



Fotos: Michael Blumenstein

Der neue Škoda Superb ist der Zwilling des VW Passat. Unterschiede? Zwischen A- und D-Säule keine.

Einfach besser gemacht

Der VW Passat ist ein Škoda Superb und andersherum. Dieses Mal sind wir mit dem Tschechen aus Bratislava (Slowakei) unterwegs und meinen: der bessere Business-Kombi.

Wir schreiben das Jahr 2024 und es ist vieles neu – auch in der sich weiterdrehenden Automobilwelt. Der Volkswagen-Konzern dreht sich ebenfalls weiter und 2024 wird das Jahr dieses Automobilriesen, denn dort prasseln Neuheitenmengen auf potenzielle Kunden nieder – oftmals jedoch sehr ähnliche, trotz unterschiedlicher Marken. Der Škoda Superb ist das vielleicht beste Beispiel für die Nutzung von Synergien – vielleicht aber auch nicht. Doch fangen wir mal vorne an.

Der Superb kommt 2024 in seiner vierten Generation auf den Markt. Generation eins startete 2001 und verkaufte sich als Limousine (den Kombi gab es noch nicht) immerhin 137.000 Mal. Nicht schlecht für den Anfang. „Clever“ Details im und am Auto fanden Anklang bei den Kunden, und dieser Superb war einer der Wegbereiter der Marke Škoda. 2008 kam der zweite Superb, erstmals als Kombi – Kombi getauft. Das verschaffte ihm vor allem in Deutschland den Durchbruch. 618.000 Kunden

fanden sich weltweit für dieses Modell. Seit 2015 wurde die dritte Generation in Tschechien produziert. Und ganz ehrlich: Er könnte genauso auch weiterlaufen – technisch wie optisch.

Dennoch folgt nun, dem normalen Modellzyklus folgend, der vierte Superb. Den Anfang macht der Kombi. Bestellbar ist er ab 33.261 Euro (netto für die Ausstattung Essence), ausgeliefert wird er im Mai. Im Herbst folgt die Limousine, 924 Euro günstiger und eigentlich nicht relevant für Deutschland und schon gar nicht für den deutschen Flottenmarkt. Mehr als 90 Prozent der Superbs werden hierzulande mit Kombiheck verkauft. Wirklich größer ist der Kofferraum im Vergleich zur Limousine aber nicht.

645 Liter passen bei dieser unter die Abdeckung, 690 Liter unter das Elektro-Rollo des Kombi. Welch ein Zufall, exakt so viel kann auch der Passat Variant schlucken. Der Zufall ist kaum verwunderlich. VW Passat und Škoda Superb sind ab der A-Säule bis an die Heckklappe identisch.

Daher sind auch die Abmessungen fast gleich. Der Superb Combi wuchs abermals um vier Zentimeter auf 4,90 Meter, der Passat um satte 14 cm auf nun 4,92 Meter. Die zwei Zentimeter Unterschied sind der Gestaltung der Front- und Heckschürze geschuldet. Immerhin wurde der Superb um 15 Millimeter schmaler.

So oder so: Große Autos, die allesamt auf der Rückbank unverschämt viel Platz bieten. Dass man den Platz allerdings wirklich benötigt, darf in Frage gestellt werden. Und aus Sicht des Ressourceneinsatzes ist das Plus sogar fraglich. Mehr Länge bedeutet mehr Material, das produziert werden muss, und mehr Stellfläche für sich heißt weniger für andere.

Top Langstreckensitze

Zurück in den Superb Nummer vier. Die beiden vorderen Positionen sind ebenfalls Business-Class. Erst recht, wenn die AGR-Sitze geordert werden, die es zwar nicht als Einzeloption gibt,



1 bis 4 Details verbessern die Bedienung im Superb im Vergleich zum Zwilling Passat und sehen zudem besser aus. 5 Shortcuts sind auch bei aktivem Apple Carplay nutzbar. 6 & 7 Für die Langstrecke gemacht. 8 690 Liter passen unters Rollo.

sondern ab der zweiten Ausstattungsline Selection inkludiert sind. Sie schmiegen sich an den Körper, bieten guten Seitenhalt, besitzen eine ausziehbare Schenkelauflege, eine vierfach verstellbare Lordosenstütze und eine Kopfstütze, die sich perfekt an die Lehnenposition anpassen lässt.

Weiterhin ist auch hier eine Gurthöhenverstellung vorhanden, auf die sonst oft verzichtet wird. Der Verstellbereich des Lenkrads dürfte zwar etwas größer sein, dennoch ist die Position für fast jeden perfekt. Eine starke Massagefunktion drückt ordentlich in den Rücken. Dafür bedarf es allerdings der 3.290 Euro teuren Ledersitze. Das grobnapfartige Leder fühlt sich zwar angenehm an, die Kombination mit Stoff- oder Veloursbezug hätte es jedoch auch getan.

