



Skoda Superb Combi 1.4 TSI iV Style DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Der Superb ist schon lange über den Status des Geheimtipps hinweg - er ist ein bekannter Tipp für Familien mit Platzbedarf. Denn im Innenraum bringen auch sehr lange Mädels und Kerls ihre Gliedmaßen unter - gerade im Fond bietet der Superb soviel Platz wie die automobilen Oberklasse. Durch die beim Hybrid an der Hinterachse untergebrachte Batterie verkleinert sich der Kofferraum um etwa 50 Liter, dennoch stellt der Kofferraum alle Bedürfnisse zufrieden. Größere Wocheneinkäufe finden auch mit Kindern im Teenager-Alter Platz. Zudem sind die Verarbeitung und die Materialauswahl eines Marken-Flaggschiffs würdig - nicht nur bei Skoda. Darüber hinaus brilliert der Superb markentypisch mit allerlei netten Alltagshelferlein wie den Regenschirmen in der Türverkleidung oder vielen durchdachten Verstaumöglichkeiten in Innen- und Kofferraum. Analog zum technisch verwandten (aber kürzeren) Passat gibt es im Superb auch den getesteten Plugin-Hybridantrieb. Wie beim VW arbeiten ein 1,4 Liter großer Turbobenziner und ein Elektromotor unter der Haube Hand in Hand oder geben je nach Fahrmodus ihre Kraft auch allein an ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ab. Das Zusammenspiel funktioniert geschmeidig, der Antriebskomfort ist hoch. Am interessantesten bei einem Stecker-Hybrid ist natürlich der Verbrauch - der sehr vom Nutzerverhalten abhängt. Mit leerer Batterie und so quasi im Hybridmodus verbraucht der Superb iV akzeptable 5,9 Liter Super pro 100 Kilometer im ADAC Ecotest. Lädt man fleißig und fährt rein elektrisch, braucht der Teilzeitstromer nicht besonders sparsame 24,1 kWh alle 100 Kilometer. So weit kommt er aber nicht, nach etwa 50 Kilometern ist die Batterie leer und der Verbrenner muss ran. Im reinen Stadtverkehr und bei moderatem Wetter kann dieser Wert auch höher sein. Hier gilt es, die individuelle Nutzung genau zu betrachten und die Benziner- und Dieselantriebe mit in die Betrachtung einfließen zu lassen. Ein richtig gutes Auto ist der Superb Combi mit jedem verfügbaren Antrieb. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6 Avant 55 TFSIe, BMW 530e touring, Mercedes E 300 e T-Modell, Volvo V90 Recharge, VW Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid.

- + immenses Platzangebot im Innenraum, trotz Hybrid-Batterie sehr großer Kofferraum, viele clevere Details wie Regenschirme in den vorderen Türen
- niedrige Kopfstützen im Fond, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Auch nach dem Facelift überzeugt die dritte Generation des Skoda Superb 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. 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 Armaturenbretts 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. Die Motorhaube lässt sich

einfach öffnen und schließen und wird mittels Gasdruckfedern 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.

⊖ Die Mittelkonsole und alle unteren Bereiche des Armaturenbretts sowie der Türverkleidungen bestehen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Diese und die fehlenden Türrahmenverkleidungen sind sicht- und fühlbare Unterschiede zur teureren Konkurrenz der oberen Mittelklasse.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Superb Combi iV einen Aktionsradius von insgesamt 900 Kilometern, wobei etwa 50 auf den elektrischen Betrieb und der Rest auf den Verbrennerbetrieb entfallen. Wir haben beim Nachladen des "leeren" Akkus eine genutzte Kapazität von 11,9 kWh inkl. Ladeverlusten ermittelt. Laut Hersteller hat die Batterie eine Bruttokapazität von 13 kWh und eine Nettokapazität von 10,4 kWh. Der Kraftstofftank fasst 50 Liter. Mit der serienmäßigen AC-Ladedose kann man an der Wallbox oder der Ladesäule mit bis zu 3,6 kW laden, damit lädt man die leere Batterie in etwa 3,5 Stunden wieder auf - das benötigte Mode 3-Ladekabel legt Skoda gegen Aufpreis bei. Serienmäßig findet man im Kofferraum ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose, mit dem man mit 10 A (2,3 kW) laden kann. Damit dauert das Aufladen etwa fünf Stunden. Spätestens in der Stadt merkt man, dass 11,8 Meter Wendekreis und an die 4,90 Meter Fahrzeuglänge die verfügbaren Parkplätze einschränkt. Zumindest ist der Superb bezogen auf seine Länge mit 2,04 Metern (inklusive Spiegeln) nicht allzu breit. Der Testwagen hat eine erlaubte Gesamtzuladung von 526 kg, damit kommt man im Alltag meist klar.

