



Skoda Superb Combi 2.0 TDI SCR Selection DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Dem neuen Skoda Superb wird im VW-Konzern große Ehre zuteil. Er ist nicht nur weiterhin das Flaggschiff der tschechischen Marke, sondern liefert gleichzeitig die technische Basis für den ebenfalls brandneuen VW Passat Variant. Sie laufen gemeinsam im slowakischen Bratislava vom Band. Betrachtet man die beiden Modelle genauer, wird schnell ersichtlich, dass die Kombis viele Gleichteile besitzen - Türen und Seitenteile etwa sind bei beiden identisch.

Zum ADAC Autotest tritt der Tscheche in der hierzulande beliebten Combi-Variante mit dem 150 PS starken Zweiliter-TDI an. Der Selbstzünder ist mit seinen 360 Nm ausreichend kräftig, mit einem Verbrauch von lediglich 5,2 l/100 km im ADAC Ecotest aber vor allem sehr sparsam. Der Wert beeindruckt besonders, da der Superb Combi mit 4,90 m ein wahrlich großes Auto ist und massenhaft Platz vier Insassen samt großem Gepäck bietet. Auch die Fahreigenschaften können vollauf überzeugen. Mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung federt der Skoda sehr geflissentlich und lässt sich gleichzeitig erstaunlich flink durch die Kurve scheuchen. Die eingängige Bedienung und die gute Verarbeitung runden das überzeugende Gesamtpaket ab. Glückwunsch nach Tschechien: Mit der Note 1,7 ist der Superb Combi 2.0 TDI DSG das bis dato beste Verbennermodell, das den ADAC Autotest in der aktuellen Form durchlaufen hat, und stellt somit selbst die deutlich höherpreisige Premiumkonkurrenz in den Schatten.

Konkurrenten: u. a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Volvo V90, VW Passat Variant.

+ viel Platz für Insassen und Gepäck, eingängige Bedienung, sichere und komfortable Fahreigenschaften, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen

- Aufpreis für Navigationssystem, nur zwei Jahre Fahrzeuggarantie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der Superb wird dem Anspruch als Topmodell der Tschechen auch in der neuesten Auflage weitgehend gerecht, hält gleichzeitig aber einen sicht- und spürbaren Abstand zur deutschen Premiumkonkurrenz. So sind die Türrahmen etwa unverkleidet, was besonders bei bunten Außenlackierungen störend ins Auge fällt. Die verwendeten Materialien sind im oberen Sichtbereich geschäumt, zudem sind sowohl die Türfächer als auch das Handschuhfach mit Filz ausgekleidet. Ungewöhnlich für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ist der

Stoffeinsatz an Armaturenbrett und Mittelkonsole, der nicht sonderlich wertig wirkt und schwer zu reinigen sein dürften. An der Verarbeitung des solide wirkenden Interieurs gibt es abgesehen von den Drehreglern, die spürbar Spiel aufweisen und keinen sonderlich soliden Eindruck machen, wenig zu kritisieren. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und somit gut gegen Verschmutzung und Beschädigung geschützt. Ebenfalls lobenswert sind die Gasdruckfedern, die das Öffnen der Motorhaube erleichtern und diese offenhalten.

2,7 Alltagstauglichkeit

Der Superb ist ab Werk mit einem Reifenpannenset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen jedoch rasch als wirkungslos herausstellen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad samt Wagenheber und Bordwerkzeug erhältlich.

⊕ Die Transporteigenschaften des Superb Combi können vollauf überzeugen. Der Tscheche bietet nicht nur einen großen Kofferraum, er kann bis zu 531 kg zuladen, wovon bis zu 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden können. Mit der optionalen schwenkbaren Anhängerkupplung dürfen bis zu 2,0 t schwere Anhänger (mit eigener Bremse) gezogen werden, die Stützlast beträgt ebenfalls

stattliche 90 kg.

Der mit 66 l ungewöhnlich große Tank erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest (5,2 l/100 km) Reichweiten von bis zu 1.265 km. Der AdBlue-Tank fasst üppige 19,5 l und muss daher nur selten befüllt werden.

⊖ Mit 4,90 m besitzt der Superb Combi eine mehr als stattliche Größe, auch die Fahrzeugbreite inklusive der Außenspiegel von 2,10 m fällt üppig aus. In Kombination mit dem recht großen Wendekreis von knapp zwölf Metern ist der Superb besonders im engen Stadtverkehr recht unhandlich.

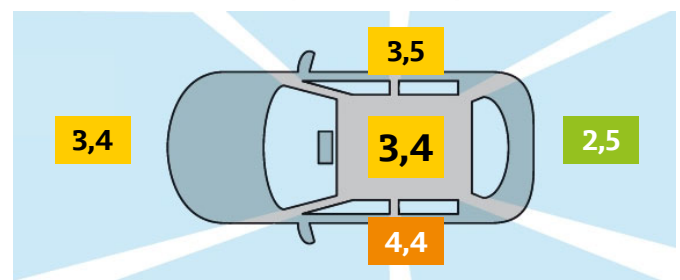
2,2 Licht und Sicht

Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat des Superb Combi 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 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 rundum sowie die Rückfahrkamera. 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 mit dem Tscheche nun Parkmanöver antrainieren, sodass der Superb 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. Bereits ab Werk ist der Superb mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, allerdings in simpler Reflexionstechnik und bis auf Fahrlichtautomatik und Fernlichtassistent ohne

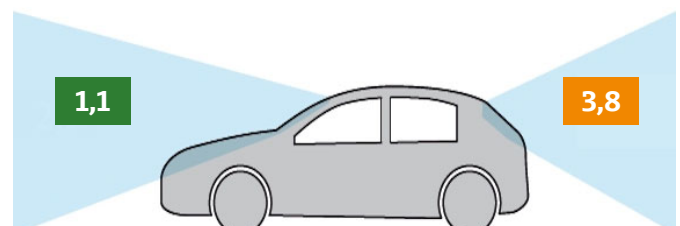
Rundumsicht

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.



weitere Lichtfunktionen. Selbst die Leuchtweitenregulierung erfolgt manuell und muss umständlich über das Infotainment-System vorgenommen werden. Nicht nur deshalb raten wir zu den sehr guten Matrix-LED-Scheinwerfern, die für eine helle und homogene Ausleuchtung sorgen und neben einer automatischen Leuchtweitenregulierung auch Abbiege-, Kurvenlicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten besitzen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Beim Kurvenlicht wird allerdings keine der beiden Linsen geschwenkt, stattdessen werden ausschließlich bei aktiviertem Fernlicht zusätzliche Pixel der Matrix-LED-Scheinwerfer aktiviert und somit ein "echtes" Kurvenfahrlicht simuliert. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innen- und der linke Außenspiegel automatisch ab. Auch ein asphärischer Bereich ist leider dem Fahreraußenspiegel vorbehalten.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Kessy". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug erkennt, wenn man sich mit dem Schlüssel nähert und entriegelt das Fahrzeug automatisch. Ebenso verriegelt der Wagen selbstständig, sofern man sich von ihm entfernt. Beide Funktionen lassen sich ebenso wie das System selbst auf Wunsch auch deaktivieren. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig



Die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless.

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.

0,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil des Superb Combi zählt zu den größten seiner Klasse: Bereits mit aufgestellten Rücksitzlehnen und ausgefahrener Laderaumabdeckung passen stattliche 575 l hinein. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, wächst das Volumen auf 790 l an - alternativ passen zwölf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um und nutzt das Gepäckabteil bis zur Fensterkante, schluckt der Superb 1.080 l - dachhochbeladen sogar 1.715 l. Befindet sich der variable Ladenboden in der oberen Position, lassen sich rund 100 l nach unten hin abtrennen.



Mit 575 l Volumen bietet der Kofferraum des Superb Combi sehr viel Platz für das Gepäck.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch sehr gut nutzbar und durchdacht. Die Heckklappe öffnet zwar nur gegen Aufpreis elektrisch und per Fußschwenk sogar berührungslos, gibt aber eine sehr große Öffnung frei und lässt sich dadurch auch mit sperrigen Gegenständen beladen. Die Ladekante ist mit 63 cm angenehm niedrig und zudem auf einem Niveau mit der Ladefläche, sofern sich dieser in der

oberen Position befindet. Der Kofferraum selbst ist glattflächig und lässt sich sehr gut nutzen. Praktisch: Die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen der elektrischen Heckklappe automatisch ein und beim Schließen wieder aus. Darüber hinaus lässt sich das ausgebaute Gepäckraumrollo unter dem

variablen Ladeboden arretieren, sofern sich dieser in der oberen Position befindet. Bei Dunkelheit ist der große Kofferraum mit zwei LEDs in den Seiten sowie zwei in der Heckklappe sehr gut ausgeleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich lediglich asymmetrisch geteilt umklappen, während sich bei einigen Konkurrenten der mittlere Teil separat umlegen lässt. Skoda belässt es hier bei einer Durchlademöglichkeit, die jedoch lediglich eine vergleichsweise kleine Öffnung freigibt.

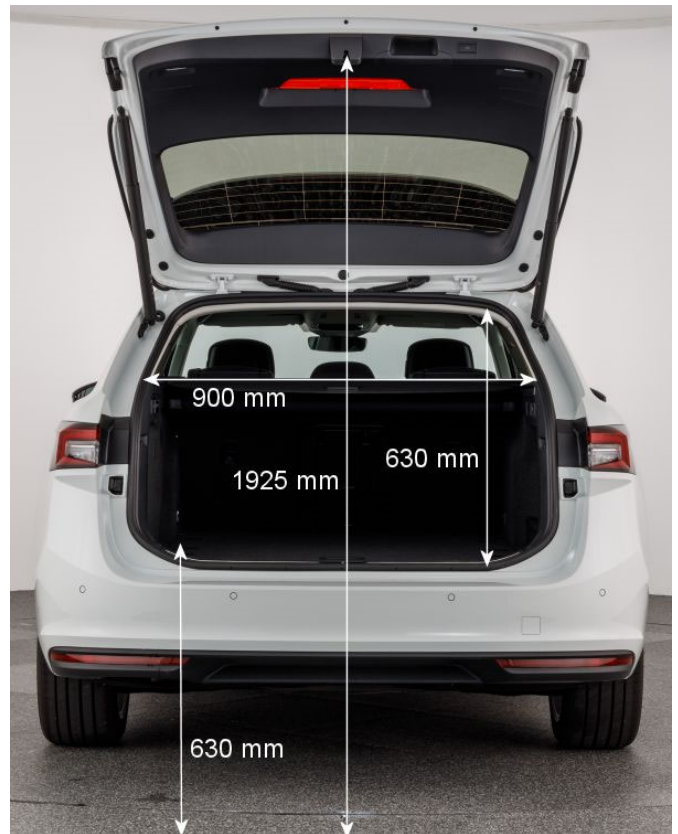
⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich direkt am Sitz oder vom Kofferraum aus per Hebel entriegeln und fallen selbstständig um - besser geht es nicht. Auch an Ablagemöglichkeiten hat man bei Skoda gedacht: Der Superb Combi bietet neben vier praktischen Taschenhaken ein Staufach rechts sowie einen rund 20 l großen Stauraum unter dem Ladeboden. Ordert man das Transport-Paket, gibt es zusätzlich eine Ablageetasche unterhalb der Laderaumabdeckung.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen Skoda Superb wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Dominiert wird es vom 13 Zoll großen Zentraldisplay, über das die meisten Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Das Infotainmentsystem verfügt über viele Funktionen, in die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer erst gewöhnen. Das Display gefällt mit schnellen Reaktionen, großen Touchflächen und hochauflösender Darstellung. Leider ist es nicht zum Fahrer geneigt und recht weit von diesem entfernt. Im Gegensatz etwa zum VW Passat, für den der Superb die technische Basis liefert, verbauen die Tschechen erfreulicherweise eine separate Klimabedieneinheit, dank der die wesentlichen Einstellungen etwa für die gewünschte Temperatur schnell und ablenkungsarm vorgenommen werden können. Allerdings verzichtet Skoda 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 samt Display gedrückt und die entsprechende Funktion ausgewählt wurde. Der mittlere Drehregler lässt sich mit bis zu vier Funktionen (wählbar: Lautstärke, Kartenzoom, Lüftungsstärke und Luftverteilung, Smart Air Conditioning und Fahrmodi) belegen. Das ist clever und besser, als diese Funktionen in den Touchscreen zu verlagern. Eigene Tasten und Regler für die jeweiligen Funktionen wären für den Nutzer die beste, für den Hersteller jedoch die teuerste Lösung.

Das Kombiinstrument ist stets als 10 Zoll großes Display



Die niedrige, bündig abschließende Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer verhältnismäßig einfachen Angelegenheit.

ausgeführt, das dem Nutzer verschiedene Ansichten von klassischen und bestens ablesbaren Rundinstrumenten bis zu einer vollformatigen Kartendarstellung ermöglichen. Auch beim Multifunktionslenkrad war Skoda der Marke VW stets ein Stück voraus. Berührungsempfindliche Sensorflächen kamen bei den Tschechen nie zum Einsatz, stattdessen verbauen sie konventionelle Tasten und Drehregler, die nicht nur haptisch ein Genuss sind, sondern sich vor allem absolut sicher und



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind gut und preiswürdig. Auch die Bedienung geht weitgehend leicht von der Hand, wengleich eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig ist. Das Infotainmentsystem ist an sich logisch aufgebaut und die separate Bedieneinheit für die Klimaregelung gefällt.

präzise bedienen lassen. Besser gelöst hat VW hingegen die Bedienung der Geschwindigkeitsregelanlage. Während es bei den Wolfsburgern dafür Tasten am Lenkrad gibt, muss man beim Skoda den Lenkstockhebel links unten am Lenkrad bemühen und hierfür die Hand vom Lenkrad nehmen. Da wir gerade bei den Lenkstockhebeln sind: Dorthin auf die rechte Seite ist mit dem neuen Modell auch der Gangwählhebel gewandert, die Fahrstufe wird durch Drehen und nicht wie sonst üblich durch Bewegung nach oben oder unten ausgewählt - das ist gewöhnungsbedürftig. Gleiches gilt für die

Funktionen der Scheibenwischer, die sich nun den linken Hebel mit dem Blinker teilen. Schlecht gelöst haben die Entwickler Position und Ausführung des Fahrlichts: Anstatt des bestens bedienbaren Drehreglers aus dem Vorgänger kommt nun eine Tastenleiste zum Einsatz, die schlecht einzusehen ist und sich nicht mehr "blind" ertasten lässt. Die Einstellungen für Lenkrad, Sitze und Spiegel sind dank der separaten und gut erreichbaren Bedienelemente schnell vorgenommen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Superb Selection ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, je zwei USB-C-Anschlüssen vorn und hinten sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Auch eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone gehört zum Serienumfang des Tschechen. Für das Navigationssystem bittet Skoda den Kunden extra zu Kasse, zumindest ist dann

auch eine gut funktionierende Sprachsteuerung dabei. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Premium-Soundsystem von Canton mit 14 Lautsprechern erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. 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.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Personen bis 1,95 m 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.

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 finden 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 Panoramaschiebedach reicht bis über die Rücksitze.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

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. Lediglich das Handschuhfach dürfte 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.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

⊕ Der Superb besitzt ein Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn sowie einer Mehrlenkerachse hinten. Der Testwagen hatte zudem die optionale adaptive Fahrwerksregelung (DCC Plus) an Bord, die im Gegensatz zum Vorgänger über je ein Ventil für Zug- und Druckstufe (zuvor nur ein Ventil) verfügt.

Der Federungskomfort kann in Kombination mit der 18-Zoll-

Bereifung vollauf überzeugen. Der Superb hält inner- wie außerorts die meisten Unebenheiten weitgehend von den Insassen fern, die Karosserie liegt besonders auf der Autobahn angenehm ruhig und macht den Superb zum idealen Reiseauto. Doch auch im Stadtverkehr spricht die Federung bemerkenswert sensibel an und sorgt für einen oberklassigen Federungskomfort.

1,8 Sitze

⊕ Ab der Ausstattung Selection bringt der Superb vordere Komfortsitze samt ausfahrbarer Oberschenkelaufgabe, neigungsverstellbarer Sitzfläche und elektrischer Vierwegetendenwirbelstütze inklusive Teil-Massagefunktion (drei Luftkissen) serienmäßig mit. Sie punkten mit hohem Sitzkomfort bei gleichzeitig gutem Seitenhalt und lassen die Insassen auch lange Etappen entspannt zurücklegen. Optional stehen die Ergo-Komfortsitze (inkl. AGR-Gütesiegel) zur Wahl, die zusätzlich über eine vollwertige Massagefunktion (zehn Luftkissen), elektrische Sitzverstellung samt Memory-

Funktion und Einstiegshilfe, Sitzlüftung und Lederpolster verfügen.

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 Oberschenkelaufgabe die optionalen Schlafkopfstützen des Testwagens, die mit ihren seitlich ausklappbaren Flügeln den Kopf fixieren und somit das Schlafen erleichtern.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei Tempo 130 beträgt das Innenraumgeräusch 66,1 dB(A), was auch an der ab der Ausstattung Selection serienmäßigen geräuschkämmenden

Doppelverglasung liegt. Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch. Auch der Dieselmotor ist gut gedämmt und spielt sich lediglich bei hohen Drehzahlen akustisch in den Vordergrund.

1,1 Klimatisierung

⊕ Der Superb ist bereits ab der mittleren Ausführung Selection mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig, unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam; für den Fond gibt es hierzu keine Einstellmöglichkeiten. Die Klimaautomatik verfügt über einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Clever gelöst hat Skoda das Justieren der Lüftungsdüsen: Die Tschechen verbauen einen praktischen Drehregler, mit dem sich sowohl die Richtung als auch die Intensität der ausströmenden Luft regulieren lässt - im Technikbruder VW Passat lässt sich lediglich die Richtung

anpassen.

Die Sitzheizung vorn ist Serie. Ordert man das Winterpaket, sind auch die äußeren Fondsitze sowie das Lenkrad beheizbar - obendrein gibt es dann eine drahtlos beheizbare Frontscheibe. Wer den Superb noch winterfester machen möchte, bestellt die kraftstoffbetriebene Standheizung. Eine Sitzbelüftung gibt es ebenfalls gegen Aufpreis, aber nur für die vorderen Insassen. Wer häufig mit Fondinsassen oder speziell mit Kindern unterwegs ist, dem seien die ausziehbaren Rollos an den hinteren Seitentüren ans Herz gelegt, auch wenn der Superb Selection serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule mitbringt.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn 150 PS in einem Kombi der oberen Mittelklasse nicht sonderlich viel ist, schlägt sich der immerhin 1,7 t schwere Superb Combi mit dem Zweiliter-Basisdiesel erstaunlich gut. Dank des üppigen und bereits ab 1.600 Touren anliegenden Drehmoments wirkt der Tscheche selbst bei flotter Gangart und höherer Zuladung bemerkenswert

souverän.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Superb Combi 2.0 TDI in 5,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,1 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Skoda mit 9,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit mit 222 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder geht angenehm kultiviert zu Werke, Vibrationen sind im Innenraum nur dezent zu spüren - und das vorrangig im Leerlauf. Auch akustisch tritt der Vierzylinder zurückhaltend auf, störendes Brummen oder Dröhnen verkneift er sich, lediglich beim ausdrehen erhebt er gut vernehmbar die Stimme.

Die Leistungsentfaltung des Single-Turbos bietet wenig Anlass zur Kritik, auch wenn ihm prinzipbedingt wortwörtlich recht frühzeitig die Luft ausgeht. Oberhalb von 3.500 1/min lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach, spätestens bei 4.000 1/min legt das DSG den nächsthöheren Gang ein.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Superb ist stets mit einem Automatikgetriebe - genauer gesagt mit einem Doppelkupplungsgetriebe - ausgestattet. Im Falle des Zweiliter-Turbodiesels kommt die Ausführung mit sieben Gängen und im Öl laufender Doppelkupplung zum Einsatz. Das Direktschaltgetriebe (DSG) überzeugt mit hohem Schaltkomfort und passender Schaltstrategie. Die Gänge werden nahezu ruckfrei und zum richtigen Zeitpunkt gewechselt - selbst versierte Fahrer dürften dies mit einem Schaltgetriebe nicht besser können. Auch das Rangieren - mitunter eine Schwäche von Doppelkupplungsgetrieben - beherrscht DQ381 tadellos und annähernd auf dem Niveau eines Wandler-Automatikgetriebes.

Die sieben Gänge sind passend gestuft, wodurch die Schaltsprünge nicht allzu groß ausfallen. Der höchste Gang ist vergleichsweise lang übersetzt, was für ein angenehm

niedriges Drehzahlniveau auf der Autobahn sorgt (1.900 Touren bei 130 km/h). Wer manuell schalten möchte, kann dies mithilfe der serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad machen. Der Wählhebel ist nun als drehbarer Lenkstockhebel ausgeführt, dessen Bedienung zumindest zu Beginn gewöhnungsbedürftig ist. Manuelle Schaltbefehle sind damit nur noch über die serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad möglich, während man im Vorgängermodell auch den Wählhebel auf der Mittelkonsole dafür heranziehen konnte.

⊖ Im Gegensatz zu den Benzinern kommt der Superb mit Dieselmotor ohne Milhybrid-System und damit ohne integrierten Startergenerator aus. Da An- und Abstellen des Selbstzünders erfolgt dabei nicht so geschmeidig und nahezu ruckfrei wie bei den Benzinern.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Superb Combi punktet mit hoher Fahrstabilität bei gleichzeitig bemerkenswert guter Fahrdynamik. Der Geradeauslauf ist selbst 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 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 mitlenkende Heck auch die subtile ESP-Regelung, die harsche Eingriffe unterlässt

und somit auch eine dynamische Fahrweise ermöglicht. Trotz des kräftigen Drehmoments des Zweiliter-TDI bringt der Fronttriebler seine Kraft meist souverän auf die Straße. Lediglich beim zügigen Anfahren auf nasser Fahrbahn ringen die Vorderräder kurzzeitig um Traktion, werden von der sensibel agierenden Antriebsschlupfregelung aber schnell und wirkungsvoll eingebremst.

1,6 Lenkung

Ist der Superb wie im Falle des Testwagens mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC Plus) ausgestattet, verbaut Skoda zusätzliche eine Progressivlenkung, die mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter übersetzt ist. Besonders innerorts fällt der Lenkaufwand auffallend gering aus. Selbst 90-Grad-Abbiegungen lassen sich somit bewältigen, ohne umgreifen zu müssen. Doch auch auf Landstraße und Autobahn kann die Servolenkung mit ihrem passenden Handmoment, ausgeprägter Zentrierung und angenehmem Lenkraftverlauf überzeugen. Der große Kombi lässt sich damit mühelos und präzise bewegen, gleichzeitig wirkt er auch bei hohen Geschwindigkeiten fahrstabil und gelassen.

1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Tscheche bereits nach 33,5 m - ein Wert, der so manchem Sportwagen gut zu Gesicht stehen würde. Zudem überzeugt die Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben vorn und massiven Scheiben hinten mit einer guten Dosierbarkeit - punktgenaues Anhalten ist damit kein Problem.

1,0 SICHERHEIT
























0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Ausstattung an Assistenzsystemen fällt bereits ab Werk recht umfangreich aus, die wichtigsten Assistenten sind bereits an Bord. Ein Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung, einen radarbasierten Spurwechselwarner samt Ausstiegs- und Querverkehrswarnung hinten sowie einen Spurhalteassistenten sind serienmäßig an Bord. Das empfehlenswerte Fahrerassistenzpaket „Travel Assist“ kostet überschaubare 590 Euro und bringt unter anderem den Travel Assist mit. Dieser umfasst den Spurführungsassistenten sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt streckenbasierter Geschwindigkeitsregelung, die sowohl die Tempolimits als auch den Streckenverlauf einbezieht. Zusätzlich ist dann auch der Notfallassistent an Bord, der das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls selbsttätig zum Stehen bringt. Ein Head-up-Display ist gegen Aufpreis erhältlich und projiziert die Inhalte in die Windschutzscheibe, Augmented Reality-Darstellungen wie etwa beim Skoda Enyaq bietet der Superb jedoch nicht.

0,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Superb 93 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test: 07/2024). Die Tests wurden mit dem VW Passat Variant

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

durchgeführt und für den technisch weitgehend baugleichen Skoda Superb von Euro NCAP übernommen.

Front- und Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags, einen Fahrer-Knieairbag sowie einen Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer bringt der neue Superb immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie nur bis gut 1,75 m. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten - auch im Fond verfügt der Skoda über eine Sitzbelegungserkennung. Serienmäßig sind zudem das „Proaktive

Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll, sowie die Multikollisionsbremse, die das Fahrzeug nach einem Unfall zum Stehen bringt. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

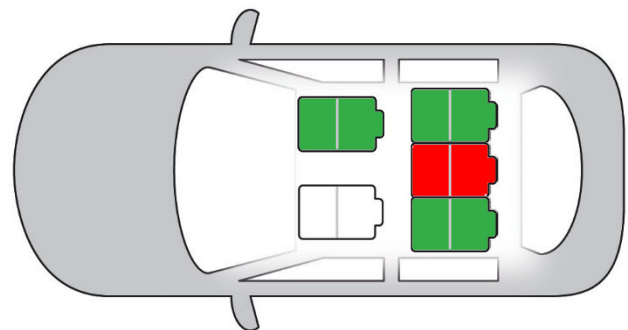
Zumindest gegen Aufpreis gibt es ein Gepäcktrennnetz, das sich wahlweise an den B- und C-Säulen einhängen lässt.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Superb 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz und auf den äußeren Sitzen der Rückbank kann man Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten oder komfortabler mit per Isofix-Halteösen samt i-Size-Freigabe. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da der Abstand der Gurtanlenkpunkte für eine mittige und sichere Fixierung zu gering ausfällt. Die Kindersicherung in den hinteren Türen erfolgt bequem und sicher über separate Tasten unterhalb des fahrerseitigen Bedienfelds der elektrischen Fensterheber.

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)

Motorradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Superb auch ohne aktive Motorhaube 80 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, lediglich die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen-, Fahrrad- und

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der 150 PS starke Skoda Superb Combi 2.0 TDI DSG auf einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 161 g/km, wofür der Tscheche 30 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 5,9 l Diesel alle 100 km, womit der Superb zu den sparsamsten Dieselmotoren seiner Klasse zählt - und das ohne aufwendiges Mildhybrid-System.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Superb Combi 2.0 TDI unterschreitet mit seiner effektiven Abgasnachbehandlung samt Partikelfilter und SCR-Katalysator die Grenzwerte im ADAC Ecotest deutlich. Selbst

wenn die volle Leistung gefordert wird, steigen die NOx-Emissionen kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe des Ecotest. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 30 Zählern

aus dem CO2-Bereich erzielt der Skoda gute 80 Punkte und somit vier von fünf Sternen - ein sehr gutes Ergebnis für einen großen Kombi mit Dieselmotor.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

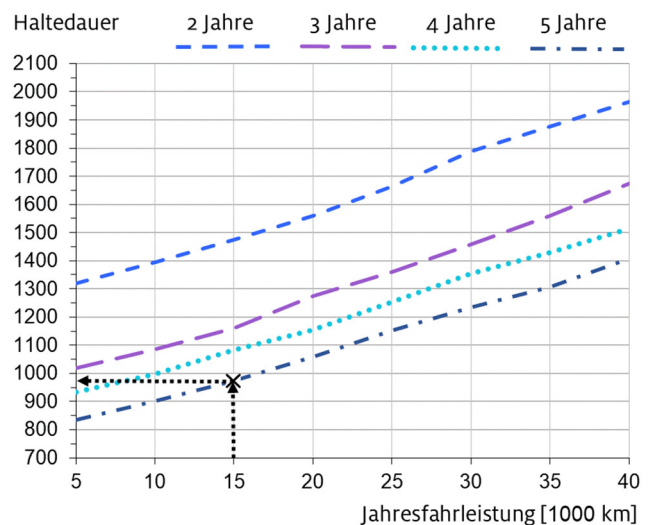
Der Skoda Superb Combi mit dem beliebten Dieselmotor ist in der mittleren Ausstattungsvariante Selection ab 46.950 Euro zu haben. Damit ist der Skoda deutlich preiswerter als der technisch weitgehend identische VW Passat Variant, der in der vergleichbaren Ausstattungsvariante knapp über 50.000 Euro kostet, jedoch bereits über ein Navigationssystem und die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) verfügt. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf 55.900 Euro und lässt dann kaum noch Wünsche offen.

Unterhalt und Versicherung (KH: 15, VK: 21 und TK: 24) kommen nicht übertrieben teuer. Die Kfz-Steuer fällt mit 263 Euro dieseltypisch recht hoch aus. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, der jedoch noch überschaubar ausfällt.

Skoda gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Der Skoda verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, was besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten senkt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 973 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Superb Combi 1.5 TSI mHEV Essence 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
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	195 (265)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	n.b.	400/1650	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,3	8,1	5,7	9,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	220	250	222	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	0,4 S	7,6 S	4,9 D	5,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	121	8	173	130	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/25/21	13/23/21	14/27/25	15/21/24	13/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	85	30	226	263	311
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	776	898	1039	807	897
Preis [Euro]	40.000	51.350	50.870	44.100	48.100

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	336/632/1.003
• Dachlast/Anhängelast [kg]	58/1.170
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,06
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	137 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.902/1.849/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.678/563 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/1.920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,6/5,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	1.265 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.710/531 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/1.080/1.715 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	648 Euro
Monatliche Gesamtkosten	973 Euro		
Steuer pro Jahr	263 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/24		
Basispreis Superb Combi 2.0 TDI SCR Selection DSG	47.370 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.02.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.049 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	1.090 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.790 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/590 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.230 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.230 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.460 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	960 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/490 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.000 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	570 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro
Metalllackierung	690 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Oktober 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner