



Skoda Superb 2.0 TDI SCR L&K 4x4 DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse
(142 kW/193 PS)

Mit dem Skoda Superb 2.0 TDI L&K 4x4 tritt das aktuelle Topmodell der tschechischen VW-Tochter zum ADAC Autotest an. Die Variante "L&K" ist nach den beiden Skoda-Gründern Václav Laurin und Václav Klement benannt und steht für eine besonders luxuriöse Ausstattung. So bringt der Superb bereits ab Werk beispielsweise elektrische, beheiz- und belüftbare Ledersitze, adaptive Dämpfer, Matrix-LED-Scheinwerfer, Navigationssystem und ein schlüsselloses Zugangssystem mit. Annehmlichkeiten, für die man in den deutlich teureren Premiummodellen meist zusätzlich zur Kasse gebeten wird. Doch kann der Superb mit den Konkurrenten von Audi, BMW oder Mercedes mithalten? Die Antwort lautet "ja". Zwar wirkt das Interieur der deutschen Rivalen merklich wertiger, in puncto Fahreigenschaften, Fahrkomfort und Antrieb liegt der Skoda jedoch auf Augenhöhe, beim Raumangebot und Kofferraumvolumen kann ihm keiner das Wasser reichen. Zudem punktet der Superb mit einer vergleichsweise eingängigen Bedienung, die nicht ausschließlich auf den Touchscreen, sondern auch auf konventionellen Tasten setzt. Für 57.280 Euro bekommt man mit dem 193 PS starken Skoda Superb 2.0 TDI L&K 4x4 eines der aktuell gelungensten Fahrzeuge auf dem Markt, lediglich das Prestige der Konkurrenz geht dem Tschechen trotz der noblen Ausstattung weitgehend ab. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse, Volvo S90.

- +** viel Platz für Insassen und Gepäck, eingängige Bedienung, guter Fahrkomfort, sichere und handliche Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung
- erhöhter Verbrauch, nur zwei Jahre Fahrzeuggarantie, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,9

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 im Vergleich zur Innenausstattung kontrastreichen 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 serienmäßigen Lederausstattung wirkt das Interieur merklich wertiger als die Ausführung mit Stoffpolstern der niedrigeren Ausstattungsvarianten, zumal das jeweilige Material auch an Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türen verbaut wird.

Negativ aufgefallen sind uns hingegen die mehrteiligen Chromleisten an den Fenstern, die hinten nicht sauber fluchten, sowie der billig wirkende Kofferraumboden. 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 großen Drehreglern in der Mittelkonsole, 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.

2,8 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.

2,2 t schwere Anhänger (mit eigener Bremse) gezogen werden, die Stützlast beträgt üppige 90 kg.

Der 66-l-Tank erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest (6,1 l/100 km) Reichweiten von bis zu 1.080 km.

⊕ Die Transporteigenschaften des Superb können auch als Limousine überzeugen. Der Tscheche bietet nicht nur einen großen Kofferraum, er kann bis zu 492 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 bis zu

⊖ Mit 4,91 m hat 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.

2,5 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des Superb lassen sich nur grob abschätzen, besonders nach hinten fällt dies aufgrund der schrägen Heckscheibe und des nicht einseharen 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.

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.

⊕ 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 Tschechen nun Parkmanöver antrainieren, sodass der Superb



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

Bereits ab Werk ist der Superb mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, allerdings in simpler Reflexionstechnik und bis 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.

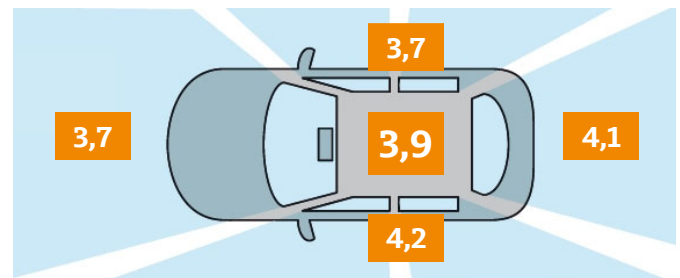
Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innen- und der linke Außenspiegel automatisch ab. Auch ein asphärischer Bereich ist leider dem Fahreraußenspiegel vorbehalten.