⊕ Stattliche 100 kg können auf der Dachreling transportiert werden. Die höchste zulässige Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die maximal erlaubte Stützlast beträgt 90 Kilogramm. Gegen

Aufpreis gibt es den Trailer Assist, der ungeübten Fahrern das Rangieren mit Anhängern erleichtert, indem er ähnlich einem Parkassistenten die Lenkarbeit übernimmt.

⊖ Serienmäßig ist der Superb für den Fall einer Reifenpanne nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Not- oder Ersatzrad passt beim PHEV wegen der Batterie nicht unter den Kofferraumboden.



Muss der Superb nachgeladen werden, so befindet sich der nötige Ladeanschluss integriert im Kühlergrill.

2,0 Licht und 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 Karosserie des Superb Combi kann ordentlich abgeschätzt werden. Dank der niedrigen Motorhaube sind bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug sehr gut zu sehen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren hinten. Optional sind diese auch für die Front erhältlich. Darüber hinaus sind gegen weiteren Aufpreis eine Rückfahrkamera sowie weitere Kameras für die Darstellung eines 360°-Bildes erhältlich. Auch kann ein Einparkassistent geordert werden, der den Skoda automatisch in Längs- und Querparklücken hinein- und aus Längsparklücken auch wieder selbstständig herausmanövriert.

Der Superb iV Style kommt immer mit LED-Matrix-Scheinwerfern. Diese können die Lichtverteilung verändern und so zum Beispiel innerorts breiter und auf der Autobahn schmal und weiter leuchten. Zudem fährt man quasi je nach Einstellung dauerhaft mit Fernlicht: Der dynamische Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Lobend hervorzuheben ist die serienmäßige Scheinwerferreinigungsanlage, die gut funktioniert. Das serienmäßige Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer leuchtet die seitlichen Bereiche beim Abbiegen besser aus. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden.

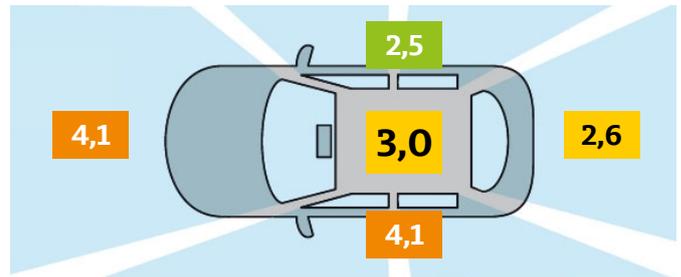
2,4 Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar niedrig, aber recht breit. Zudem liegt die Sitzfläche der Vordersitze in der untersten Einstellung nur 42 cm über der Straße, ein eher niedriger Wert für einen Kombi.

⊕ 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

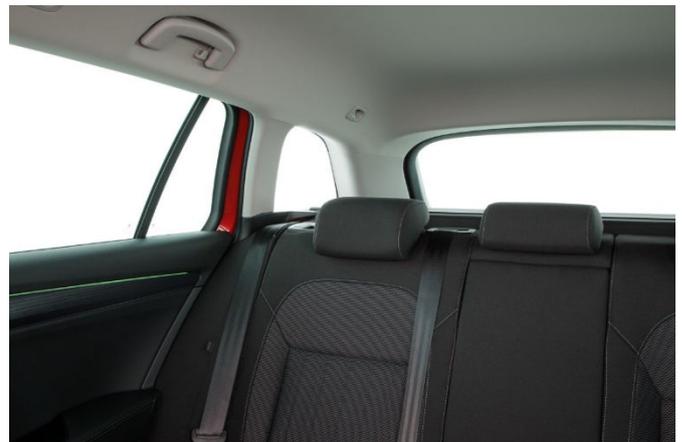
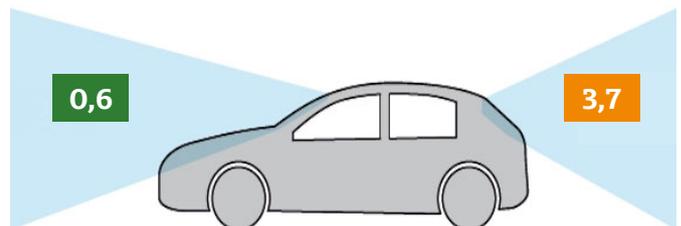
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach hinten ist im Superb Combi wegen der nicht allzu breiten Dachsäulen und den versenkbaren Kopfstützen zufriedenstellend.

