



## Skoda Superb Combi 2.0 TDI SCR Selection 4x4 DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (142 kW/193 PS)

Mit dem neuen Superb ist Skoda zweifellos ein großer Wurf gelungen. Nicht umsonst liefert er die technische Basis für den neuen VW Passat und läuft gemeinsam mit diesem im slowakischen Bratislava vom Band. Zum ADAC Autotest tritt der Superb mit dem 193 PS starken Diesel an, der ausschließlich als Allradler zu haben ist. Zwar ist die vierte Modellgeneration im Gegensatz zum Wolfsburger Pendant auch als Stufenhecklimousine zu haben, die Verkaufszahlen der getesteten Kombivariante konnte diese jedoch nie erreichen. Auf 4,90 m Länge bietet der Skoda Superb Combi enorm viel Platz für vier Insassen samt deren Gepäck - in dieser Klasse kann ihm mit Ausnahme des Passat aktuell keiner das Wasser reichen. Die überzeugenden Transporteigenschaften werden von der stattlichen Anhängelast (2,2 t) sowie der hohen Stütz- und Dachlast (90 bzw. 100 kg) abgerundet. Man kann mit dem Superb Combi jedoch nicht nur viel transportieren, es reist sich an Bord des Tschechen auch ausgesprochen komfortabel. Das liegt nicht nur an der großen Bewegungsfreiheit, den bequemen Sitzen und dem geringen Geräuschniveau, sondern auch an der harmonischen Fahrwerksabstimmung. Der Testwagen ist mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung ausgestattet, die den Federungskomfort auf Oberklasse-Niveau hebt und maßgeblich dazu beiträgt, dass sich mit dem Superb auch lange Strecken entspannt zurücklegen lassen. Hilfreich ist dabei das weitgehend eingängige Bediensystem, das im Gegensatz zum Passat auf die nervigen Slider verzichtet und stattdessen auf praktische Drehregler setzt. Als Kritikpunkte bleiben da lediglich die nur zweijährige Fahrzeuggarantie sowie die trotz der selbstbewussten Preisgestaltung lückenhafte Serienausstattung. **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, kurzer Bremsweg
- ⊖ Aufpreis für Navigationssystem, nur zwei Jahre Fahrzeuggarantie

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,8

### Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	Transport	1,5
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,8

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 dürfte. 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 564 kg zuladen, wovon bis zu 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden können. Mit der optionalen schwenkbaren Anhängerkupplung dürfen bis zu 2,2 t schwere Anhänger (mit

eigener Bremse) gezogen werden, die Stützlast beträgt dabei stattliche 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. 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.

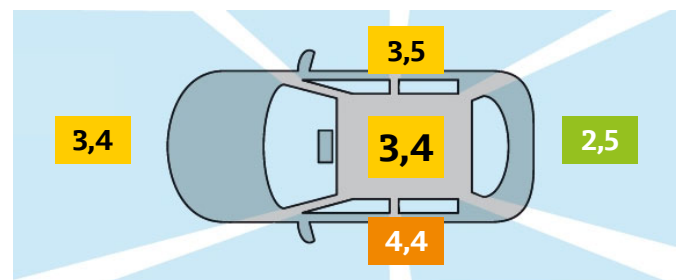
### 2,2 Licht und Sicht

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 abschätzen. Dank der niedrigen Motorhaube sind bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug sehr gut zu sehen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren rundum sowie die Rückfahrkamera samt separater Waschdüse. Optional gibt es zudem ein 360-Grad-Kamerasystem sowie einen Parkassistenten, der den Skoda automatisch in Längs- und Querparklücken hinein- und auch wieder selbstständig herausmanövriert. Zudem lassen sich mit dem Tschechen 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 weitere Lichtfunktionen. Selbst die

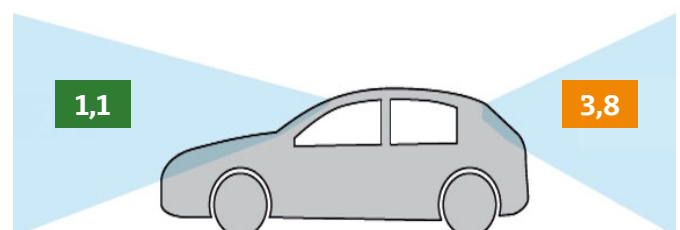
#### Rundumsicht

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.



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.

## 2,4 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". Damit 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, sobald 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](http://www.adac.de/keyless).

Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern. Die Türrasten 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 der variable Ladeboden 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

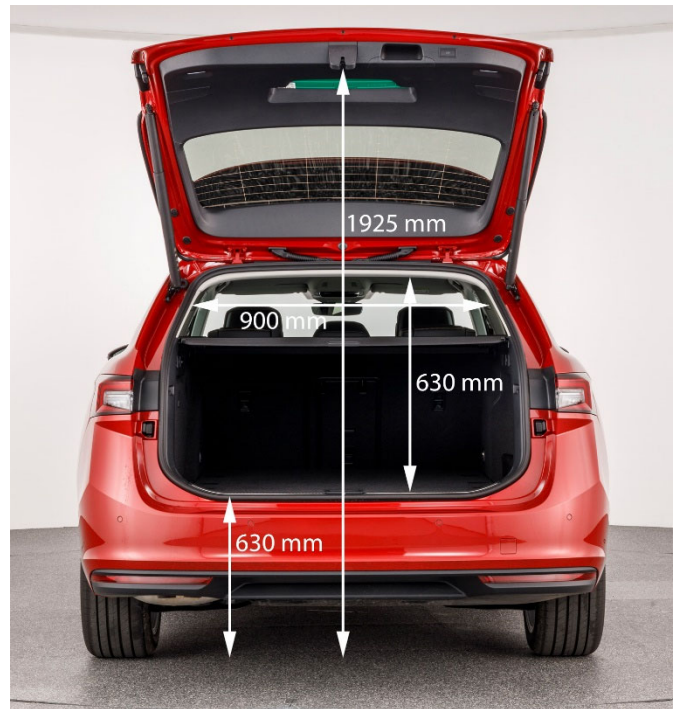
Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich lediglich asymmetrisch geteilt umklappen, während sich bei einigen Konkurrenten der mittlere Teil separat umlegen lässt. Skoda belässt es hier bei einer Durchlademöglichkeit, die jedoch lediglich eine vergleichsweise kleine Öffnung freigibt.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich direkt am Sitz oder vom Kofferraum aus per Hebel entriegeln und fallen selbstständig

## 2,0 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen Skoda Superb wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Dominiert wird es vom 13 Zoll großen Zentralsdisplay, über das die meisten Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Das Infotainmentsystem verfügt über viele Funktionen, an die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer aber 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



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

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 Ablagetasche unterhalb der Laderaumabdeckung.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind gut und preiswürdig. Auch die Bedienung geht weitgehend leicht von der Hand, wenngleich 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 (u. a. Fahrzeugzugriff per Smartphone-App) 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. Wie heutzutage üblich lässt sich das Infotainment-System via Over-the-Air-Update (OTA) aktualisieren.

### 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 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 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 und 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.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der knapp 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 in 4,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,8 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Skoda mit 7,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit mit 230 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 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.

⊖ Im Gegensatz zu den Benzinermodellen 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.

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Der Superb Combi punktet mit hoher Fahrstabilität bei gleichzeitig bemerkenswert guter Fahrdynamik. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten tadellos und selbst bei einem Lenkimpuls lässt sich der Tscheche kaum aus der Ruhe bringen, was neben der ausgeprägten Zentrierung der Lenkung auch am langen Radstand liegt. Den ADAC Ausweichtest bewältigt der Skoda mühelos und bei Bedarf nicht nur für einen komfortablen Familien-Kombi erstaunlich

flott. Dabei helfen ihm neben dem dezent mitlenkenden Heck auch die subtile ESP-Regelung, die harsche Eingriffe unterlässt und somit auch eine dynamische Fahrweise ermöglicht. Wer den 193 PS starken Diesel wählt, bekommt den automatisch zuschaltenden Allradantrieb frei Haus. Somit bringt der Tscheche das kräftige Drehmoment des Selbstzünders stets souverän auf die Straße.

## 1,5 Lenkung

⊕ Ist der Superb wie im Falle des Testwagens mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC Plus) ausgestattet, verbaut Skoda zusätzlich 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.

## 1,6 Bremse
























⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Tische bereits nach 32,6 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. Notbremsassistent mit Abstands- und Kollisionswarnung, radarbasierter Spurwechselwarner samt Ausstiegs- und Querverkehrswarnung hinten sowie Spurhalteassistent sind serienmäßig an Bord. Das kleine Fahrerassistenzpaket kostet überschaubare 600 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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



## 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.

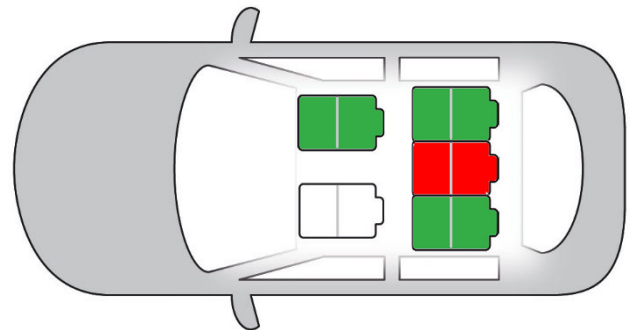
Zumindest gegen Aufpreis gibt es ein Gepäcktrennnetz, das sich wahlweise an den B- und C-Säulen einhängen lässt.

