

 Plug-in-Hybrid
(Otto/Elektro)
 63.540 €
 150 kW/204 PS
 854 km
 9,5 kWh + 3,2 l
pro 100 km



Skoda Superb Combi iV 1.5 TSI PHEV Sportline DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse

Der Superb ist eine feste Größe im Skoda-Modellprogramm. Er hat sich erfolgreich über die Jahre, inzwischen über die Jahrzehnte, auch im Dienstwagenmarkt etabliert. Aus gutem Grund: Er verfügt über viele überzeugende Eigenschaften und erzielt bei Tests regelmäßig sehr gute Resultate. Im ADAC Autotest fährt der Tscheche immer ganz vorn mit. Damit empfiehlt er sich als praktischer Firmenwagen genauso wie als attraktives Familienauto. Der Kombi überzeugt durch üppige Platzverhältnisse - für die Mitfahrer genauso wie für das Gepäck. Skoda konzentriert sich auf nützliche Details und vermeidet teure Spielereien - bloße Effekthascherei haben die Tschechen nicht nötig. So holen die Ingenieure aus dem vorhandenen Budget das Sinnvollste heraus. Viele Details - von Skoda mit Simply Clever beschrieben - erfreuen im Alltag: Befestigungshaken und Netze im Kofferraum, ein extra USB-Anschluss z.B. für eine Dashcam, Regenschirmfächer in den Vordertüren oder ein ausklappbarer Einfülltrichter für das Wischwasser. Genauso gefällt der Superb mit seinen Fahreigenschaften. Das Fahrwerk bietet einen sehr angenehmen Komfort mit den serienmäßigen adaptiven Dämpfern. Wenngleich die Dieselmotoren die Unzulänglichkeiten der Straßen noch geschmeidiger wegbügeln, ist man mit dem Plug-in-Hybriden sehr komfortabel unterwegs - auch dank des sehr niedrigen Geräuschniveaus. Elektrisch angetrieben gibt es ohnehin nichts auszusetzen. Wenn der Vierzylinder mitläuft, sollte man die gemütliche Gangart wählen, damit er nicht in höhere Drehzahlen abdriftet und dann die Werte Ruhe stört. Das wirkt sich zudem positiv auf den Verbrauch aus: Das aufwendige Hybridsystem läuft effizient, elektrische Reichweiten über 100 km sind kein Problem. Auch der Benzinmotor versteht es, sparsam mit dem Sprit zu haushalten. Der aktuelle Superb Combi ist aber nicht nur vergnüglich, sondern inzwischen auch recht teuer. Schon der Grundpreis des Testwagens liegt bei knapp 60.000 Euro. Weil aber die Serienausstattung weitgehend komplett ist, genügen nur wenige Extras für ein rundes Paket, das praktisch keine Wünsche offenlässt.

- ✓ **üppiges Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, komfortables Fahrwerk, Schnellladefunktion, praxistaugliche elektrische Reichweite, niedrige Verbräuche**
- ✗ **nur zwei Jahre Garantie (mehr optional), Benzinmotor mit mäßiger Laufkultur bei höheren Drehzahlen, hoher Anschaffungspreis**

ADAC Urteil

1,8 Autotest
3,2 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,3 Familie
3,9 Stadtverkehr
3,0 Senioren
1,7 Langstrecke
1,9 Transport
2,6 Fahrspaß
2,5 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, VW Passat Variant



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,0 Karosserie	03	1,9 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,4 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
1,7 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,5 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	06		
Innenraum-Variabilität	06		
		3,2 Autokosten	11
1,5 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	07		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
1,7 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,0 Karosserie

1,9 Verarbeitung

✓ Skoda versteht es schon lange, aus dem vorhandenen Budget das Beste herauszuholen. So kann der Superb bei der Verarbeitung innen wie außen überzeugen. Man sieht viele schöne und pfiffige Details, der sicherlich vorhandene Kostendruck ist jedenfalls nicht ohne Weiteres zu sehen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und passgenau zusammengesetzt. Ecken und Kanten wurden aufmerksam versiegelt und sind geschützt, einem langen Autoleben sollte also hier nichts im Wege stehen. Im Innenraum geht die sorgsame Verarbeitung und die gefällige Materialauswahl weiter, nichts knarzt oder klappert selbst auf schlechten Strecken. Der Superb wird den Erwartungen an ein Topmodell der Marke durchaus gerecht. Bei genauer Betrachtung findet man schon harten Kunststoff, aber unterhalb der "Bauchnabelinie" fällt das weniger auf. Kleine Gefälligkeiten wie Teppich in den Türfächern versöhnen. Auf Details wie einen Stoffüberzug an den Sonnenblenden oder eine Türrahmenverkleidung muss man jedoch verzichten. Dafür wird die Motorhaube durch eine Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten.

Der Unterboden ist in weiten Teilen akribisch verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Die verbleibenden Lücken dienen der Kühlung, beispielsweise für die Abgasanlage.