⊖ 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. Ab Werk bringt die Schrägheck-

limousine keinen Heckscheibenwischer mit, dieser ist aber immerhin für 150 Euro Aufpreis zu haben.

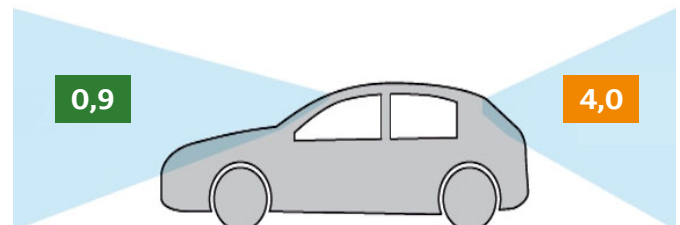
Rundumsicht

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.



2,5 Ein-/Ausstieg

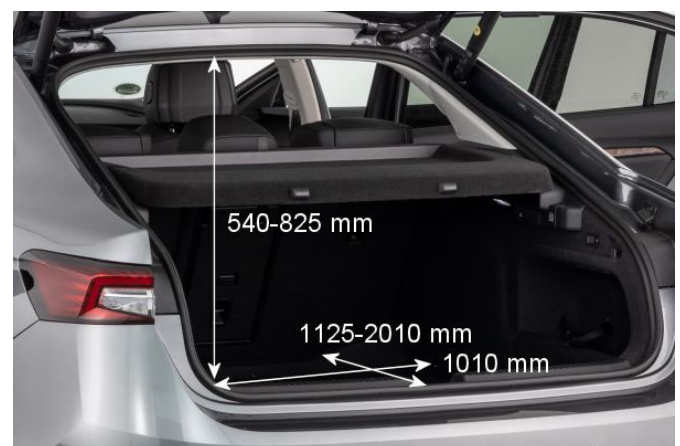
⊕ Als L&K bringt der Superb bereits ab Werk das schlüssellose Zugangssystem "Kessy" mit. Das Fahrzeug erkennt, wenn man sich mit dem Schlüssel nähert und entriegelt das Fahrzeug automatisch. Ebenso verriegelt der Wagen selbstständig, sofern man sich von ihm entfernt. Beide Funktionen lassen sich ebenso 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 Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten.

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 Fensterkante, schluckt der Superb 1.025 l - dachhochbeladen sogar 1.545 l. Damit stellt die Superb Limousine so manchen Kombi in den Schatten.

Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless.

Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern. Die Türrastungen 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.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch sehr gut nutzbar und durchdacht. Die Heckklappe öffnet beim L&K elektrisch und per Fußschwenk sogar berührungslos, gibt dank des Fließhecks eine große Öffnung frei und lässt sich dadurch auch mit sperrigen Gegenständen beladen. Die Ladekante liegt 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.

