



Skoda Superb Combi 1.8 TSI Elegance DSG

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der Skoda Superb Combi beeindruckt vor allem durch seine besonders üppige Beinfreiheit für die Fondpassagiere und durch seinen zusätzlich großen Kofferraum, der mit vielen praktischen Details aufwartet, die man sonst eher von Audi kennt. Der klassische Kombi bietet die üblichen Annehmlichkeiten, für einen hellen Innenraum sorgt das optionale Panorama-Schiebedach und für etwas Dekadenz die automatisch Heckklappe. Leider müssen technische Innovationen aus dem Passat wie ein radargestützter Tempomat oder ein Spurhalteassistent außen vor bleiben. Das Fahrwerk ist Skoda bei kleinen Unebenheiten und welliger Fahrbahn arg unsensibel geraten - das kann der kleine Bruder Octavia besser. Der kräftige TSI-Motor verrichtet seinen Dienst aber souverän und harmonisiert gut mit dem Siebengang-DSG-Automaten. Insgesamt ein schönes Gesamtpaket, aber kein Schnäppchen mit Preisen ab knapp 35.000 Euro für die getestete Variante. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C5 Tourer, Mazda 6 Sport Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant.

+ viel Platz für vier Personen, sehr großer Kofferraum, viele durchdachte Details, gute Fahrleistungen, umfangreiche Serienausstattung

- keine besonderen Extras lieferbar (ACC, Niveauregulierung hinten, Assistenten für aktive Sicherheit)



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des Superb Combi macht einen guten Eindruck, ist im Detail aber nicht so hochwertig wie beispielsweise bei einem VW Passat. Alle Karosserieteile sitzen passgenau, die geringen Spaltmaße gefallen. Im Innenraum sieht es ähnlich aus, an der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, weder Klappern noch Knarzen sind zu hören. Die Materialqualität ist ordentlich, hält aber einen gewissen Respektabstand zur Premiumklasse. Schöne Details die Alu-Zierrahmen und beleuchtete Drehräder an den Lüftungsdüsen sorgen für ein angenehmes und wohnliches Ambiente. Der Unterboden ist im Bereich des Motorraums teilweise geschlossen, im weiteren Verlauf ist er reaktiv glattflächig, hat aber immer wieder Lücken. Das verhindert nur zum Teil Eindringen von Straßenschmutz und reduziert Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch nicht optimal. Auf dem Dach können Lasten bis 100 kg transportiert werden. Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein vollwertiges Ersatzrad in Fahrbereifung. Die maximale Zuladung beträgt sehr üppige 508 kg (inklusive Fahrer).

⊖ Die Stoßfänger und Karosseriefanken sind weitgehend ungeschützt gegen Parkrempler. Die schmalen Chromleisten an den Türen dienen dabei nur der Optik.

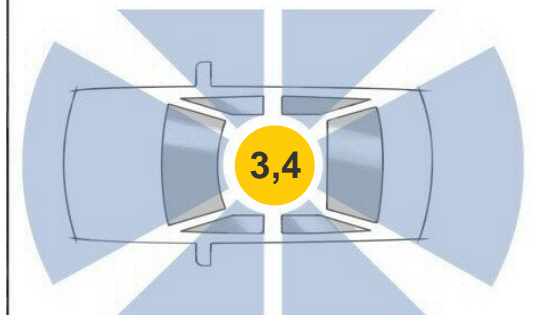
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend, hinten lässt sich der Combi besser abschätzen als die Limousine, da man das hintere Ende leichter im Blick hat. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der Superb als Combi ein zufriedenstellendes Ergebnis, die B-Säulen und die hinteren C-Säulen könnten aber schmaler ausgeführt sein und dann die Sicht nach draußen weniger einschränken. Die hinteren Kopfstützen sind versenkbar. Der Bodenblick nach hinten ist ebenso nur zufriedenstellend.

⊕ Im vorderen Nahbereich können niedrige Objekte sehr gut gesehen werden, da die Front flach abfällt. Die beheizten Außenspiegel sind besonders groß und decken einen weiten Sichtbereich ab (linker Außenspiegel mit asphärischem Bereich, um den toten Winkel leichter einsehen zu können). Der Innenspiegel blendet bei hellem Licht von hinten automatisch ab. Tagfahrlicht und die Coming-/Leaving-Home-Funktion sind Serie. Eine Innovation stellt das beim Modell Elegance serienmäßige AFS-Lichtsystem (Adaptive Front-Scheinwerfer) dar.

