



Skoda Superb 1.5 TSI mHEV Selection DSG

Fünftürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(110 kW/150 PS)

Im Gegensatz zum aktuellen VW Passat ist der neue Skoda Superb auch als Limousine erhältlich. Der Grund: Das Fließheck erfreut sich vor allem in Osteuropa großer Beliebtheit und machte bei der Vorgängergeneration knapp die Hälfte der Fahrzeugverkäufe aus. Wie das Combi-Modell streckt sich die Fließhecklimousine auf stattliche 4,90 m und ermöglicht im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten, die als Stufenheck zu haben sind, dank der großen Heckklappe auch den Transport sperriger Gegenstände. Das Kofferraumvolumen übertrifft so manchen Kombi, leider fällt die maximale Anhängelast des getesteten Basisbenziners mit 1,6 t vergleichsweise schwach aus. Allzu viel Gewicht sollte der mildhybridisierte und bemerkenswert sparsame Superb 1.5 TSI mEV jedoch ohnehin ziehen, dafür sind der kleinvolumige Vierzylinder mit 150 PS dann doch zu schmalbrüstig und das trockene Doppelkupplungsgetriebe zu verschleißfreudig. Für häufige Anhänger- oder große Urlaubsfahrten empfiehlt sich eher einer der drehmomentstarken Turbodiesel, die der großen Limousine zu mehr Souveränität verhelfen. Wer viel Strecke mit dem Skoda macht, sollte zudem die Wahl des optionalen Adaptivfahrwerks (DCC Plus) in Erwägung ziehen, das den ordentlichen Federungskomfort des Standfahrwerks auf ein deutlich höheres Level hebt. Unabhängig von Motorisierung und Fahrwerkstechnik überzeugt der neue Superb auch als Limousine mit seiner weitgehend eingängigen Bedienung, dem immensen Platzangebot für vier Insassen samt deren Gepäck sowie der guten Verarbeitungsqualität. Damit zählt der Superb auch als Limousine zu den aktuell besten Modellen auf dem Markt und muss den Vergleich mit der deutlich höherpreisigen Premiumkonkurrenz keinesfalls fürchten. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse, Volvo S90.

- + 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 1,8

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 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. Mit der optionalen Lederausstattung wirkt das Interieur merklich wertiger als die Ausführung mit Stoffpolstern, zumal das jeweilige Material auch an Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türen verbaut wird. Negativ aufgefallen sind uns hingegen

die mehrteiligen Fensterchromleisten, die hinten nicht sauber fluchten, sowie der billige Ladeboden. Dieser ist lediglich ein in der Mitte verstärkter Teppich und in einem Modell der oberen Mittelklasse vollkommen unangebracht.

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.

2,9 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 können auch als Limousine überzeugen. Der Tscheche bietet nicht nur einen großen Kofferraum, er kann bis zu 524 kg zuladen, wovon bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden können - eine Reling gibt es wie bei Limousinen üblich nicht. Mit der optionalen schwenkbaren Anhängerkupplung dürfen jedoch

lediglich 1,6 t schwere Anhänger (mit eigener Bremse) gezogen werden, die Stützlast beträgt üppige 90 kg.

Der mit 66 l ungewöhnlich große Tank erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest (6,0 l/100 km) Reichweiten von bis zu 1.100 km.

⊖ Mit 4,91 m besitzt der Superb 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 zwölf Metern ist die Limousine besonders im engen Stadtverkehr recht unhandlich.

2,7 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des Superb lassen sich nur grob abgeschätzt, besonders nach hinten fällt dies aufgrund der schrägen Heckscheibe und des nicht einsehbaren Heckabschlusses schwer. Während bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug dank der niedrigen Motorhaube gut zu sehen sind, entziehen sie sich hinten in Folge des hohen Fahrzeughecks den Blicken des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat des Superb nur ausreichend aus. Besonders die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der massiven C-Säulen schlecht. Immerhin lassen sich die Fondkopfstützen für eine bessere Sicht durch die Heckscheibe zumindest teilweise versenken.

⊕ 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 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



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

auf Fahrlichtautomatik und Fernlichtassistent ohne weitere Lichtfunktionen. Selbst die Leuchtweitenregulierung erfolgt manuell und muss umständlich über das Infotainmentsystem 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.

⊖ Im Vergleich zum Vorgänger hat sich Skoda die Scheinwerferreinigungslage eingespart, die nicht nur die Sicht verbessern, sondern auch die Blendung für andere Verkehrsteilnehmer reduzieren kann.

2,6 Ein-/Ausstieg

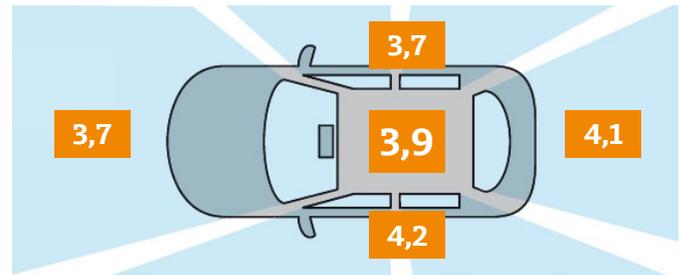
⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Kessy". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das 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 abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des

1,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil des Superb ist das größte unter den Limousinen der oberen Mittelklasse: Bereits mit aufgestellten Rücksitzlehnen und eingebauter Laderaumabdeckung passen stattliche 560 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zur Heckscheibe, wächst das Volumen auf 670 l an, alternativ passen elf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um und nutzt das Gepäckabteil bis zur Fensterrandkante, schluckt der Superb 1.025 l - dachhochbeladen sogar 1.545 l. Damit stellt die Superb Limousine so manchen Kombi in den Schatten.

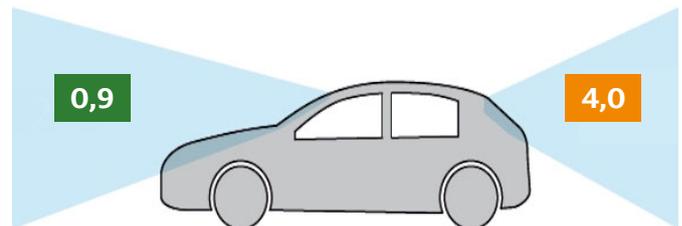
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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, lediglich großgewachsene Fondgäste sollten auf den Kopf achten, da sich der Türausschnitt nach oben hin verjüngt.



Stattliche 560 l Volumen bietet der Superb für das Gepäck.

2,7 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 dank des Fließhecks eine große Öffnung frei und lässt sich dadurch auch mit sperrigen Gegenständen beladen. Die Ladekante ist mit 72 cm allerdings recht hoch und zudem nicht auf einem Niveau mit der Ladefläche. Man muss eine mit 20 cm ziemlich große Stufe überwinden, was besonders beim Ausladen beschwerlich ist. Der Kofferraum selbst ist glattflächig und lässt sich gut nutzen, lediglich bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört die dabei entstehende Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert. Bei Dunkelheit ist der große Kofferraum mit zwei LEDs in den Seiten sowie zwei in der Heckklappe sehr gut ausgeleuchtet - auch dies findet man bei Limousinen äußerst selten vor.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich direkt am Sitz oder vom Kofferraum aus per Hebel entriegeln und fallen selbstständig um - das gibt es bei Limousinen äußerst selten und selbst viele Kombis sehen hier schlechter aus. Auch an Ablagemöglichkeiten hat man bei Skoda gedacht: Der Superb bietet neben vier praktischen Taschenhaken ein Staufach rechts sowie einen rund 15 l großen Stauraum unter dem Ladeboden. Ordert man das Transport-Paket, gibt es zusätzlich eine Ablagetasche unterhalb der Laderaumabdeckung.



Die relativ hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen Skoda Superb wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Dominiert wird es vom 13 Zoll großen Zentralscreen, 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, Lüftungsverteilung und -stärke. Diese können erst angepasst werden, wenn zuvor der Drehring der von Skoda Smart Dials getauften digitalen Drehregler samt Display



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.

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 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 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 lediglich durch die hohe

Seitenlinie etwas geschmälert. Im Gegensatz zum Superb Combi gibt es für die Limousine kein Panorama-Glasschiebedach, das den Innenraum heller und dadurch großzügiger wirken lässt.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Mehr Platz im Fond bietet in dieser Klasse keiner. Der Tscheche geht gerade mit der Beinfreiheit geradezu verschwenderisch um - selbst 2,20 m große Mitfahrer finden ausreichend Platz für die Beine vor, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Limitierender Faktor ist hier die Kopffreiheit, die jedoch selbst für 1,90 m große Insassen ausreicht.

2,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich wie bei Limousinen üblich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,9 m bequem Platz.

⊕ 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.

1,9 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Superb 1.5 TSI ist im Gegensatz zum zuvor getesteten Superb Combi 2.0 TDI nicht mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung (DCC Plus) ausgestattet - und das merkt man bereits auf den ersten Metern. Zwar geht der gebotene Komfort insgesamt in Ordnung, vom geradezu sänftenhaften Federungsverhalten des Optionsfahrwerks ist die Standardausführung dann doch ein gutes Stück entfernt. Die 1.090 Euro sind den Aufpreis daher gerade für Vielfahrer auf jeden Fall Wert und machen den Superb zu einer der aktuell besten Reiseautos auf dem Markt.