Generell kann die Innenraumgestaltung und Auswahl der Materialien als sehr gelungen gelten – vor allem im Vergleich zum VW-Zwilling. Offenes Holz, Stoff, Leder und Kunststoff reichen sich die Hand und schmeicheln meistens Augen und Händen gleichermaßen. Als deutlichste Differenzierung zum Passat wurde auf die hinterleuchtete Fläche im Beifahrer-Armaturenbrett verzichtet. Die Tschechen haben stattdessen ein Balkenwerk im Vertikaldesign

reingezimmert. Was schöner ist, bleibt Geschmacksache. Änderungen sind jeweils sowieso nicht machbar und man muss sich damit arrangieren.

Bessere Bedienung im Superb

Bei der Bedienung ist es weniger Geschmacksache als vielmehr Bedienlogik, die den Superb nach vorn manövriert. Ein separater Lenkstockhebel unten links für die Tempomatfunktionen ist top. Die Rolltasten zum Ändern von Lautstärke und Durchblättern der

Menüs sind mega. Die Bedienung allein durch diese beiden Details vereinfacht sich deutlich. Hinzu kommen drei Dreh-Drück-Regler im unteren Bereich der Armaturenplatte. Hier kann man schnell und einfach die Temperatur verstellen, die Lautstärke regeln oder sich insgesamt sieben Funktionen auf die mittlere Schnellwahltaste legen und dort nach kurzer Zeit blind in die Funktionen „einsteigen“.

Sinnvoller als zuvor ist auch die Struktur des zehn bis 13 Zoll großen Mittendisplays. Hier merkt man, an



Noch immer zurückhaltend im Design – typisch VW eben, auch beim Škoda.



Erfreulich: Mit 4,90 Metern ist der neue Superb kaum gewachsen.

Škoda Superb Kombi 1.5 eTSI Selection

Preis: ab 43.350 €

R4/1.498 cm³ | 110 kW/150 PS

250 Nm ab 1.500 U/min

7-Gang-DSG | 9,3 s | 222 km/h

WLTP: 5,7 S | 129 g/km

4.902 x 1.849 x 1.491 mm

(mit DCC Plus)

Kofferraum: 690–1.920 Liter

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

welchen Punkten Škoda zurückstecken muss, denn beim Passat geht es von 13 bis 15 Zoll. Den meisten Fahrern dürfte es jedoch eher egal sein, ob das Display nun zwei Zoll mehr oder weniger in der Diagonale misst, denn die Anzeige ist auch auf dem 13er-Display scharf und groß genug. Shortcuts bleiben auch beim Nutzen von Apple Carplay nutzbar, sodass man mit einem Druck ins Menü der Assistenzsysteme kommen kann, das Fahrprofil verstellt oder ins Radiomenü wechselt.

Die gekühlte Handyablage mit Ladefunktion hat nun auch der Superb. Viele Ablagen runden das positive Bild ab. Und Škoda wäre nicht Škoda, wenn sie nicht wieder eine Kleinigkeit an Bord hätten, die andere nicht haben. Einen Display-Reiniger, der in etwa so funktioniert wie der Staubentferner für Schallplatten. Das funktioniert auch im Auto und hat sogar etwas Stil. Der Regenschirm ist übrigens auch wieder dabei – den hat der Passat nun geerbt, sonst wäre die Variantenvielfalt auch wieder zu groß.

Freiheit (Platz), Gleichheit (Details) und Brüderlichkeit (eine Marke) ist auch beim Fahren das Motto. Unterschiede zwischen Passat (vier Wochen zuvor gefahren) und Superb konnten wir nicht feststellen. Auch der Škoda hatte das 991 Euro teure Adaptivfahrwerk DCC Pro installiert, das bei den

Tschechen DCC Plus heißt. Es bietet dieselben Möglichkeiten und hat ebenfalls eine leichte Tendenz zum Poltern an der Vorderachse. Den eigenen Verstellbereich zwischen Komfort und Sport findet sicherlich jeder und kann diesen im Fahrprofil „Individual“ deklinieren. Der Superb ist somit ebenfalls sehr handlich unterwegs, der Wendekreis mit 11,8 Metern für die Fahrzeuggröße und Front- oder Allradantrieb gut und man ist für die Langstrecke gewappnet. Dank des 66-Liter-Tanks lassen sich mit dem TDI 1.000 Kilometer ohne Stopp abspulen. Dabei schneidet er mit einem cw-Wert von 0,25 durch den Wind.

Nur ein Plug-in-Hybrid

Ganz so weit kommt man mit dem Plug-in-Hybrid nicht. Richtig gelesen,

mit „dem“. Es gibt beim Škoda nur einen. 204 PS leistet der 1.5 TSI in Kombination mit dem Elektromotor. Der Superb iV, wie der Plug-in-Hybrid heißt, hat einen kleinen 45-Liter-Tank und disqualifiziert sich damit als Vielfahrer-Auto. Dafür sind aber 100 Kilometer E-Reichweite laut WLTP-Wert möglich und der 25,7-kWh-Akku (brutto) ist nun mittels DC-Schnelllader (maximal 50 kW) in unter einer Stunde vollgeladen. An der Wallbox gelangen 11 kW in den Akku, dann dauert das Befüllen in der Praxis gut drei Stunden.

Das Mehrgewicht von vermutlich rund 300 Kilogramm (es gibt noch keine Detail-Daten zu diesem Antrieb) des Doppelmotor-Modells spürt man beim Fahren. Der Phev ist behäbiger, und wer volle Leistung verlangt, merkt, dass sich der Ver-



1 Die Materialqualität hat ein Niveau erreicht, das VW in nichts nachsteht.



2 Der hier implantierte 2.0 TDI mit 193 PS ist nach wie vor eine Wucht.

brenner anstrengen muss. Für Langstreckenfahrer ist und bleibt einer der beiden TDI mit 150 und 193 PS (der zweite stets Allradantrieb) das Nonplusultra.

Wer lieber Benziner fährt, dem sei der eTSI ans Herz gelegt. Seine 150-Benzin-PS fühlen sich im 1,7-Tonner gut an. Der Topmotor, 2.0 TSI, leistet 265 PS. Weder darüber noch ganz unten ist mehr in Sicht. Škoda rechnet damit, dass 30 Prozent der Kunden den TDI 4x4 wählen, 25 Prozent den Plug-in-Hybriden, 20 Prozent den TDI 150 und 10 Prozent den eTSI 150. Bleiben 15 Prozent für den 265-PS- und den 200-PS-TSI. Wie beim VW gibt es auch in diesem Škoda ausschließlich Doppelkupplungsgetriebe, trocken oder nass laufend mit sechs (Plug-in) oder sieben Gängen.

Aus günstig wurde fair

Weniger gut ist das Gefühl beim Blick in die Preisliste. War Škoda dafür bekannt, günstige Preise anzusetzen, könnte man diese vielleicht noch als fair bezeichnen. Bei 33.261 Euro startet der 1.5 eTSI Essence. Ein Passat startet bei 33.609 Euro (stets Nettopreise). Ausstattungsseitig sind die beiden dann gar nicht so weit voneinander entfernt. Die Basisversionen weisen jedoch nicht die gleichen Details auf. Zwei-Zonen-Klima beim Superb (Ein-Zonen-Klima beim Passat), 12,9-Zoll-Display beim Passat, 10 Zoll beim Superb und weitere Details unterscheiden die „Magerausstattungen“.

So oder so ist selbst mit den Basismotoren (eTSI und TDI) mit 150 PS die Schwelle von 50.000 Euro schnell

übersprungen. 13 Pakete lassen nicht mehr viel Spielraum zum Individualisieren, nur zwölf Einzel-Optionen ebenfalls nicht. Einige Dinge bleiben dem Passat vorbehalten wie die genialen HD-Pixel-LED-Scheinwerfer. Beim Superb gibt es „nur“ Matrixlicht mit 36 Elementen pro Scheinwerfer (für 1.504 Euro im Selection, Serie beim L&K). Schön beim Škoda: Selbst die Basis-Ausstattung kann man derzeit mit allen zum Anfang bestellbaren Motoren – 150-PS-eTSI und -TDI sowie dem 4x4-TDI mit 193 PS – ordern.




Unsere Empfehlung auch beim Superb: 150-PS-TDI, Ausstattungslinie Selection, ab 42.850 Euro inklusive AGR-Sitze, Trennnetz sowie optisch ansprechende 17-Zoll-Räder und als Option das Matrixlicht. *mb*

Anzeige



Bereit für die 3,5 Tonnen Maut? Mit DKV Mobility entspannt abrechnen.

Ab Juli 2024 werden Ihre Güterfahrzeuge über 3,5 Tonnen in Deutschland mautpflichtig. Mit unseren Mautlösungen rechnen Sie die 3,5 Tonnen Maut ganz bequem ab. Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung als Maut-Spezialist und jeder Menge weiteren Vorteilen:

-  Mautbox mit Display
-  Alle Kosten in einer übersichtlichen Rechnung
-  Persönliche Kundenbetreuung

Attraktive Neukunden-
rabatte: Mautbox und
Aktivierungsgebühr für

0€



Entscheiden Sie sich für die mühelose Abrechnung der 3,5 Tonnen Maut mit DKV Mobility!

**Jetzt unverbindliches Angebot einholen
und zusätzlich sparen.**