## 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 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

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der 193 PS starke Skoda Superb Combi 2.0 TDI 4x4 DSG auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,0 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 185 g/km, wofür der Tscheche 22 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,4 l, außerorts bei 5,3 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 DSG

### 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 NO<sub>x</sub>-Emissionen kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe des Ecotest. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 22 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich erzielt der Skoda 72 Punkte und somit vier von fünf Sternen - ein gutes Ergebnis für einen großen Kombi mit Dieselmotor.

## 3,8 AUTOKOSTEN

### 3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Skoda Superb Combi mit dem 193 PS starken Dieselmotor ist in der mittleren Ausstattungsvariante Selection ab 52.470 Euro zu haben. Viel Geld, dennoch wird man für in dieser Fahrzeug- und Preisklasse elementare Ausstattungsdetails wie Navigationssystem, elektrische Heckklappe oder adaptive Geschwindigkeitsregelung extra zur Kasse gebeten. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf happige 64.180 Euro, lässt dann aber kaum noch Wünsche offen. Unterhalt und Versicherung (KH: 13, VK: 27 und TK: 24) kommen recht teuer, die Kfz-Steuer fällt mit 314 Euro dieseltypisch ebenfalls recht hoch aus. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust. 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.

mit 150 PS und Frontantrieb, was vorrangig auf den Allradantrieb zurückzuführen ist, der höhere Antriebsverluste mit sich bringt.

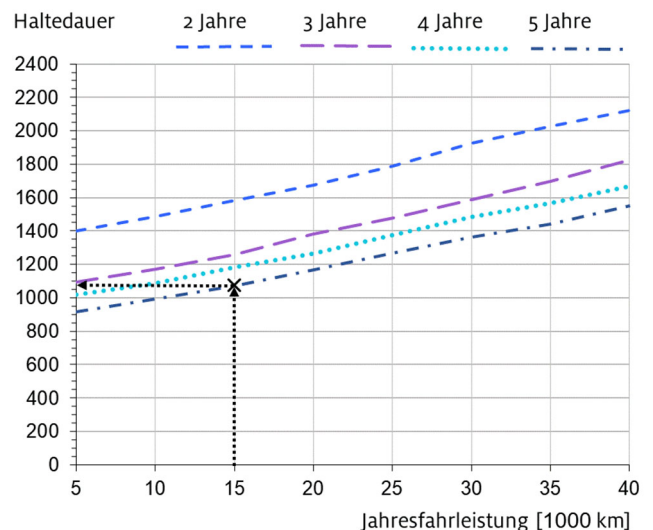
### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
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: 1072 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI mHEV DSG	2.0 TSI DSG	iV 1.5 TSI PHEV DSG	2.0 TSI 4x4 DSG	2.0 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR 4x4 DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	195 (265)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	n.b./1500	400/1650	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,3	7,4	8,1	5,7	9,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	232	220	250	222	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3   S	6,6   S	0,4   S	7,6   S	4,9   D	5,7   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	121	151	8	173	130	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/25/21	13/25/21	13/23/21	14/27/25	15/21/24	13/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	85	164	30	226	263	311
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	786	966	900	1049	819	909
Preis [Euro]	41.100	47.170	51.350	51.970	45.200	49.200

### Aufbau

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

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

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

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
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	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	328/616/978
• Dachlast/Anhängelast [kg]	57/1.254
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,06
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	88,2
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	222

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://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	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	150 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.902/1.849/1.482 mm
Leergewicht/Zuladung	1.750/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/1.920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2200 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)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,3/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	157 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	1.100 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.756/564 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/1.080/1.715 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>144 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>86 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>684 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1072 Euro		
Steuer pro Jahr	314 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/27/24		
Basispreis Superb Combi 2.0 TDI SCR Selection 4x4 DSG	52.470 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.472 km
Auffälligkeiten/Mängel	Geschwindigkeitsregelung wiederholt ausgefallen

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	1.130 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.870 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/600 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.470 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.410 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.250 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	960 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/510 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	1.040 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/590 Euro°
Lenkradheizung	150 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

### AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Dezember 2024

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