Das Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und Mehrlenkerachse hinten spricht in Kombination mit den optionalen 18-Zöllern ordentlich auf Unebenheiten an, Unebenheiten wie Kanaldeckel dringen jedoch recht deutlich zu den Insassen durch. Mit zunehmendem Tempo gehen die Feder-Dämpfer-Elemente etwas sensibler zu Werke. Auf der Autobahn gefällt der Superb mit einem guten Langstreckenkomfort, wirkt aber insbesondere auf welligem Belag etwas unruhig.

1,9 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. Der Testwagen hat die optionale Ergo-Komfortsitze (inkl. AGR-Gütesiegel) an Bord, die zusätzlich über eine vollwertige Massagefunktion (zehn Luftkissen), elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion und Einstieghilfe, Sitzlüftung und Lederpolster verfügen. Sie punkten mit hohem Sitzkomfort bei gleichzeitig

gutem Seitenhalt und lassen die Insassen auch lange Etappen entspannt zurücklegen.

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 65,8 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 Benziner 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

⊕ Mit 150 PS ist der Superb 1.5 TSI für ein Modell der oberen Mittelklasse nicht sonderlich üppig motorisiert. Soll es flott vorangehen, muss man dem Turbobenziner hohe Drehzahlen abverlangen. Dabei klingt der Vierzylinder angestrengt, sodass man es lieber etwas gemüthlicher angehen lässt. Auch wenn der Einstiegsbenziner die Alltagsaufgaben zufriedenstellend

absolviert, mehr Souveränität bieten hier der 2.0 TSI sowie die drehmomentstarken TDI-Modelle.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der große Tische in 5,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,5 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Skoda mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit mit 225 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in

mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Im Zweizylinder-Betrieb sind im Innenraum leichte Vibrationen zu spüren - das dürfte das Komfortempfinden sensibler Naturen stören und passt nicht recht zu einer Limousine der oberen Mittelklasse. Bei hohe Drehzahlen klingt der kernige Turbobenziner angestrengt, auch das wirkt im großen Tischechen fehl am Platz.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Superb ist stets mit einem Automatikgetriebe - genauer gesagt mit einem Doppelkupplungsgetriebe - ausgestattet. Im Falle des 1,5-l-Turbobenziners kommt die Ausführung mit sieben Gängen und trockener Doppelkupplung (DQ250) zum Einsatz. Das Direktschaltgetriebe (DSG) überzeugt mit gutem Schaltkomfort und passender Schaltstrategie. Die Gänge werden nahezu ruckfrei und zum richtigen Zeitpunkt gewechselt, an die Souveränität und Geschmeidigkeit der Ausführung mit im Öl laufender Kupplung (DQ381) kommt das Getriebe im Basisbenziner jedoch nicht heran. Wer mit Superb öfters schwere Hänger ziehen möchte, sollte um diese Antriebsvariante besser einen Bogen machen: Die trockene Doppelkupplung verschleißt im Gegensatz zur "nassen" Variante bei hoher Beanspruchung deutlich stärker. Das Anfahren und Rangieren - mitunter eine Schwäche von

trockenen Doppelkupplungsgetrieben - klappt im Superb 1.5 TSI gut, wenn auch in den Dieselmotoren noch besser. Die sieben Gänge sind passend gestuft, wodurch die Schaltsprünge nicht allzu groß ausfallen. Der höchste Gang ist nicht allzu lang übersetzt (2.400 Touren bei 130 km/h), wodurch auch im höchsten Gang noch ausreichend Zugkraft vorhanden ist. 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Superb 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 Tische 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 eine große Limousine 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. Der Fronttriebler bekommt das Drehmoment des kleinen Benziners 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.

2,1 Lenkung

⊕ Der Testwagen kommt ohne die Progressivlenkung aus, die es bei Wahl der adaptiven Dämpferregelung (DCC Plus) obendrein gibt. Doch auch mit der Standardlenkung hält sich der Lenkaufwand in Grenzen - von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,7 Umdrehungen von Nöten. Ohne Fahrprofilauswahl fällt die Lenkunterstützung recht hoch aus, dennoch punktet sie mit passenden Handmoment, guter Zentrierung und angenehmem Lenkverlauf. Die große Limousine lässt sich damit mühelos und präzise bewegen, gleichzeitig wirkt sie auch bei hohen Geschwindigkeiten fahrstabil und gelassen.

2,6 Bremse

Im Gegensatz zur zuvor getesteten Dieselvariante ohne Mildhybridisierung ist das Ansprechen der Bremse deutlich schlechter. Aufgrund der Rekuperation passiert bei leichter Betätigung des Bremspedals kaum etwas, sodass man ungewohnt stark "nachtreten" muss, um die gewünschte Verzögerung zu erzielen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Tscheche bereits nach 35,2 m - ein guter Wert.

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

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

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 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.

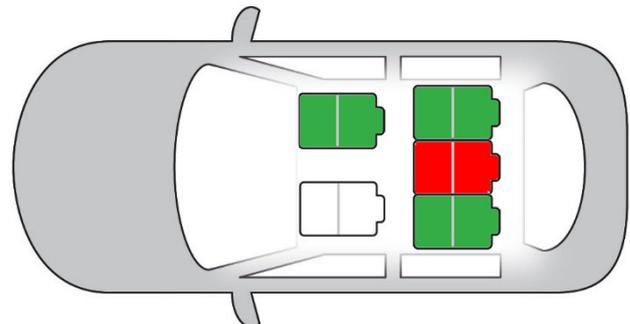
Zumindest gegen Aufpreis gibt es ein Gepäcktrennnetz, das sich wahlweise an den B- und C-Säulen einhängen lässt.

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 Gurtankpunkte 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)

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 Motorradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der Superb 1.5 TSI mHEV DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,0 l Super pro 100 km - das ist für eine knapp fünf Meter lange Limousine der oberen Mittelklasse ein mehr als respektable Wert. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 164 g/km - das reicht immerhin für 29 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 6,8 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen - und das sehr erfolgreich. Sowohl Anzahl als auch Masse der Partikel befinden sich auf sehr niedrigem Niveau. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen deutlich unter den Grenzwerten. Damit holt der Superb 1.5 TSI mHEV die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern. Damit kommt der Tscheche insgesamt auf 79 Punkte und sichert sich vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Skoda Superb ist mit dem Einstiegsbenziner in der mittleren Ausstattungsvariante Selection ab 41.270 Euro zu haben. Die Serienausstattung ist gut, allerdings wird man für Selbstverständlichkeiten in dieser Klasse wie ein Navigationssystem, Abstandsregeltempomat und eine elektrische Heckklappenbetätigung extra zur Kasse gebeten. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf 53.750 Euro und lässt dann kaum noch Wünsche offen.

Unterhalt und Versicherung (KH: 13, VK: 26 und TK: 21) kommen nicht übertrieben teuer. Die Kfz-Steuer fällt mit 78 Euro vergleichsweise niedrig 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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

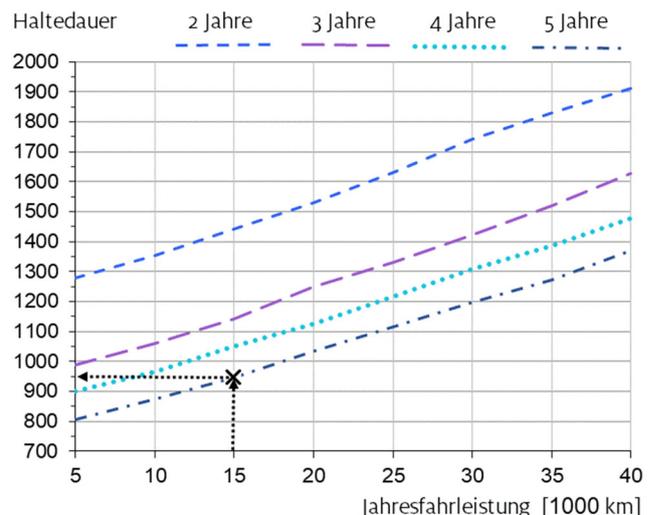
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 947 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Superb 1.5 TSI mHEV Essence DSG	Superb 2.0 TSI Selection 4x4 DSG	Superb 2.0 TDI SCR Essence DSG	Superb 2.0 TDI SCR Essence 4x4 DSG
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	195 (265)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	400/1650	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,2	5,6	9,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	250	225	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,2 S	7,5 S	4,9 D	5,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	118	170	127	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/26/21	14/27/25	15/27/24	13/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	76	217	256	306
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	781	1066	844	889
Preis [Euro]	38.900	49.770	43.000	47.000

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	355/650/980
• Dachlast/Anhängelast [kg]	63/1.015
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,06
Herstellungsland	Slowakei
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-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b. /0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.912/1.849/1.481 mm
Leergewicht/Zuladung	1.559/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	645/1.795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	11,8/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,3/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	142 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	1.100 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.576/524 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	560/1.025/1.545 l

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

Betriebskosten	137 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	608 Euro
Monatliche Gesamtkosten	947 Euro		
Steuer pro Jahr	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/26/21		
Basispreis Superb 1.5 TSI mHEV Selection DSG	42.170 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.220 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/590 Euro°
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	Serie/570 Euro°
Lenkradheizung	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Oktober 2024

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