2,7 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite des Skoda Superb Combi Plug-in liegt rein elektrisch unterwegs bei 104 km im Autotest-Verbrauchszyklus. Das ist ein absolut praxistauglicher Wert, der bei ruhiger Fahrweise und günstigen Temperaturen auch übertroffen werden kann - Skoda gibt in den technischen Daten üppige 128 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 45-l-Tankfüllung etwa 750 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Superb Combi iV kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 23,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plug-in auch mit CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 51 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 % nach 22 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 520 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, praktische Dachschienen sind Serie. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das sollte selbst für

einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Superb Combi bis zu einem Gewicht von 1,8 t - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plug-in-Hybriden. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen.

✗ Der Wendekreis liegt bei 11,9 m - in der Praxis fällt dieser mäßige Wert durchaus ungünstig auf. Insbesondere für die Stadt sind die 2,10 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal, jedoch ist mancher Konkurrent in der oberen Mittelklasse noch ausladender. Mit 4,90 m ist der Superb Combi sehr lang.

Skoda packt serienmäßig ein Reifenreparaturset ins Auto, das aber nur bei kleinen Beschädigungen helfen kann. Ein Notrad sowie Wagenheber und Werkzeug haben im Auto keinen Platz, Runflat-Reifen gibt es für den Superb nicht.

2,0 Licht und Sicht



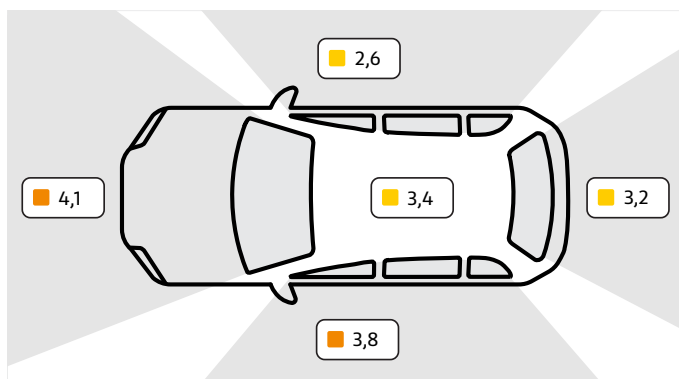
Die Dachsäulen hinten und die Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten etwas ein, in der Summe kann man aus dem Superb Combi aber gut rausschauen.

✓ Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat für den Superb Combi noch zufriedenstellend aus. Die Dachsäulen bauen mit Ausnahme der D-Säule nicht zu breit, zudem lassen sich die Fondkopfstützen zumindest teilweise versenken.

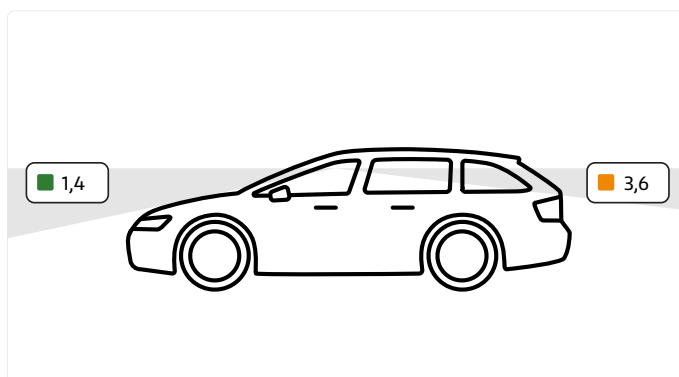
Die Karosserieenden des Superb Combi lassen sich ordentlich abschätzen. Dank der niedrigen Motorhaube sind bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug sehr gut zu sehen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren rundum sowie die Rückfahrkamera samt separater Waschdüse. Optional gibt es zudem ein 360-Grad-Kamerasystem sowie einen Parkassistenten, der den Skoda automatisch in Längs- und Querparklücken hinein- und auch wieder selbstständig herausmanövriert. Zudem lassen sich dem Superb nun Parkmanöver antrainieren, sodass der Kombi einen zuvor gespeicherten Parkvorgang automatisch erneut ausführen kann, ohne dass dafür jemand hinter dem Lenkrad sitzen muss. Stattdessen wird das Fahrzeug per Smartphone aus bis zu vier Meter Entfernung gesteuert.

In allen Ausstattungslinien ist der Superb mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Im Sportline verfügen die Scheinwerfer über ein Matrixsystem, mit dem der dynamische Fernlichtassistent umgesetzt wird, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Über die Leuchtsegmente in den Scheinwerfern wird auch das Kurvenlicht und das Abbiegelicht umgesetzt. Die Leuchtweitenregulierung erfolgt automatisch. Die aufwendigen Frontlichter sorgen für eine helle und homogene Ausleuchtung. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innen- und der linke Außenspiegel automatisch ab. Ein asphaltischer Bereich ist leider dem Fahreraußenspiegel vorbehalten.

✗ Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es leider auch gegen Aufpreis nicht - saubere Scheinwerfer sind aber wichtig, um selbst besser zu sehen und andere Verkehrsteilnehmer weniger zu blenden.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

✓ Im Superb Combi sitzt man zwar recht niedrig, üblich für "normale" Kombis. Das Ein- und Aussteigen fällt dennoch recht leicht, weil die Türausschnitte großzügig dimensioniert sind. Die Sitzflächen vorn befinden sich rund 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind nicht zu hoch, aber recht breit. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe.

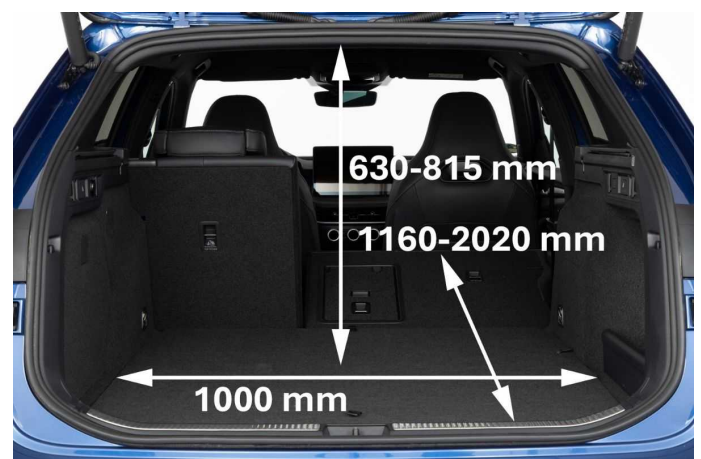
Der schlüssellose Zugang, bei Skoda genannt "KESSY", ist serienmäßig. Dabei kann der Fahrzeugschlüssel in der Tasche bleiben, der Superb wird über eine einfache Berührung an einem

der vier Außentürgriffe geöffnet oder verriegelt. Das System kann auch so eingestellt werden, dass es automatisch entriegelt und verriegelt, wenn man sich dem Auto nähert bzw. sich von ihm entfernt. Die Automatikfunktion wie auch der schlüssellose Zugang lassen sich im Menü deaktivieren - zumindest aus Sicherheitsgründen ist das aber nicht nötig, denn Skoda hat das System sicher abgestimmt, sodass es über einen Funkverlängerer nicht überlistet werden kann. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless.

Nachts erhellen die Scheinwerfer und Rückleuchten sowie Spots unter den Außenspiegeln das Umfeld. Zusätzlich sind die Türgriffmulden beleuchtet.

1,6 Kofferraum-Volumen

✓ Weil in der Plug-in-Variante eine große Batterie untergebracht werden muss, wird das Kofferraumvolumen etwas eingeschränkt und es entfällt der verstellbare Ladeboden. Dennoch kann sich der Kofferraum sehen lassen und bleibt absolut praxistauglich. Denn das Gepäckabteil im Superb Combi iV fasst großzügige 475 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 690 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 980 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.615 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden - dort finden noch etwa 45 l Platz, die beispielsweise für die Ladekabel und das Kofferraumtrennnetz verwendet werden können.



Trotz Plug-in-Hybrid-Technik, die ihren Platz benötigt: Der Stauraum im Superb Combi ist sehr üppig, zwischen 475 und 1.615 l fasst der Kofferraum.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die große Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, selbstredend auf Knopfdruck, weil der elektrische Antrieb serienmäßig ist. Dank KESSY, also dem schlüssellosen Zugang, ist auch das berührungslose Öffnen und Schließen via Fußgeste unter die Heckschürze mit an Bord. Personen bis gut 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die

Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber etwas absteht. Die Ladekante liegt mit rund 63 cm angenehm niedrig und erleichtert damit das Beladen. Innen sind Kofferraumboden und Ladekante nahezu auf einem Niveau. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen. Das Laderaumrollo fährt automatisch elektrisch angetrieben ein und aus. Das Ladeabteil wird bei Dunkelheit von vier LED-Lampen links und rechts in den Seitenverkleidungen sowie in der Heckklappeninnenverkleidung sehr gut ausgeleuchtet - das haben nur wenige Kombis zu bieten. Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist Serie.

2,0 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnemitte praktisch. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum; nach dem Entriegeln fallen die Lehnenteile eigenständig um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die Gurte achten, die zwar Führungen in den Seitenverkleidungen haben, aber theoretisch eingeklemmt werden könnten. Es gibt ein praktisches Fach rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen.

1,7 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Das Cockpit des Superb präsentiert sich modern, aufgeräumt und übersichtlich. Auf dem Armaturenbrett sitzt mittig das große 13-Zoll-Touchdisplay, über das sich das Infotainmentsystem mit seinem großen Funktionsumfang bedienen lässt. Es verfügt über sehr viele Funktionen, an die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer erst gewöhnen. Das Display gefällt mit schnellen Reaktionen, ausreichend großen Touchflächen und hochauflösender Darstellung. Es ist nicht zum Fahrer geneigt, aber auch nicht zu weit von ihm entfernt. Skoda verbaut eigene Tasten und Drehregler für die Klimasteuerung, über welche zumindest die wesentlichen Einstellungen wie die Temperatur und die Heckscheibenheizung gesteuert werden können. Allerdings verzichten auch die Tschechen auf separate Bedienelemente etwa für Sitzheizung, Lüftungsstärke und -verteilung. Diese können erst angepasst werden, wenn zuvor der Drehring der von Skoda Smart Dials getauften digitalen Drehregler mit integrierten kleinen Displays gedrückt und die entsprechende Funktion vorgewählt wurde. Der mittlere Drehregler lässt sich mit bis zu vier Funktionen belegen (für die vier Presets stehen zur Wahl: Lautstärke, Kartenzoom, Lüftungsstärke und Luftverteilung, Smart Air Conditioning und Fahrmodi). Die Individualisierungsmöglichkeiten sind praktisch und ein neu gestalteter Versuch, die vielen Funktionen eines modernen Autos gut zugänglich zu machen, ohne ein Meer an Tasten, Knöpfen und Drehreglern zu verbauen.

Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie vier ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung.



Große Kofferraumöffnung, niedrige Ladekante, ebener Boden: Beste Voraussetzungen für eine alltagstaugliche Nutzung des Gepäckabteils.

Das Kombiinstrument ist stets als 10 Zoll großes Display ausgeführt, das dem Nutzer verschiedene Ansichten von klassischen und bestens ablesbaren Rundinstrumenten bis zu einer vollformatigen Kartendarstellung ermöglicht. Auch beim Multifunktionslenkrad geht Skoda bis heute seinen eigenen Weg und vermeidet Sensortasten, wie sie z.B. VW verbaut. Die konventionellen Superb-Tasten und -Drehregler sind deutlich angenehmer und treffsicherer bedienbar. Einzig über die Steuerung der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und des Limiters über einen kleinen Hebel links hinter dem Lenkrad lässt sich diskutieren. Definitiv besser abzulesen und einfacher zu erreichen (ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen) wären die Funktionstasten auf dem Lenkrad anstatt dahinter. Zumal die beiden Lenkstockhebel gegenüber dem Vorgängermodell deutlich mehr Funktionen erhalten haben. Der Getriebewählhebel ist mit der aktuellen Generation rechts hinter das Lenkrad gewandert, dort wird über Drehen des Hebels die Fahrtrichtung vorgewählt. Dafür wurde die Steuerung der Scheibenwischer zusätzlich in den linken Lenkstockhebel integriert, der nun über weitere kleine Hebelchen auf der Vorderseite und auf der schmalen Oberseite verfügt. Die Empfindlichkeit des Regensors kann man jetzt nur noch in zwei Stufen einstellen. Kritik müssen sich die Bedienelemente für das Fahrlicht gefallen lassen, sie sind zu tief verbaut und als Tastenleiste ausgeführt - der ergonomische und übersichtliche Drehregler des Vorgängers war praktischer. Die Einstellungen für Lenkrad, Sitze und Spiegel sind dank der separaten und gut erreichbaren Bedienelemente schnell vorgenommen - hier hat Skoda auf Bewährtes aus bisherigen Modellen gesetzt.



Das Cockpit des Superb wirkt aufgeräumt, im Detail braucht man aber etwas Gewöhnung. Skoda setzt sich mit den Drehreglern auf der Mittelkonsole von seinen Konzern-Kollegen ab und bietet eigene Akzente. Die Menüs sind umfangreich, die Einstellmöglichkeiten mannigfaltig. Das Infotainment arbeitet zügig und stabil.

1,2 Multimedia

✓ Als Sportline hat der Superb eine sehr umfangreiche Multimedia-Ausstattung. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ist Serie, ebenso ein gutes Soundsystem mit neun Lautsprechern. Gegen Aufpreis kann man das Canton-Soundsystem mit 14 Lautsprechern inkl. Subwoofer ordern. Vier USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie ein weiterer am Fuß des Innenspiegels und Apple CarPlay sowie Android Auto (beides auch kabellos nutzbar) sind immer an Bord. Die erweiterte Sprachsteuerung kann auch auf ChatGPT zurückgreifen. Eine gekühlte induktive Ladeschale für Smartphones darf natürlich nicht fehlen. Echtzeit-Verkehrsinformationen und der Remote-Fernzugriff mit dem Smartphone über die Skoda-App sind die ersten drei Jahre inklusive, kosten danach Aufpreis. Für das Webradio sowie den WLAN-Hotspot muss man extra Konnektivitätspakete buchen. Die 12-V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose für den Fond ist im Gegensatz zum Vorgängermodell nicht mehr zu haben.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Superb lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit problemlos für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel

berühren; das optionale, große Panorama-Schiebedach würde etwas Kopffreiheit kosten, angesichts der "Reserven" aber kaum der Rede wert. Die Innenbreite von 1,46 m liegt im guten Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des Panorama-Schiebedachs (nicht im Testwagen).

1,5 Raumangebot hinten

✓ Mehr Platz im Fond bietet aktuell kaum ein anderer Kombi. Der Tscheche geht gerade mit der Beinfreiheit geradezu verschwenderisch um - theoretisch würden selbst 2,20 m große Mitfahrer ausreichend Platz für die Beine vorfinden, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Limitierender Faktor ist auf der Rückbank jedoch die Kopffreiheit, die jedoch selbst für zwei Meter große Insassen ausreicht und damit sehr großzügig bemessen ist. Das optionale Panorama-schiebedach würde bis über die Rücksitze reichen.