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. Bei Dunkelheit hilft die Fußraumbelichtung (Serie ab Superb Style) genauso wie die beim Style optionalen Spots in den Türen, die den Boden neben Auto zusätzlich mit einem Skoda-Schriftzug ausleuchten.

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des Superb Combi iV fällt sehr großzügig aus, obwohl die Batterie im Fahrzeugheck den Platz etwas einschränkt. Bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen lassen sich bis zu 440 l und damit 50 weniger als bei den konventionell angetriebenen Varianten verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 680 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 920 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.575 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich serienmäßig auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,89 m genügend Platz. Wählt man die Komfortöffnung, 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. Der Kofferraumboden des Hybrids ist praktischerweise quasi auf einer Höhe mit der Ladekante. Durch das zweckmäßige Format des Ladeabteils lassen sich auch sperrige Gegenstände

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach: Entweder über die Entriegelungshebel an der Lehne oder per Fernentriegelung im Kofferraum, dann klappen die Lehnenteile automatisch nach vorn. 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 - links ist aber zudem die



Mit 440 l Kofferraumvolumen bleiben auch auf großer Reise kaum Wünsche offen.

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 keine komplett ebene Fläche, da die Rücksitzlehnen nicht ganz flach nach unten klappen. Große Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen.

12-Volt-Batterie untergebracht, weshalb hier auf Gepäck verzichtet werden sollte. 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. Die Beifahrersitzlehne ist beim Style serienmäßig umklappbar - aber nicht, wenn man die Lederausstattung oder elektrisch einstellbare Vordersitze wählt.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die neuesten Modelle des VAG-Konzerns müssen gerade viel Häme über sich ergehen lassen, weil das neue Infotainmentsystem von VW im Wortsinne eher schleppend anläuft. Da freut man sich im Superb über die ältere Variante des Infotainments. Dieses läuft flüssig, obwohl auch ihm ein paar "echte" Knöpfe und Regler fehlen - die Lautstärke verändert man im Superb am besten per prima dosierbarem,

weil fein rastendem Drehregler am Lenkrad, denn das geht ohne die geringste Blickabwendung vom Straßenverkehr. Die Touchflächen neben dem Bildschirm muss man dagegen erst mal treffen und dafür den Blick von der Straße nehmen. Auch würden ein paar Direktwahltasten für Radio, Navigation und Telefonie die Bedienung erleichtern. So toucht man sich also durch das Menü, was immerhin nach kurzer

Eingewöhnungsphase locker von der Hand geht. Deutlichere Kritik muss der Superb aber nicht einstecken, denn ansonsten ist die Bedienung wirklich sinnfällig. Trotz Digitalisierung ist das Kombiinstrument gut ablesbar, da es nicht zu verspielt ist, zudem sind je nach Gusto verschiedene Ansichten wählbar. Die Klimaanlage wird über ein zwar etwas tief angeordnetes, aber mustergültiges Bedienfeld eingestellt: Große Drehregler für die Temperatur, deutlich beschriftete Tasten für alle wichtigen Funktionen: So geht die Einstellerei schnell von der Hand. Detailliertere Einstellungen, die man meist nicht alltäglich verändert, sind in einem Touchscreen-Menü hinterlegt. Alle Lüftungsdüsen sind frei einstellbar, also die Belüftungsstärke individuell und unabhängig von der Strömungsrichtung. Klingt banal, ist heutzutage gerade im VW-Konzern keine Selbstverständlichkeit mehr. Auch die Außenspiegel sind wie die Fensterheber einfach zu bedienen. Insgesamt kommen im Superb wenig bis keine Fragen hinsichtlich der Bedienung auf.