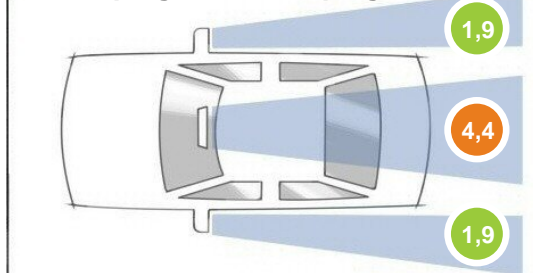


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

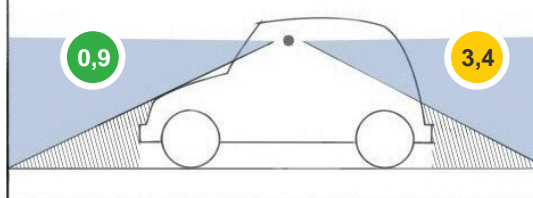
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Kombination aus Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht in die Nebelscheinwerfer integriert verbessert die Sicht bei Dunkelheit bereits deutlich. Darüber hinaus gewährleistet AFS je nach Fahrsituation und Witterung eine jeweils optimale Ausleuchtung (Stadt, Autobahn, Nebel etc.). Parksensoren befinden sich auf Wunsch vorne und hinten. In der Optionsliste findet sich auch ein Einparkassistent, der dem Fahrer das korrekte Lenken abnimmt - er muss nur gasgeben und bremsen.

⊖ Der Innenspiegel hat zwar eine durchschnittliche Größe; durch die weitentfernte Heckscheibe ist das Sichtpotenzial dennoch eingeschränkt.

2,9 Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg durchschnittlich. Die flach verlaufende Dachsäule zwingt größere Personen dazu, den Kopf einzuziehen. Auch ist der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante recht groß.

+ Hinten ist der Zustieg wegen des enormen Platzangebots im Fußraum und wegen der breiten Türen angenehm. Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung; sie besitzt auch eine Taste für die Heckklappe und ermöglicht das gemeinsame Öffnen und Schließen aller Seitenfenster. Optional ist jetzt ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, allerdings fallen die Rasterungen schon arg grob aus. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle vier Außensitzenden. Angenehm bei Dunkelheit ist die Außen- und Umfeldbeleuchtung (auch in den Außenspiegeln), damit ist das Auto schnell zu finden und die Umgebung gut zu sehen.

⊖ Man kann sich versehentlich aussperren, denn ein Verriegeln wird nur bei geöffneter Fahrertüre unterbunden. Sperrt man mit der Fernbedienung ab, können Personen im Fahrzeug Türen und Fenster nicht mehr öffnen oder entriegeln und sind damit eingesperrt. Abhilfe: zweimal kurz hintereinander den Verriegeln-Knopf drücken, dann ist die Safe-Sicherung deaktiviert und das Auto von innen aufschließbar.

1,6 Kofferraum-Volumen*

+ Mit 475 l ist der Kofferraum selbst für die Klasse groß. Zusätzlich stehen noch 45 Liter unter dem Kofferraumboden zur Verfügung - und das trotz des vollwertigen Reserverads. Würde man sich auf das Reifenreparaturset beschränken, wäre nochmals ein ansehnlicher Stauraum zur Verfügung. Links und rechts in den Seitenverkleidungen stehen weitere Verstaumöglichkeiten bereit. Wird die Rückbank umgeklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 810 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich im Bedarfsfall über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen.



Mit 475 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse recht üppig. Im Bedarfsfall steht zusätzlich noch ein weiterer Stauraum mit 45 l Volumen unter dem Kofferraumboden zur Verfügung.