2,5 Innenraum-Variabilität

✓ Die Innenraumvariabilität beschränkt sich wie bei Kombis üblich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. An Ablagemöglichkeiten herrscht im Superb wahrlich kein Mangel. Der Tscheche punktet unter anderem mit großen, mit Filz ausgekleideten Türfächern, zwei gut nutzbaren Becherhaltern und

einem großen Staufach unter der Mittellehne, das zusätzliche Einlegefächer und Halteriemen bietet. Lediglich das Handschuhfach dürfte etwas größer sein und lässt sich weder kühlen noch abschließen. Auch im Fond finden die Mitfahrer große Türfächer, Lehnentaschen und Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne vor.



Der Superb bietet im Fond eine enorme Beinfreiheit - selbst weit über zwei Meter große Menschen können die Beine noch ausstrecken. Die Innenbreite ermöglicht bequemes Reisen für zwei Erwachsene, während drei Erwachsene nur auf Kurzstrecken adäquat Platz finden.

1,5 Komfort

1,7 Federung

✓ In den Superb mit Sportline-Ausstattung verbaut Skoda immer ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern. Während es bei den reinen Benzinern und Dieseln als DCC Pro bezeichnet wird und sich von den anderen Ausstattungslinien durch eine Tieferlegung um 15 mm absetzt, bleibt es im Plug-in-Hybriden beim bisherigen DCC Plus ohne die Tieferlegung. Während in den TDI-Testwagen (Ausstattungslinien Selection und L&K, daher auch mit DCC Plus) das Fahrwerk mit ausgesprochen hohem Komfort überzeugen konnte, wirkt das Adaptiv-Fahrwerk im iV-Modell etwas steifbeiniger und weniger gelassen. Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen: Auch im Superb Combi iV kann man sich am wirklich guten Fahrkomfort erfreuen - es fällt nur auf, dass bisherige Superb-Testwagen wie auch ein technisch eng verwandter VW Passat eHybrid etwas geschmeidiger federn.

Im Individual-Modus kann man die Dämpferhärte in vielen Zwischenschritten fein einstellen - hier muss man aber schon sehr feinfühlig sein, um jede Abstufung auch tatsächlich zu spüren. Die beiden "Extreme" jenseits von Comfort oder Sport kann man aber gut unterscheiden. Neben dem leicht spröden Ansprechen auf Fahrbahnkanten ist es vor allem die in Comfort ausgeprägtere Neigung zum gemächlichen Nachschwingen, die den Unterschied macht. Selbst im Modus Sport aber wird der Superb Combi nicht zum kompromisslosen Sportler - letztendlich hat man die Wahl zwischen viel Komfort und weniger Komfort, dafür aber mehr Verbindlichkeit zur Straße.

Innerorts spürt man nur grobe Unebenheiten und derbe Kanten, ansonsten bügelt insbesondere der Comfort-Modus die meisten Unzulänglichkeiten der Fahrbahn weitgehend weg. Auch außerorts wird man von schlechter Fahrbahn wenig behelligt, ohne dass die Verbindlichkeit auf kurvigen Strecken darunter leiden würde. Je schlechter die Straßenoberfläche und je mehr Hub vom Fahrwerk gefordert wird, desto besser werden die Bodenwellen pariert. Auf der Autobahn zeigt sich

das Fahrwerk im besten Sinne unauffällig, macht seine Arbeit im Hintergrund und bietet einen sehr guten Federungskomfort.

1,8 Sitze

✓ In der Sportline-Ausstattung fährt der Superb serienmäßig mit Sportsitzen vor. Diese zeichnen sich durch eine angenehme Konturierung, einen guten Seitenhalt und eine ausziehbare Oberschenkelablage aus. Trotzdem fühlt man sich nicht eingengt und freut sich über die vielen Einstellmöglichkeiten - selbstverständlich elektrisch und mit Memory-Funktion für verschiedene Fahrer. Die Massagefunktion ist ebenfalls Serie, sie nutzt nicht die Lordosenstütze, sondern arbeitet mit mehreren separaten Luftkissen in der Lehne. Einziger Wermutstropfen des Front-Gestühls: Die Kopfstützen sind in die Lehne integriert und damit nicht einstellbar.

In der zweiten Reihe geht es erwartungsgemäß weniger komfortabel zu, doch auf der ordentlich konturierten und großen Rückbank sitzen auch Erwachsene bequem. Mitverantwortlich dafür sind neben der guten Oberschenkelauflage die optionalen Schlafkopfstützen des Testwagens, die mit ihren seitlich ausklappbaren Flügeln den Kopf fixieren und somit das Schlafen erleichtern.