Der Superb überzeugt durch eine gute Verarbeitung, auch wenn bei der verwendeten Materialauswahl Zugeständnisse gemacht werden müssen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt bis auf wenige Ausnahmen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Über das serienmäßige Lautsprechersystem mit acht Schallwandlern kann man ohne Aufpreis einige verschiedene Medien abspielen: Analoges und digitales Radio, über den USB-Eingang eingespielte Dateien sowie per Bluetooth gestreamte Musik. Selbstverständlich kann man auch per Bluetooth telefonieren. Apple CarPlay (auch wireless) sowie Android Auto und Mirrorlink bietet auch jeder Superb iV. Das Handy kann, wenn es nicht ohnehin per USB-Kabel verbunden ist, auch auf einer induktiven Ladeschale geladen werden. Serienmäßig ist ein acht Zoll großer Touchscreen verbaut, optional werden es 9,2 Zoll. Ein Navigationssystem ist immer dabei, onlinefähig wird es gegen Aufpreis. Dann werden die Kartendaten automatisch aktuell gehalten. Eine USB-Buchse ist serienmäßig unter der Mittelarmlehne,

optional gibt es noch zwei weitere sowie eine 230-Volt-Steckdose für den Fond. Im Kofferraum findet man stets eine 12-Volt-Steckdose. Online-Funktionen wie ein Fahrzeugfernzugriff per App oder auch diverse ins Infotainment integrierte Apps etwa für Nachrichten, Tankstellenpreise oder Wettervorhersagen bekommt man zeitlich befristet im Rahmen von Skoda Connect hinzu. Je nach Funktion muss man nach einem oder drei Jahren die jeweiligen Dienste kostenpflichtig verlängern. Besseren Klang bekommt man über ein optionales Soundsystem mit elf Lautsprechern.

⊖ CDs oder DVDs kann man im Superb ab Werk nicht mehr abspielen.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Personen bis fast zwei Meter Körpergröße eine bequeme Sitzposition vor. Die

Kopffreiheit würde für noch deutlich größere Personen ausreichen. Das Raumgefühl ist angenehm und wird durch das optionale Panoramaschiebedach nochmals verbessert.

2,0 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. Man müsste schon merklich über 2,20 m groß sein, um mit den Knien vorn anzustoßen. Limitierend ist eher die Kopffreiheit - aber auch die reicht für rund 1,95 m große Insassen. Zwei Personen finden sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander wird es aber recht eng. Das subjektive Raumgefühl ist dennoch sehr angenehm - hat man das Panoramadach bestellt, wähnt man sich vom Raumeindruck her in einem Oberklasse-Fahrzeug.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

2,3 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.

⊕ Ablagen bietet der Superb ganz in der Tradition der Marke mehr als so mancher Handwerker-Bus. In den Türfächern finden 1,5-Liter-Flaschen Platz, genauso wie ein Abfallbehälter und in einer gesonderten Nische auch eine Warnweste. Öffnet

man die vorderen Türen, kommt das Regenschirmfach zum Vorschein. Kleinkram bekommt man zudem in einem Klappfach links vom Lenkrad, in einem Fach vor dem Schalthebel, unter der Mittelarmlehne, in Taschen an den Vordersitzen hinten und seitlich und je nach Ausstattung auch in einer Schublade unter dem Fahrersitz unter. Ein Brillenfach an der Decke ist im Superb natürlich auch dabei, entfällt aber bei Wahl des Panoramadachs.

1,7 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Der Superb iV ist immer mit einem adaptiven Fahrwerk ausgestattet, das die Dämpferhärte im Rahmen der technischen Möglichkeiten an die aktuelle Fahrsituation anpasst. Zudem lässt sich manuell von Sport bis Comfort die tendenzielle Abstimmung der Dämpfung vorwählen. Im Normalmodus, der im ADAC Autotest die Bewertungsgrundlage darstellt, ist der Superb passend zu Fahrzeugkonzept und -größe schon eher komfortabel abgestimmt - und das sehr gekonnt. Kleinere Unebenheiten tastet die Aufhängung sensibel ab, Verwerfungen auf

Landstraßen verschwinden weitgehend in den Federwegen. Auf der Autobahn gibt sich der Superb alle Mühe, Bodenwellen wogend zu parieren. Wem das Wogende zu viel ist, der kann über die Sport-Einstellung das Verhalten verbindlicher auslegen, ohne innerorts allzuviel Komfort einzubüßen. Zudem ist das Fahrwerk über das Menü recht schnell eingestellt, man kann also durchaus und ohne großen Aufwand das Fahrwerk für die Autobahnfahrt anders einstellen als für die Kilometer durch die Stadt.