1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Gegen Aufpreis passiert das auch auf Knopfdruck und elektrisch unterstützt. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben. Die Ladekante befindet sich 60 cm über den Boden und damit angenehm niedrig; es stört auch keine innere Bordwand, Gepäck kann bequem ein- und ausgeladen werden. Die Kofferraumklappe öffnet 1,87 m hoch, damit besteht nur geringe Gefahr und das auch nur für große Personen, sich den Kopf anzustoßen. Das Format des Laderaums ist sehr praktisch, selbst sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt und lassen sich recht leicht umklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Wirklich innovativ ist der Klappmechanismus aber nicht, da gibt es bei der Konkurrenz teilweise praktischere Lösungen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind zahlreiche Fächer und Ablagen vorhanden. Optional gibt es ein Gepäck-Fixierungs-Set, das eine in der Länge variable Stange, einen variabel montierbaren Gurt und vier Verzurrösen umfasst - all diese Elemente kann man frei auf den zwei seitlich am Kofferraumboden verlaufenden Schienen fixieren. Die Rücksitzlehne verfügt zusätzlich noch über eine Durchladeluke.

2,1 INNENRAUM

1,3 Bedienung

⊕ Der Superb Combi lässt sich leicht bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, es beinhaltet Bedienelemente für Audiosystem und Bordcomputer. Pedale und Schalthebel liegen günstig. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Antippautomatik und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Scheinwerfer und Scheibenwischer werden von einem Sensor gesteuert und schalten sich bei Bedarf automatisch ein. Das Radio ist mit dem Festplatten-Navigationssystem (Aufpreis) kombiniert, es lässt sich einfach über den Touchscreen bedienen (Reaktion bisweilen etwas träge); ein SD-Karten-Slot ermöglicht das schnelle Abspielen von MP3-Musikdateien. Die Instrumente sind gut ablesbar, die Skalierung im Chronographen-Stil ist aber nicht optimal für die Übersichtlichkeit, Kontrollleuchten sind für alle wichtigen Funktionen vorhanden (auch Abblendlicht; Öltemperatur über Bordcomputer). Die hinteren Insassen haben eine Digitaluhr und eine Außentemperaturanzeige. Der serienmäßige Tempomat lässt sich mit einem praxisgerechten Hebel einstellen, im Gegensatz zu den VW-Modellen wird die vorgewählte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Der gegen Aufpreis erhältliche selbstlenkende Einparkassistent vermisst mit Hilfe der Ultraschallsensors die Parklücken während der langsamen Vorbeifahrt, signalisiert dem Fahrer die Eignung und führt den Parkvorgang dann auf Wunsch automatisch aus (im Testwagen nicht vorhanden). Der Fahrer nimmt dabei die Hände vom Lenkrad und beschränkt sich auf's Gasgeben und Bremsen. Dies funktioniert in den meisten Fällen recht zuverlässig und ist mit wenig Zeitaufwand und Eingewöhnung verbunden. Das Handschuhfach ist groß genug, beleuchtet und in Verbindung mit der Klimaanlage gekühlt. Leseleuchten sind für die vorderen und hinteren Insassen vorhanden. Die Ergonomie aller Bedienelemente ist gut, die Zeit der Eingewöhnung kurz.

⊖ Weniger gut gefällt die tiefe Anordnung des Klimaanlage-Bedienteils. Da man weit nach unten blicken muss, wird man dabei stark vom Verkehr abgelenkt. Das gilt auch für die Tasten der Heckscheibenheizung und Umluft. Zum Schließen ganz geöffneter Vordertüren muss man sich weit aus dem Auto lehnen, um an die Türgriffe zu kommen.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Skoda Superb Combi so gut wie tadellos. Lediglich die zu tief angeordneten Bedienelemente der Klimaanlage stehen zur Kritik.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von fast 2,0 m eingestellt werden. Die Innenbreite ist für diese Klasse zwar nur ausreichend, wegen der Kopffreiheit empfindet man das subjektive Raumgefühl aber dennoch als großzügig.

3,4 Raumangebot hinten*

Der Superb hat vier vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Drei Erwachsene sitzen hinten definitiv wenig bequem, weil es an Innenbreite fehlt. Ordert man das große Panorama-Schiebedach, wird die Kopffreiheit hinten merklich eingeschränkt, schon ab etwa 1,80 m Körpergröße wird es im Kopfbereich enger (Testwagen und Benotung mit Schiebedach).

⊕ Gibt es kein Schiebedach, kann man es sich auf den beiden äußeren Sitzplätzen aber sehr bequem machen, selbst knapp zwei Meter große Personen finden noch angenehm Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, besonders aufgrund der äußerst üppigen Beinfreiheit.