1,9 Innengeräusch

✓ Der Superb Combi Sportline fährt serienmäßig mit Doppelverglasung an den Seitenscheiben vor. Auch die weiteren akustischen Dämmmaßnahmen sind erfolgreich, sodass man sich am guten Geräuschkomfort im großen Kombi erfreuen kann. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei nur 64,5 dB(A). Angesichts der niedrigen Fahr- und Windgeräusche fällt der "Sound" vom Turbobenziner umso mehr auf, wenn dieser sich stärker bemühen muss. Bei ruhiger Fahrweise kann der Vierzylinder durchaus überzeugen. Gelassen sollte die Fahrweise deshalb sein, weil bei flotter Fahrt öfter der

Verbrenner zugeschaltet wird und dieser nur bei niedrigen Drehzahlen dezent im Hintergrund bleibt. So angenehm leise der Elektromotor arbeitet, der nur durch leises Surren zu hören ist, so akustisch unwirsch macht der Vierzylinder-Benziner auf sich aufmerksam, sobald er die Marke von 3.000 1/min überschreitet. Insbesondere beim Ausdrehen klingt das Aggregat angestrengt und dröhnig. Abseits hoher Leistungsanforderung gefällt der Antrieb aber mit Zurückhaltung.

0,6 Klimatisierung

✓ In der Sportline-Ausstattung hat der Superb Combi so gut wie alles an Klimatisierungskomfort serienmäßig an Bord, was

1,7 Antrieb

1,6 Fahrleistungen

✓ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den großen Kombi trotz seines Leergewichts von über 1,8 t sehr zügig – beim Anfahren oder bei niedrigem Tempo kommen die Vorderräder schon elektrisch beschleunigt an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,3 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,5 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Superb iV in rund einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindruckend, seine 330 Nm Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem Plug-in-Superb jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in 7,5 s. Skoda verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,1 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den Superb Combi alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladezustand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Eco und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

Skoda für sein Topmodell anbietet. Einzig die Sitzlüftung für die Vordersitze und Rollos in den hinteren Türen kann man gegen Aufpreis erhalten. Serie sind neben Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und Frontscheibenheizung (Folie ohne störende Heizdrähte) eine Dreizonen-Klimaautomatik, mit der auch die Fondpassagiere separat ihre Temperatur regeln können. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Umluftautomatik ist Serie. Darüber hinaus sind die hinteren getönten Scheiben aufpreisfrei an Bord. Die Standklimatisierung ist dank Plug-in-Hybridantrieb immer Serie - der Innenraum lässt sich nach Bedarf heizen oder kühlen, solange noch ausreichend Strom in der Batterie ist.

1,9 Laufkultur

✓ Zumindest bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren, zunehmend mit steigender Drehzahl. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich unter hoher Last rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, bei moderater Beschleunigung verläuft der Tempozuwachs dagegen weitgehend gleichmäßig.

1,6 Getriebe

✓ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe bietet durch sein ausgeprägtes Verschleifen der Gänge weiche Schaltvorgänge und einen hohen Schaltkomfort insgesamt. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Zu- und Abschalten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat Skoda für heutige Verhältnisse eher etwas kürzer gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb

empfindet man mit dieser Abstimmung umso dynamischer, der Effizienz scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Ver-

brauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

1,9 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Der Superb Combi iV kann mit hoher Fahrstabilität und gleichzeitig guter Fahrdynamik punkten. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten tadellos und selbst bei einem Lenkimpuls lässt sich der Tscheche kaum aus der Ruhe bringen, was neben der ausgeprägten Zentrierung der Lenkung auch am langen Radstand liegt. Den ADAC Ausweichtest bewältigt der Skoda mühelos und bei Bedarf nicht nur für einen komfortablen Familien-Kombi erstaunlich flott. Dabei helfen ihm neben dem dezent mitlenkenden Heck auch die feinfühligere ESP-Regelung, die harsche Eingriffe unterlässt und somit auch eine dynamische Fahrweise ermöglicht.

Den Plug-in-Hybrid gibt es nur mit Frontantrieb, bei allzu beherztem Tritt aufs Gaspedal kommen die Vorderräder schon mal an ihre Haftungsgrenzen. Die Traktionskontrolle regelt sie dann ein.

1,8 Lenkung

✓ Die Progressivlenkung (variable Übersetzung, um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter ausgelegt) ist in der Testvariante serienmäßig verbaut. Damit liegt die Umdrehungszahl beim Lenken von Anschlag zu Anschlag bei 2,2. Die Lenkung des Superb fühlt sich verbindlich an, wirkt durch ihre Leichtgängigkeit aber etwas

entkoppelt vom Straßengeschehen. Die Rückmeldung ist dennoch gut, die Zentrierung gefällt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen kaum auf. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen, der große Kombi lässt sich präzise steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren.

1,9 Bremse

Das Bremsgefühl im Alltag ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber unproblematisch. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise mehr Kraft und Pedalweg erforderlich als man das von bisherigen rein mechanischen Bremsen gewohnt ist. Damit kann man letztlich gut zurechtkommen, vertrauenserweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperationsbremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte jedoch besser sein.

✓ Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Superb Combi iV so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis und demonstriert die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Bremssystems.

1,4 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ Der Superb Combi iV hat in der Sportline-Ausstattung viele Assistenten serienmäßig an Bord. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und die Geschwindigkeitsregelung - der adaptive Tempomat ACC allerdings kostet Aufpreis. Er ist im Fahrerassistenz-Paket enthalten, das auch den Travel Assist umfasst (inkl. Notfall- und Stauassistent). Der Notfallassistent hilft dabei, im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Superb eigenständig zum Stehen zu bringen. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe, das zumindest rudimentär auch Infos von den Assistenten einblendet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem kostet für den Superb in allen Ausstattungsversionen extra, nur das indirekt messende ist Serie.

Die neue Fahrerüberwachung agiert meist zurückhaltend, warnt ab und an jedoch übereifrig. Die bei jedem Fahrzeug-

start aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich nun auch mit nur einem Schritt deaktivieren, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den entsprechenden Button abgelegt hat. Eine Deaktivierung für den Spurhalteassistenten und für die Fahrerüberwachung ist in gleicher Weise möglich. In der Regel funktionieren die Assistenten sinnvoll und zurückhaltend, sie wirken dadurch nicht übergriffig und können einen echten Mehrwert für mehr Sicherheit bieten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



Abstandswarnung



Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren



Notbremssystem

-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv

Optional erhältlich

-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Notfallassistent
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Spurwechselautomatik

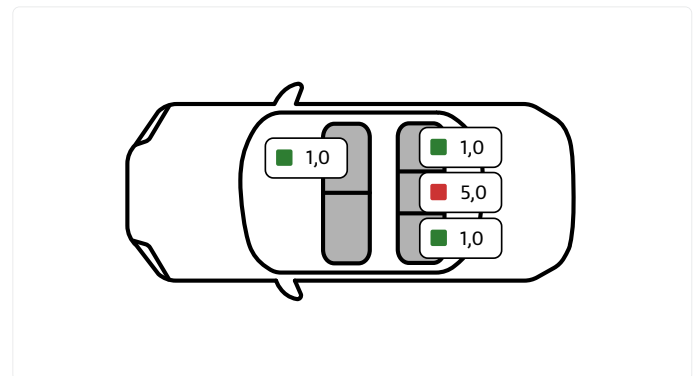
1,0 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Skoda Superb 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen bringt der Superb immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, der Knieairbag für den Fahrer ist dagegen Serie. Ein Beifahrer-Knieairbag ist nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,75 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das Proaktive Insassenschutzsystem, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren kann. Bei einem Un-

fall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar (in Heckklappe und seitlichem Fach). Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis - da es für 150 Euro kaum der Rede wert ist, sollte man es gleich mit bestellen. Der Superb hat immerhin in allen vier Türen Reflektoren verbaut, sodass im Dunkeln offene Türen leichter zu sehen sind. Skoda setzt zusätzlich die Ambientebeleuchtung in den Türen ein, um aktiv andere Verkehrsteilnehmer auf sie aufmerksam zu machen.

1,7 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Superb 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Voraussetzungen für Kindersitze im Superb sind sehr gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann einzeln über Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine einfache Lösung.



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

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Fußgängerschutz ist beim Superb noch gut. Skoda hat die Front vergleichsweise weich gestaltet, sodass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt. Einzig die Randbereiche der Motorhaube bergen ein höheres Verletzungsrisiko. Auch die A-Säulen sind wie üblich sehr stabil ausgelegt, weshalb dort ein hohes Risiko für Verletzungen besteht. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der Superb iV ein künstliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen.

2,5 Umwelt

2,5 Verbrauch

✓ Startet man mit dem Superb Combi iV mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus der ADAC Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) 104 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Skoda gibt als Reichweite nach WLTP für die Testversion 128 km an, was bei verhaltener Fahrweise und warmen Außentemperaturen auch möglich ist. Der gemessene reine Stromverbrauch liegt bei 22,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plug-in-Hybriden ist das ein guter Wert, für ein reines Elektroauto wäre das etwas erhöht. Grundsätzlich bietet der Plug-in-Antriebsstrang von Skoda eine gute Effizienz.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,0 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, sodass die Vorteile des Plug-in-Systems genutzt werden können. Skoda setzt im jetzigen iV-System auf den aktuellen Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritspar-technologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Maßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Superb Combi iV mit leerer Batterie nicht mehr als die Mildhybridversionen 1.5 TSI mHEV. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, denn die Mitnutzung von Strom reduziert den Verbrauch schnell deutlich auf unter 5 l/100 km.

Da in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus zeitweise der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC

Autotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 9,5 kWh + 3,2 l pro 100 km ermittelt. Dieser Verbrauch ergibt sich beim Start mit voller Batterie über eine Strecke von 150 km.

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Skoda kommt mit dem Superb Combi iV dem Ideal schon näher. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren. Das Einsatzspektrum des Superb Combi iV erweitert sich damit enorm.

2,5 Umwelteinfluss

✓ Der Superb Combi ist mit 4,90 m ziemlich lang. Seine Breite ist mit 1,85 m (ohne Außenspiegel) dagegen vergleichsweise moderat in dieser Klasse. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 9,1 qm - für Standardparkplätze gerade noch ausreichend. Das Leergewicht von etwas über 1,8 t ist absolut gesehen stattlich, im Vergleich zu den Konkurrenten aber gar nicht so hoch - erst recht, wenn man Plug-in-Hybride miteinander vergleicht. Das Vorbeifahrgeräusch des Superb Combi iV liegt bei 66 dB(A), ein durchschnittlicher Wert.