1,6 Sitze

⊕ Die elektrischen Vordersitze lassen sich in der Höhe und Sitzflächenneigung einstellen. 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 gegen Aufpreis 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. Die Sitzposition geht im Fond in Ordnung, die Sitzfläche könnte aber etwas mehr nach hinten geneigt sein.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei Tempo 130 beträgt das Innenraumgeräusch 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. Der Antrieb ist im elektrischen Betrieb quasi lautlos, der Benziner drängt sich akustisch nur bei höheren Drehzahlen und hoher Last etwas auf, wird aber auch dann nicht störend.

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimautomatik kümmert sich um den Klimakomfort im Superb. Gegen Aufpreis können die Fondinsassen ihre Temperatur getrennt vom vorderen Bereich regeln. Die Luftmengenverteilung kann einfach, allerdings nur für alle Sitzplätze gemeinsam eingestellt werden. 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 Geruchs- und Allergenfilter kümmert sich um die Luftqualität. 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. Serienmäßig ist die Sitzheizung vorn, für die hinteren äußeren Plätze kostet sie Aufpreis, genauso wie die belüfteten Vordersitze.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Superb iV wird von einem 1,4 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner und einem zusätzlichen Elektromotor angetrieben. Diese Antriebseinheit stellt maximal 218 PS und 400 Nm zur Verfügung, wenn man im Sportmodus fährt. Der gut 1,7 Tonnen schwere Hybrid-Kombi fährt bei den Fahrleistungsmessungen sehr gute Resultate ein. Den

simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Superb in flotten 3,7 Sekunden. Damit ist der Skoda zwar kräftig motorisiert, sportlich wirkt er aber noch nicht, was auch an der eher komfortablen GesamtAbstimmung liegt. Wenn der Akku leer ist und der E-Motor nicht in vollem Umfang mithelfen kann, geht noch ein Stück des Durchzugs verloren.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,4 Liter Hubraum läuft nicht so geschmeidig wie etwa der zwei Liter große Benziner aus dem VW-Regal. Beim Ausdrehen wird er lauter und dröhnt etwas - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das selten mit. Da beim

Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der iV rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Superb verbaut die VW-Tochter ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen - diese Zahl scheint im Zeitalter von Acht- oder sogar Zehngang-Automaten als Anachronismus. Jedoch sind die Gänge weit genug gespreizt, um auch im sechsten Gang den Motor nicht zu hoch drehen zu lassen - bei 130 km/h arbeitet der Vierzylinder mit 2.300 1/min. Der Verbrenner wie auch der E-Motor haben ein breites, gut nutzbares Drehzahlband, sodass die etwas größeren Drehzahlsprünge für die Leistungsentfaltung kein Problem darstellen. Ob mehr Gänge tatsächlich weniger Verbrauch im Alltag mit sich bringen würden, weiß mangels Überprüfbarkeit wohl nur der Hersteller selbst.

Wie auch immer, das Doppelkupplungsgetriebe mit im Ölbad laufenden Kupplungen wechselt seine Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Auch die Kriechfunktion funktioniert angenehm und gut, hier hilft der E-Motor sicher dem DSG auf die Sprünge. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet unauffällig und problemlos, Abstellen und Starten des Vierzylinders geschieht dank des E-Motors sehr geschmeidig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Superb Combi iV kann im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen. Lenkt man ruckartig an, wie es eventuell in einer Schrecksituation der Fall sein könnte, reagiert er zwar spontan auf den Lenkbefehl, die anschließende Übersteuerneigung ist aber stärker, als vom konventionell angetriebenen Superb ohnehin bekannt. Beim Zurücklenken verstärkt sich die Übersteuerneigung und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler - effektive ESP-Eingriffe und beherrztes 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 das elektronische Stabilitätsprogramm hier aber zuverlässig.

2,1 Lenkung

⊕ 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, wie auch die Lenkkräfte insgesamt für ein so großes und

⊕ Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist der Geradeauslauf des Superb gut, auch Spurrinnen läuft der Skoda nur sehr leicht nach. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Querdifferenzialsperre (XDS+) reduzieren das 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 recht hoch. Der Grenzbereich ist breit und kündigt sich rechtzeitig an. Das Fahrzeug schiebt dann gut kontrollierbar über die Vorderräder.

schweres Auto eher niedrig sind. Geschmackssache. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung gut. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise, kurvige Landstraßen lassen sich entspannt fahren. Der Kurbelaufwand hält sich trotz der beim iV nicht verbauten Progressivlenkung ebenfalls in Grenzen. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nicht ganz drei Lenkradumdrehungen nötig.

2,4 Bremse

⊕ Der Superb verfügt über eine standfeste Bremsanlage, die dem höheren Gewicht durch die Hybridtechnik gewachsen ist. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi im Schnitt 34,8 Meter (Mittel aus zehn

Einzelmessungen) - das ist ein noch guter Wert. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar - der Übergang von Rekuperation zu Scheibenbremse ist merklich, aber nicht störend.

1,8 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Sensoren in den Rädern die Drücke überwacht. 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. Der "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 so die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bis 45 km/h wird der Superb ohne vorhergehende Warnung abgebremst. 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 Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren ab 60 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. Nach optischer Warnung leitet das System im Bedarfsfall automatisch eine Bremsung ein, wie auch der Superb beim Einparken bremst, wenn er Hindernisse erkennt und der Fahrer nicht selbst reagiert. Eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Speedlimiter ist ab Werk an Bord. Eine Verkehrszeichenerkennung ist gegen Aufpreis erhältlich, die erkannten Geschwindigkeitsbeschränkungen können aber nicht in die Geschwindigkeitsregelung übernommen werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsfunktion	Serie
	Vorausschauendes Notbremsfunktion	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsfunktion	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

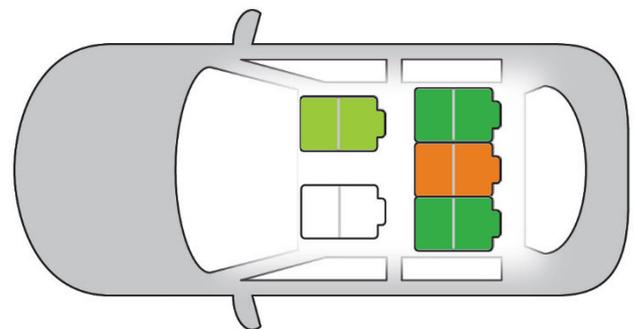
⊕ Der Skoda Superb überzeugt bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm mit 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - insgesamt erhält der Skoda die vollen fünf Sterne (Stand 06/2015, im Juni 2020 wurde das Ergebnis von Euro NCAP als noch gültig bewertet). Der Crashtest wurde mit einer Limousine 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 Fondsitze besitzen Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen somit auch für große Personen von gut 1,90 m. 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.

⊖ Im Fond sind die Kopfstützen nicht sonderlich weit einstellbar. Nur kleine Personen bis knapp 1,65 m sind bei einem Heckaufprall optimal geschützt. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort unter Umständen erst erreichbar, nachdem man den Kofferrauminhalt ausgeladen hat.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,7 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält die Superb Limousine bei den Crashtests gute 86 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis ist auf den Superb Combi übertragbar. Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken und i-Size-Kennzeichnung 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. Dies gilt auch für den Beifahrersitz, hier können hohe Kindersitze aber mit der nicht ohne Weiteres demontierbaren Kopfstütze kollidieren. Wie immer gilt: Vor dem Kindersitzkauf alle geplanten Befestigungsvarianten im Fahrzeug

durchprobieren. Die Beifahrerairbags sind mittels Schlüsselschalter abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber und auch die elektrische Heckklappe besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko gemindert wird. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich bequem vom Fahrerplatz aus per Knopfdruck aktivieren.

⊖ 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.

2,9 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Superb im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der möglichen Punkte. Das ist im heutigen Wettbewerb ein mittelpträchtiges Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

3,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Auf den Superb iV trifft das auch zu - wobei man mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken kann, weil er einen vergleichsweise effizienten, nicht zu potenten Verbrennungsmotor an Bord hat und der Gewichtsaufschlag nicht zu groß ist. Vorteile beim Benzinverbrauch gegenüber dem reinen Verbrenner kann der iV natürlich erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher einen der Dieselmotoren nehmen, diese versprechen sehr sparsam und dank doppeltem SCR-System besonders sauber zu sein. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybrid in dieser Größe mittelpfichtig, für ein reines Elektroauto wäre das ein hoher Wert. Fährt man im Hybridmodus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 5,9 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzinkonsum innerorts bei 5,1 l/100 km, auf der Landstraße ebenfalls bei 5,3 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,3 l/100 km. Kombiniert man die

elektrische Strecke mit der Hybridstrecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Superb Combi iV auf den ersten 100 km 11 kWh Strom und 3,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 151 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 33 von maximal 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,6 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut Skoda einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikel-ausstoß durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Superb hier ein paar Punkte verliert. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO_x und CO liegen auf niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Fährt der

iV im Hybridmodus, bekommt er fast volle Punkte für seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-Superb nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Skoda Superb Combi iV nur 24 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 57 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

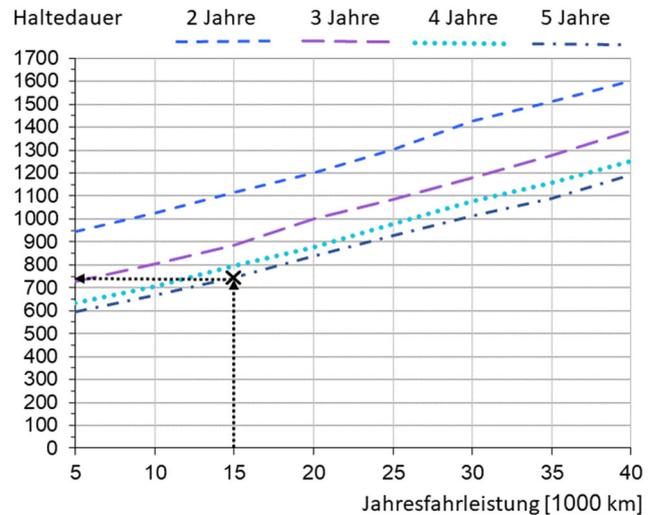
Der Superb Combi iV ist ab 45.490 Euro zu haben - abzüglich der aktuell geltenden Förderungen durch den Staat. Eine Menge Geld, auch wenn praktisch zwei Antriebe verbaut sind. Die Ausstattung enthält auch schon einiges, wie Zweizonen-Klimaautomatik und Navigation. Addiert man ein paar in

dieser Klasse übliche Extras hinzu, liegen weit über 50.000 Euro an. Will man die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment-Programm haben, muss man weiter tief in die Tasche greifen. Der nicht besonders reichhaltig ausgestattete Testwagen liegt bei etwa 55.000 Euro. Die Kosten für

Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen, bei den Premi-
ummarken liegen sie oft höher. Die Kfz-Steuer beträgt sehr
günstige 28 Euro, hier hilft die optimistische CO2-Wert-
Ermittlung bei Plug-In-Hybriden. Die Versicherungseinstu-
fungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung
moderat (Haftpflicht 13, Teil-/Vollkasko 22/22).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer
ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Bei-
spiel: 745 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5
Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI	2.0 TSI DSG	1.4 TSI IV DSG	2.0 TSI 4x4 DSG	2.0 TDI DSG	2.0 TDI	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1395	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	160 (218)	206 (280)	90 (122)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	400/1550	400/2000	250/1500	340/1700	400/1750
0-100 km/h [s]	9,1	7,7	7,8	5,3	11,1	9,2	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	231	224	250	197	215	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/6,6 S	5,8/6,9 S	1,7/1,5 S	7,4/8,4 S	4,1/4,9 D	4,3/4,9 D	4,7/5,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/150	133/157	37/34	169/190	109/130	114/127	124/145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/21/22	13/21/22	13/22/22	15/23/24	15/21/24	15/21/24	14/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	151	179	28	283	263	256	299
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	762	838	717	935	779	768	862
Preis [Euro]	30.270	37.550	42.590	46.750	33.790	33.590	40.520

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Plug-In-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.550 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,5 l + 14,5 kWh/1,4 l + 16,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	33/31 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.862/1.864/1.477 mm
Leergewicht/Zuladung	1.752/539 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	50,00 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechische Republik, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	3,3 l/100km und 11 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,3/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	77 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.765/526 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/920/1.575 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	745 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/22/22		
Basispreis Superb Combi 1.4 TSI iV Style DSG	45.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.04.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	
Km-Stand bei Testbeginn	5.401 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/820 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent (Paket)	1.710 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	360 Euro°/810 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	100 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	290 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (Paket)	1.210 Euro°
Spurwechslassistent (Paket)	1.210 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (links)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/310 Euro°
Lenkradheizung	140 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	830 Euro
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,0	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,4
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,8
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,3	Umwelt/Ecotest	3,2
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	2,7
Federung	1,6	Schadstoffe	3,6
Sitze	1,6		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Dezember 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.