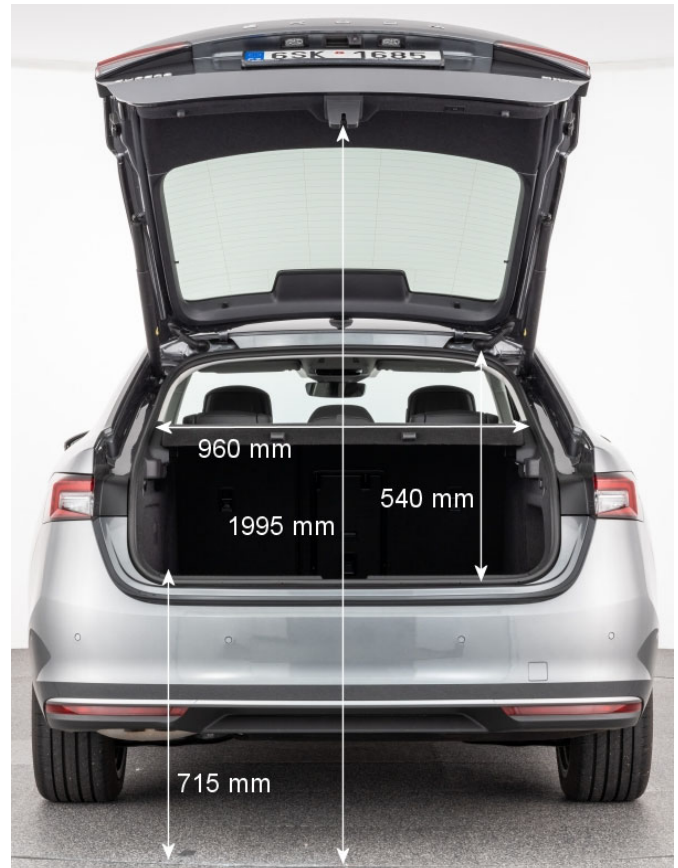
2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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. Das serienmäßige Transport-Paket beinhaltet u. a. eine Ablagetasche unterhalb der Laderaumabdeckung sowie praktische Gepäcknetze.

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, an die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer erst gewöhnen. Das Display reagiert schnell und zuverlässig auf Eingaben und punktet mit großen Touchflächen und einer hochauflösenden 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



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



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.

Drehring der von Skoda Smart Dials getauften teil-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 ausgeführt, das dem Nutzer verschiedene Ansichten von klassischen und bestens ablesbaren Rundinstrumenten bis zu einer vollformatigen Kartendarstellung ermöglicht. 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 L&K 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. Einzig in der Topausstattung sind zudem ein Navigationssystem sowie eine gut funktionierende Sprachsteuerung an Bord. Auch eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone gehört zum Serien-

umfang des Tschechen. Gegen Aufpreis ist ein Premium-Soundsystem von Canton mit 14 Lautsprechern erhältlich, das mit tollem Klang überzeugt. 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.



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

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.

⊕ An Ablagemöglichkeiten herrscht im Superb wahrlich kein Mangel. Der Tscheche punktet unter anderem mit großen, mit Filz ausgekleideten Türfächern, zwei gut nutzbaren Becher-

halter und einem großen Staufach unter der Mittelarmlehne. 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

1,7 Federung

⊕ Der Superb besitzt ein Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn sowie einer Mehrlenkerachse hinten. In der Ausführung L&K hat der Tscheche bereits ab Werk die adaptive Fahrwerksregelung (DCC Plus) an Bord, die im Gegensatz zum Vorgänger über je ein Ventil für Zug- und Druckstufe (zuvor ein Ventil für beides) verfügt.

Der Federungskomfort kann überzeugen, lediglich innerorts

und bei Einzelhindernissen wie versenkten Kanaldeckeln zeigt der Tscheche leichte Schwächen - hier machen sich die optionalen 19-Zoll-Räder mit flacher Reifenflanke negativ bemerkbar. Außerorts hält der Skoda die meisten Unebenheiten weitgehend von den Insassen fern, die Karosserie liegt besonders auf der Autobahn angenehm ruhig und macht den Superb zum idealen Reiseauto.

1,9 Sitze

⊕ Der Superb L&K bringt ab Werk Ergo-Komfortsitze mit. Diese verfügen eine ausfahrbare Oberschenkelaufgabe, neigungsverstellbare Sitzfläche, Vierwege-Lordosenstütze, eine vollwertige Massagefunktion (zehn Luftkissen) sowie elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion und Einstiegshilfe verfügen. Die Lederpolster lassen sich zudem heizen und belüften. 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 Doppelver-

glasung 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.

0,8 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.