Auf den hinteren Außenplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz. Allerdings ist der mittlere Sitzplatz zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

2,0 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Skoda nur zufriedenstellend gelungen. Die oft kritisierte zu straffe Auslegung haben die Techniker nicht nennenswert geändert. Daher bekommen die Insassen wellige Fahrbahnabschnitte (z.B. vor Kreuzungen gestauchter Teer) und kurze Bodenwellen deutlich mit, die Karosserie wird spürbar angeregt. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel wiederum kommen nicht so störend durch. Langen Bodenwellen kann der Superb Combi auch nicht wirklich souverän begegnen, das leichte Nachschwingen wird bei hohen Geschwindigkeiten und Kurvenfahrt dann etwas unangenehm.

⊕ Insgesamt werden die Aufbaubewegungen der Karosserie aber ordentlich gedämpft, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen kaum auf. In Kurven neigt sich die Karosserie wenig. Voll Beladen federt der große Kombi etwas besser, zur Säfte wird er aber noch lange nicht.

1,5 Sitze

⊕ Die Sitze im Superb Combi sind angenehm straff gefedert. Sie sind der Körperkontur gut angepasst und bieten gute Unterstützung im Rückenbereich. Eine elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze ermöglicht die Anpassung an individuelle Bedürfnisse. Die Höhe der Lehnen ist gut, vorne wie hinten. Die vorderen Sitze bieten guten Seitenhalt, die Sitzposition ist einwandfrei. Hinten verhält es sich ähnlich, zwar ist der Abstand zwischen Boden und Sitzfläche wie bei Limousinen bzw. Kombis üblich nicht allzu groß, jedoch kann man seine Beine gut ausstrecken und dadurch eine bequeme Sitzposition finden. Der Sitzbezug aus Leder und Alcantara ist angenehm griffig und etwas atmungsaktiver als Leder, so dass man im Sommer weniger schwitzt.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Superb Combi liegt bis 130 km/h im niedrigen Bereich. Unter Last ist der Motor zu hören, bleibt aber dezent. Fährt man schneller, werden die Windgeräusche lauter. Ansonsten ist der Superb Kombi ein angenehmer Reisewagen, sonstige Fahrgeräusche fallen kaum auf.

1,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Es ist serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaanlage vorhanden, die situationsgerecht die Klimatisierung des Innenraums feinfühlig übernimmt. Dabei können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann für oben, mitte und unten individuell eingestellt werden. Ein Aktivkohlefilter kümmert sich um saubere und nach Möglichkeit geruchsneutrale Luft im Innenraum. Die Umluftschaltung kann einer Automatik überlassen werden. Die Heizung spricht bei sehr kalten Außentemperaturen vorne gut an und zeigt seine einwandfreie Wirkung, der Innenraum kann schnell auf angenehme Temperaturen gebracht werden. Hinten fällt das Ansprechen und die Wirkung der Heizung etwas schlechter aus.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

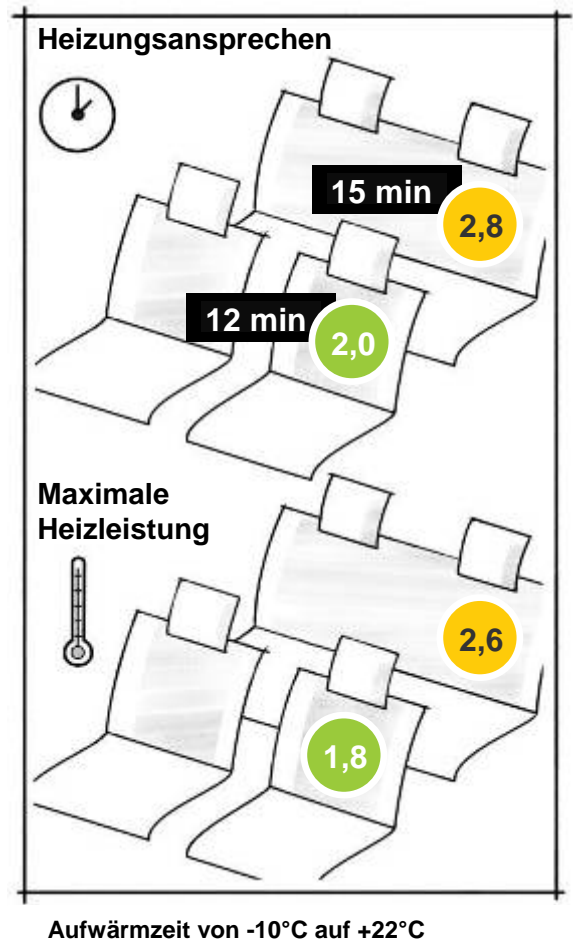
⊕ Der 1,8-l-Benziner wird von einem Turbolader mächtig unter Druck gesetzt. Trotz über 1,6 Tonnen Leergewicht sind gute Fahrleistungen möglich. Die 160 PS reichen für schnelle Autobahnetappen. Das Drehmoment von 250 Nm, das schon bei 1.500 U/min. anliegt, erleichtert der Automatik die Wahl niedriger und mittlerer Drehzahlbereiche. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt. Erst bei etwa 210 km/h geht dem Motor die Puste aus - das sollte mehr als genug sein.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Vierzylindermotor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert. Brummen oder dröhnen verkneift er sich weitgehend. Der 1,8-l-TSI ist allgemein für seine gute Laufkultur bekannt und macht auch im Superb keine Ausnahme.

1,9 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe DSG zeichnet sich durch schnelle Gangwechsel und ein sehr direktes Fahrgefühl aus, weil kein Drehmomentwandler vorhanden ist und daher ein schaltgetriebeähnliches Fahrverhalten geboten wird.



Der Anfahrkomfort ist nicht so gut wie bei einem Wandler-Automaten, geht aber in Ordnung. Das Sechsgang-DSG bietet eine Idee mehr Schaltkomfort, ist aber den Motorisierungen mit über 250 Nm Drehmoment vorenthalten. Der Schalthebel lässt sich einwandfrei bedienen. Auf Wunsch können die Gangwechsel auch über die Schaltpaddel am Lenkrad angewiesen werden. Der jeweils eingelegte Gang wird im Infodisplay zwischen den Instrumenten angezeigt, auch im Automatikmodus.

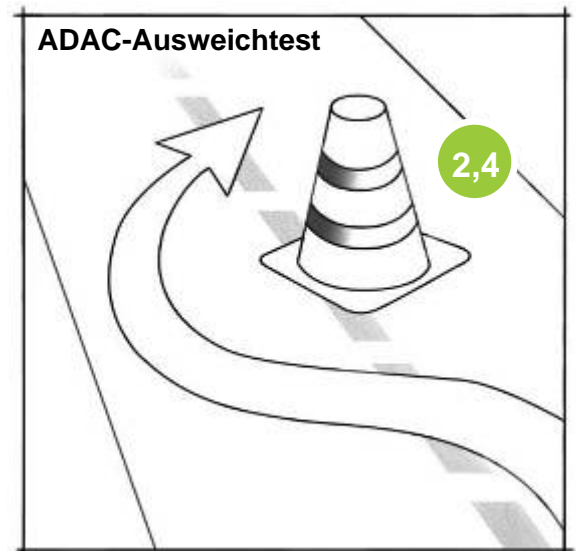
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Siebengang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Motor kann seine Kraft immer gut entfalten, für jeden Drehzahlbereich steht eine geeignete Übersetzung parat. Auch die Gesamtübersetzung hat Skoda ideal gewählt.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Skoda Superb Combi weist eine gute Fahrstabilität auf. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen ihn aus der Ruhe. Auch eine übermäßige Empfindlichkeit gegen Seitenwind konnte nicht festgestellt werden. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder bei weniger griffiger Fahrbahn. Der Berganfahrassistent, der ungewolltes Zurückrollen beim Anfahren am Berg verhindert, ist serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der große Kombi ein durchwachsenes Bild: Bei starkem Reißen am Lenkrad und hohen Lenkwinkeln neigt er deutlich zum Übersteuern, ESP hat Mühe, ein Ausbrechen des Hecks zu unterbinden. Reduziert man den Lenkwinkel, durchfährt der Superb Combi den Parcours leicht untersteuernd und unkritisch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist sicher, das Fahrzeug untersteuert und zeigt keine übermäßigen Lastwechselreaktionen. In Extremsituationen greift ESP ein und sorgt für eine gute Kurvenstabilität. Beladen drängt in schnellen Kurven das Heck etwas mehr nach außen, insgesamt bleibt der Kombi aber gut beherrschbar.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich insgesamt angenehm präzise, aber auch bei hohem Tempo nicht überempfindlich. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist recht direkt ausgelegt und unterstützt damit und mit ihrer variablen Lenkkraftunterstützung die relative Handlichkeit des langen Kombis. 11,4 m Wendekreis gehen für ein so großes Auto voll in Ordnung.