3,2 Autokosten

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Superb Combi iV in der Sportline-Ausstattung liegt bei 59.350 Euro - das waren mal kaum vorstellbare Preisregionen für einen Skoda. Andererseits gab es davor auch noch kaum einen Skoda mit so viel aufwendiger Technik und so üppiger Ausstattung. Der Antriebsstrang ist komplex, bestehend aus Verbrenner, Elektromotor und großer Batterie. An Komfort- und Assistenzfunktionen ist (fast) alles Wichtige serienmäßig an Bord, es lässt sich um manche Finesse wie automatisches Parken gegen Aufpreis noch ergänzen. Aber selbst Annehmlichkeiten wie eine Dreizonen-Klimaautomatik, das schlüssellose Zugangssystem oder sogar

das adaptive Fahrwerk sind wiederum Serie. Umso kurioser mutet es an, dass ausgerechnet die adaptive Geschwindigkeitsregelung noch Aufpreis kostet - 610 Euro im Fahrerassistenz-Paket.

Die Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind relativ günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 21, Vollkasko 23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Hier hat das neue Hybridsystem einen Vorteil gegenüber dem Vorgängersystem, denn das musste alle 15.000 km und jährlich zum Ölservice, was es gerade für Wenigfahrer vergleichsweise teuer gemacht hat.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Superb Combi 1.5 TSI mHEV Essence DSG	Superb Combi 2.0 TSI Selection DSG	Superb Combi iV 1.5 TSI PHEV Selection DSG	Superb Combi 2.0 TSI Selection 4x4 DSG	Superb Combi 2.0 TDI SCR Essence DSG	Superb Combi 2.0 TDI SCR Essence 4x4 DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	195 (265)	110 (150)	142 (193)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	110	-	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	-/1500	400/1650	360/1600	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	232	220	250	222	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,2 l S	6,6 l S	1,2 l S 12,9 kWh	7,5 l S	4,9 l D	5,7 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			19,7 (n)			
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	119	151	28	171	128	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/25/21	13/25/21	13/23/21	14/27/25	15/26/24	13/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	78	164	30	220	258	309
Preis [Euro]	42.100	47.970	51.650	52.770	46.200	50.200

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-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF

Hubraum	1.498 ccm
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	6-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß	31 g/km
Stirnfläche/cw-Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.902/1.849/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.853/497 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	25,7/19,7 kWh
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße	235/45 R18 94W
Reifen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Wendekreis (li./re.)	11,8 / 11,9 m
Autotest-Verbrauch	9,5 kWh + 3,2 l/100 km
Reichweite	854 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.830/520 kg
Kofferraum normal	475 l
geklappt/dachhoch	980/1.615 l

Kosten

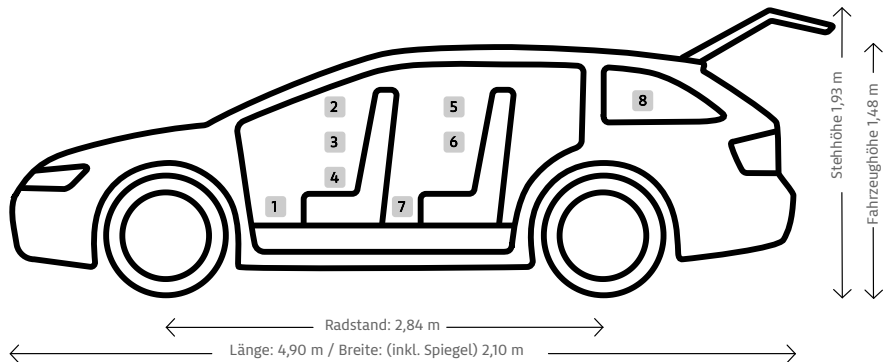
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	123 Euro
Fixkosten	149 Euro
Werkstattkosten	105 Euro
Wertverlust	680 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.056 Euro
Steuer pro Jahr	30 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/23/21
Basispreis getestete Variante	59.350 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.540 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.605 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2768

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,15 m Person
- 3 Innenbreite vorn 146 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 43 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,00 m Person
- 6 Innenbreite hinten 141 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 475 - 1.615 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/610 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.500 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.500 Euro° (Paket)
Head-up-Display	490 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/500 Euro° (Paket)
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/Serie
Innen-/Außenspiegel	(Fahrerseite)
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

1,8

Autokosten

3,2

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,0

Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	2,7
Licht und Sicht	2,0
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,0

Innenraum

1,7

Bedienung	1,8
Multimedia	1,2
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	1,5
Innenraum-Variabilität	2,5

Komfort

1,5

Federung	1,7
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	0,6

Antrieb

1,7

Fahrleistungen	1,6
Laufkultur	1,9
Getriebe	1,6

Fahreigenschaften

1,9

Fahrstabilität	2,0
Lenkung	1,8
Bremse	1,9

Sicherheit

1,4

Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	1,0
Kindersicherheit	1,7
Sicherheit ungeschützte Personen	2,6

Umwelt

2,5

Verbrauch	2,5
Umwelteinfluss	2,5

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

Bildergalerie