Der Superb L&K ist serienmäßig mit dem Winterpaket ausgestattet, das neben der obligatorischen Sitzheizung für die Vordersitze auch eine Sitzlüftung sowie beheizbare äußere Fondsitze sowie eine Lenkradheizung umfasst. Obendrein gibt es eine drahtlos beheizbare Frontscheibe, die zudem UV-Strahlung reflektieren kann und dadurch die Innenraum-erwärmung durch Sonneneinstrahlung reduziert. Wer den Superb noch winterfester machen möchte, bestellt die

kraftstoffbetriebene Standheizung. Wer häufig mit Fondinsassen oder speziell mit Kindern unterwegs ist, dem seien die ausziehbaren Rollos für die hinteren Seiten sowie das

Heckfenster ans Herz gelegt, auch wenn der Superb serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule mitbringt.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der immerhin 1,8 t schwere Superb ist mit der stärkeren Ausführung des Zweiliter-TDI, der es auf 193 PS und 400 Nm bringt, souverän motorisiert. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt selten auf, selbst unter Ausnutzung der Zuladung.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Superb 2.0 TDI 4x4 in 4,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,0 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Skoda mit 7,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit mit 238 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. Im Vergleich zur leistungsschwächeren TDI-Variante mit 150 PS und 360 Nm ist die getestete Ausführung aufgrund des größeren Turboladers obenraus drehfreudiger und durchzugsstärker, im Gegenzug spricht der Verdichter im unteren Drehzahlbereich trotz der variablen Turbinengeometrie etwas träger an und entwickelt das maximale Drehmoment erst bei rund 1.800 Touren.

1,5 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 das 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.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 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 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 eine große Limousine erstaunlich flott. Dabei helfen ihm neben

dem dezent mitlenkenden Heck auch die subtile ESP-Regelung, die harsche Eingriffe unterlässt und somit auch eine dynamische Fahrweise ermöglicht.

Dank des beim 193-PS-Diesels serienmäßigen automatisch zuschaltenden Allradantriebs bringt der drehmomentstarke TDI seine Kraft souverän auf die Straße.

1,5 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. Die große Limousine lässt sich damit mühelos und präzise bewegen, gleichzeitig wirkt er auch bei hohen Geschwindigkeiten fahrstabil und gelassen.

2,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Tscheche bereits nach 35,8 m - ein guter Wert. 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 serienmäßig. Ein Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung, ein radarbasierter Spurwechselwarner samt Ausstiegs- und Querverkehrswarnung hinten sowie ein Spurhalteassistenten sind stets 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.

0,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-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

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

Skoda Superb von EuroNCAP 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

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.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-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 Motorrad-

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der 193 PS starke Skoda Superb 2.0 TDI 4x4 DSG auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,11 Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 188 g/km, wofür der Tscheche 21 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbraucht er knapp einen Liter mehr als ein zuvor getesteter Superb Combi 2.0 TDI mit 150 PS und Frontantrieb, was vorrangig auf den Allradantrieb zurückzuführen ist, der höhere Antriebsverluste mit sich bringt.

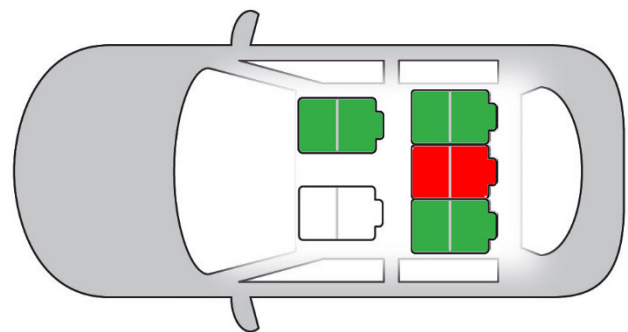
1,0 Schadstoffe

⊕ Der Superb 2.0 TDI 4x4 unterschreitet mit seiner effektiven Abgasnachbehandlung samt Partikelfilter und SCR-Katalysator die Grenzwerte im ADAC Ecotest deutlich. Selbst wenn die

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.

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)

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

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

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

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 21 Zählern aus dem CO2-

Bereich kommt der Skoda auf 71 Punkte und somit gerade noch auf vier von fünf Sternen - ein sehr gutes Ergebnis für eine große Limousine der oberen Mittelklasse.

3,9 AUTOKOSTEN

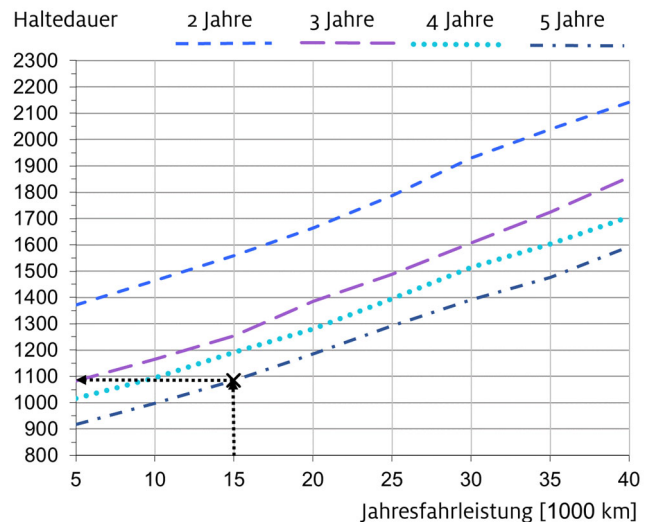
3,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Skoda Superb 2.0 TDI L&K 4x4 ist das aktuelle Topmodell der Baureihe, wofür happige 57.280 Euro fällig sind. Zweifellos viel Geld, im Konkurrenzumfeld ist der Superb jedoch nach wie vor ein Preisbrecher und entschädigt in der Ausstattung L&K zudem mit zahlreichen Annehmlichkeiten wie etwa elektrischen Ledersitzen, adaptiver Fahrwerksregelung oder Matrix-LED-Scheinwerfern. Gimmicks, für die man in den deutlich teureren Premiumkonkurrenten meist saftigen Aufpreis zahlen muss. Der nahezu voll ausgestattete Testwagen kommt auf 63.190 Euro und lässt dann kaum noch Wünsche offen. Unterhalt und Versicherung (KH: 13, VK: 27 und TK: 24) kommen nicht übertrieben teuer. während für die Kfz-Steuer mit 324 Euro im Jahr dieseltypisch hohe Abgaben auf den Fahrzeughalter zukommen. 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 Superb 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: 1084 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI mHEV Essence DSG	2.0 TSI Selection DSG	2.0 TSI Selection 4x4 DSG	2.0 TDI SCR Essence DSG	2.0 TDI SCR Essence 4x4 DSG
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	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	320/1500	400/1650	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,2	7,4	5,6	9,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	248	250	225	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,2 S	6,5 S	7,5 S	4,9 D	5,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	118	148	170	127	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/26/21	13/26/21	14/27/25	15/27/24	13/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	76	156	217	256	306
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	779	k.A.	1064	843	887
Preis [Euro]	38.900	44.970	49.770	43.000	47.000

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]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	311/570/859
• Dachlast/Anhängelast [kg]	63/1.015
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,06
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	79,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	201

* 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	142 kW/193 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	157 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.912/1.849/1.481 mm
Leergewicht/Zuladung	1.734/556 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	645/1.795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,4/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	161 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	1.080 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.798/492 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	560/1.025/1.545 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	159 Euro	Wertverlust	682 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1084 Euro		
Steuer pro Jahr	324 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/27/24		
Basispreis Superb 2.0 TDI SCR L&K 4x4 DSG	57.280 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.407 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/590 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.230 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.230 Euro° (Paket)
Head-up-Display	460 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: November 2024

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