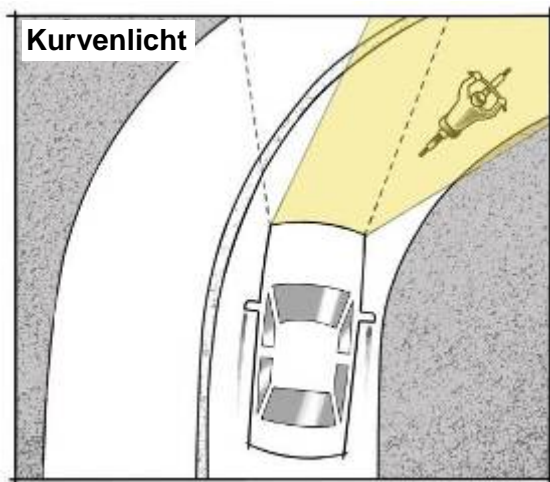
2,6 Bremse

⊕ Die Bremse des Superb Combi ist ausgesprochen standfest, sie verzögert den Wagen in zufriedenstellenden 38 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45 R17). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut. Der hydraulische Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer bei Notbremsungen und stellt im Ernstfall den vollen Bremsdruck zur Verfügung, auch wenn das Pedal nicht fest genug getreten wird.

2,1 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem serienmäßigen Stabilitätsprogramm ESP ist der Superb Combi auch mit einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Druckverlust an einem Rad. Durch das neuartige Lichtsystem werden vollautomatisch und situationsabhängig (Stadt-, Überland-, Autobahn-, sowie Schlechtwettermodus) die hellen, serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem dynamischem Kurvenlicht gesteuert. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist noch nicht vorhanden. Die Limousine hat aber gut bis sehr gut abgeschnitten und der Kombi ist im Frontbereich weitgehend identisch gestaltet. Daher ist mit einem vergleichbar gutem Ergebnis zu rechnen. Die Insassen werden von Front-, Seiten- und Kopfairbags geschützt, den Fahrer polstert im Notfall sogar ein Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen guten Schutz. Leider werden nur die vorderen Insassen optisch und akustisch ermahnt, den Sicherheitsgurt anzulegen. An den stabilen Außentürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so sind nach einem Unfall verklemmt Türen leichter zu öffnen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m - das ist eindeutig zu wenig.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden. Dann können auch dort Kindersitze einfach und stabil befestigt werden. Die hinteren Außensitze sind mit ISOFIX und zusätzlichen Ankerhaken ausgestattet. Kindersitze lassen sich dort problemlos installieren. Auch das Angurten von Kindersitzen klappt problemlos, die Gurte sind lang genug und die Gurtschlösser sogar verwechslungssicher. Alle Fenster besitzen einen Einklemmschutz.

– Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die ungünstige Sitzkontur keine sichere Fixierung des Kindersitzes ermöglicht. Es passen keine drei Kindersitze nebeneinander, da der Platz zu gering ist.

3,1 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab - das Ergebnis stammt von der Limousine, ist aber aufgrund der weitgehend baugleichen Front auf den Kombi übertragbar.

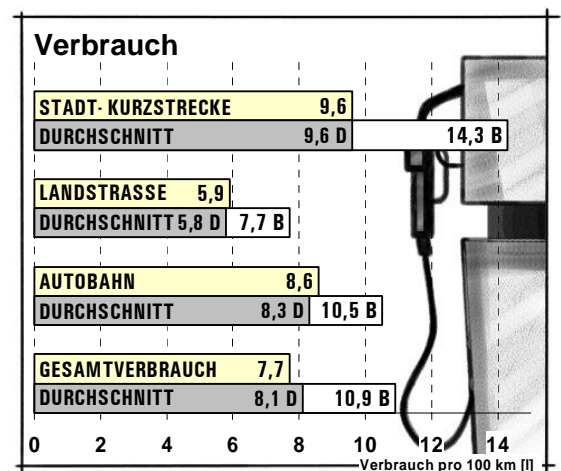
1,7 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Superb Combi 1.8 TSI mit dem Doppelkupplungsgetriebe und 160 PS liegt bei 7,7 l Super alle 100 km. Für einen Kombi dieser Größe ist das ein ordentlicher Wert. Der CO₂-Ausstoß beträgt 176 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erreicht der Superb damit respektable 38 Punkte. Innerorts verbraucht der Kombi 9,6 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,6 l Super pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Keine Schadstoffgruppe fällt besonders aus dem Rahmen, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Damit kann der Superb Combi 48 Punkte im EcoTest erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Familien-Transporter insgesamt sehr anständige 86 Punkte im ADAC EcoTest.



