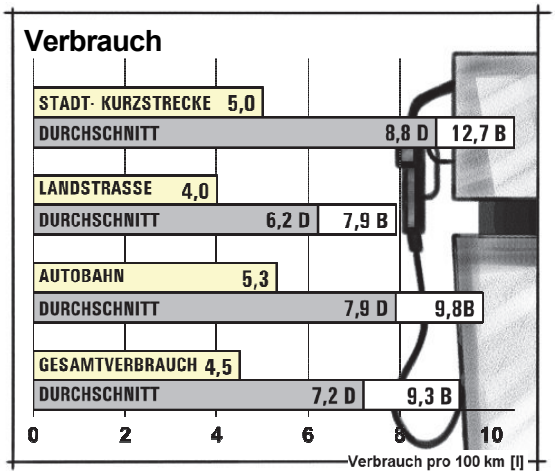
⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Superb im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

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

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Superb GreenLine kann mit einer CO2-Bilanz von 145 g/km in diesem Kapitel ein sehr gutes Ergebnis einfahren und erhält dafür 46 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank Start-Stopp-System bei 5,0 l/100 km, außerorts sind es 4,0 l/100 km und auf der Autobahn 5,3 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 sehr gering aus, da der 1.6 TDI GreenLine dank SCR-System samt AdBlue-Einspritzung die Euro6-Abgasnorm erfüllt. Der Lohn sind 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der getestete Superb mit 95 Punkten die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.

1,5 AUTOKOSTEN

0,7 Betriebskosten*

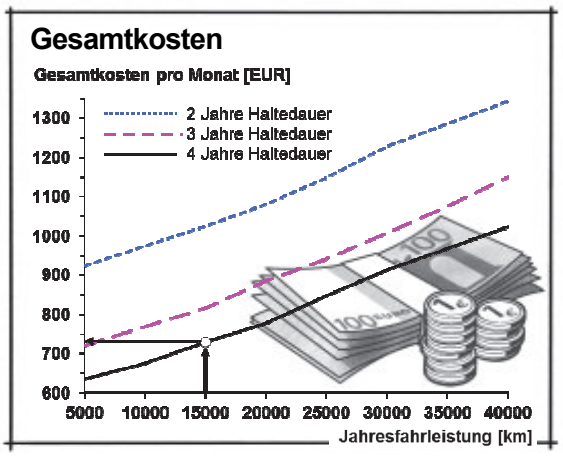
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch des Superb Combi Greenline im Klassenvergleich sehr niedrig ausfällt, erreicht er in diesem Kapitel auch eine sehr gute Bewertung.

1,6 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 mit erweitertem Umfang ohne Ölwechsel fällig. Der 1,6 l 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 Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 730 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,3 Wertstabilität*

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

2,1 Kosten für Anschaffung*

⊕ Betrachtet man den Anschaffungspreis im Klassenvergleich, fällt er beim getesteten Modell mit 30.990 Euro recht niedrig aus. Allerdings ist die Serienausstattung für diese Fahrzeugklasse übersichtlich. Ein Navigationssystem, Seitenairbags hinten sowie einige sicherheitsrelevante Systeme wie Spurhalte- und Totwinkelassistent lässt sich Skoda extra bezahlen.

1,9 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich betrachtet günstig aus. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 152 Euro zu Buche. Die Versicherungseinstufungen liegen allesamt im durchschnittlichen Bereich (KH: 18; TK: 24; VK: 21).

1,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich, dann fallen diese sehr günstig aus. Dies liegt maßgeblich an den Betriebskosten, doch der Superb erlaubt sich auch in den anderen Kostenkapiteln keinen Fauxpas.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	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 l S	5,0 l S	5,9 l S	6,3 l S	7,2 l S	4,0 l D	4,0 l D	4,2 l 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]	609	611	758	828	908	601	608	742
Preis [Euro]	25.890	27.090	31.090	35.290	39.290	27.790	29.490	33.590

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3600 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	**215/55R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,8/11,65 m**
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**7,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**37 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,5 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,0/4,0/5,3 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	95 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**145 g/km**
Innengeräusch 130 km/h	**66,7 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4856/1864/1453 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2035 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1570 kg/500 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**490 l/970 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	**1465 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	ab 320 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 190 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	1.160 Euro°
Parklenkassistent	610 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Totwinkelassistent)	820 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (inkl. Spurassistent)	820 Euro°
Xenonlicht	1.160 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	230 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Navigationssystem	ab 1.190°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Einparkhilfe hinten (vorn: 310)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.090 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**74 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**60 Euro**
Monatliche Fixkosten	**113 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**483 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**730 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	30.990 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 01.01.2016 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 1,8

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,0**
Verarbeitung	1,8
Alltagstauglichkeit	2,0
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,6
Raumangebot vorne*	2,2
Raumangebot hinten*	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,0**
Federung	2,3
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	**2,7**
Fahrleistungen*	3,4
Laufkultur	3,0
Schaltung	2,1
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung*	2,2
Bremse	2,2
Sicherheit	**1,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	2,1
Umwelt/EcoTest	**1,3**
Verbrauch/CO2*	1,4
Schadstoffe	1,1

AUTOKOSTEN 1,5

Betriebskosten*	0,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,6
Wertstabilität*	2,3
Kosten für Anschaffung*	2,1
Fixkosten*	1,9
Monatliche Gesamtkosten*	1,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.