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

2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,8 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Superb Combi mit dem 1,8-l-TSI das teure Super benötigt und nicht herausragend sparsam mit dem Sprit umgeht, kann er hier nur eine zufriedenstellende Bewertung erzielen.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1.8-Liter Turbo besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

0,9 Wertstabilität*

⊕ Dem Superb Combi wird eine sehr stabile Restwertentwicklung prognostiziert. Hilfreich ist vor allem das gute Image von Skoda und der in dieser Klasse nicht zu hohe Anschaffungspreis.

2,3 Kosten für Anschaffung*

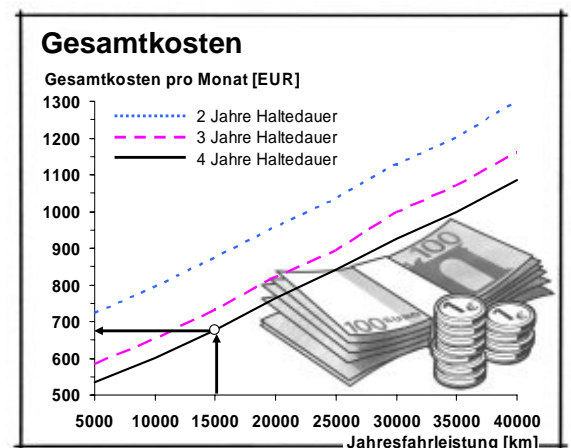
⊕ Mit knapp 35.000 Euro Anschaffungspreis ist der Superb Combi in der Elegance-Ausstattung freilich kein Schnäppchen mehr. Allerdings fällt schon die Serienausstattung sehr umfangreich aus, sogar Xenonlicht mit adaptiver Lichtverteilung und ein Radio mit 6fach-CD-Wechsler sind serienmäßig.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten fallen moderat aus, die Steuer mit 136 Euro jährlich ist günstig. Die Einstufungen für Haftpflicht und Teilkaskoversicherung liegen im durchschnittlichen Bereich, die Vollkaskoversicherung kommt günstig.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Superb Combi 1.8 TSI, dann kann er sich im vorderen Feld seiner Klasse einordnen. In keinem Einzel-Kostenkapitel fällt er aus dem Rahmen, so kann er sich bei der Wirtschaftlichkeit eine gute Bewertung sichern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 677 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 FSI V6	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1798	4/1984	6/3597	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	92(125)	118(160)	147(200)	191(260)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	280/1700	350/2500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,6	8,7	7,9	6,6	12,6	10,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	218	234	247	187	205	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	7,7 S	8,5 S	10,7 S	5,5 D	5,8 D	6,1 D
CO2 [g/km]	159	171	180	237	133	145	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/21	18/21/21	18/21/21	16/22/25	15/17/21	19/20/24	19/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	106	138	160	306	178	240	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	567	603	664	848	517	557	586
Preis [Euro]	24.250	26.450	29.950	35.450	25.450	27.150	28.550

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/ 5,9/ 8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	170g/km / 176g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4838/1817/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1600 kg/508 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	775 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	157 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	375 Euro
Monatliche Gesamtkosten	676 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/21
Grundpreis	32.650 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Skoda Superb Combi
1.8 TSI Elegance DSG

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Parklenkassistent (inkl. Sensoren vorn)	510 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (inkl. 6-fach-CD)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	390 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 400 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, beheizbar vorn/hinten	Serie/240 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	970 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,6	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,3	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,2
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,2
Federung	2,5		
Sitze	1,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,0
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,8
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	0,9
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	2,3
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	1,7
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	2,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest