

Der Super-Tscheche

Škoda hat offensichtlich die Fähigkeit, Gedanken von praktisch veranlagten Autofahrern zu lesen. Der Škoda Superb 2.0 TDI Combi beweist das aufs Neue und ist der wohl perfektste Firmenwagen.



Fotos: Michael Blumenstein

Das Chrom-Paket verleiht dem Superb einen noch fokussierteren Blick (328 Euro). Matrixlicht kostet teure 1.504 Euro.

Klar, jetzt werden einige sagen: „meine E-Klasse ist aber besser“. Mag sein, doch zu welchem Preis? Ach ja, richtig, gerade bei Mercedes ist das nicht mehr so einfach zu beantworten. Bei Škoda gibt es hingegen nach wie vor Preislisten. Und Autos, die man sich leisten kann und sich viele auch leisten wollen – die Verkaufszahlen sprechen eine klare Sprache. Vielleicht auch, weil Škoda nach wie vor ein Motorenprogramm anbietet, bei dem viele fündig werden. Selbst in Zeiten, in denen der Kostendruck die Vielfalt sukzessive einschränkt.

So geht für Vielfahrer nach wie vor nichts über den Diesel. Altbekannt und doch so sauber wie nie. Korrekt: Man verbläst noch fossilen Kraftstoff.

Auch richtig: Man kann das CO₂-Dilemma freiwillig reduzieren. HVO gibt es mittlerweile an vielen Tankstellen – auch in Deutschland. Der Aufpreis liegt bei 10 Eurocent pro Liter. Und ja, HVO ist nicht die Lösung. Aber eine Option, wenn der Diesel das Nonplus-ultra für einen ist.

Der bessere VW Passat

Das ist auch der auf gut 4,90 Meter gewachsene Škoda Superb – ohje, so viele Vorschusslorbeeren. Aber fangen wir mal an: Über das Platzangebot brauchen wir uns hier nicht mehr auszulassen. Das ist mal wieder über jeden Zweifel erhaben. Dass der VW Passat nun fast ein Klon des Škoda ist,

ist auch hinlänglich bekannt – oder auf Wunsch auch anders herum. Produziert werden beide in Bratislava, in der Slowakei. Zwischen der A-Säule und der D-Säule gibt es praktisch keine Differenzierung. Okay, die Felgen, that's it. Front und Heck sind eigenständig modelliert – welches besser gezeichnet wurde, bleibt Geschmackssache. Keine Geschmacksache: Den Škoda gibt es nach wie vor auch als Limousine, den Passat ausschließlich als Variant, also Kombi. Limousine will bei uns niemand, ist aber eine echte Überlegung wert, da 924 Euro günstiger und im Kofferraum kaum Verzicht angesagt ist.

Innen unterscheiden sich die Busenfreunde aus Tschechien und



1 Die Sitze der Ausstattungslinie Selection sind der Knaller. **2** Der Schirm in der Tür ist bekannt – und den hat jetzt auch der Škoda Passat, ach sorry: der VW Passat. **3** Hinten lässt es sich lümmeln – die Frage bleibt: Wofür so viel Platz? **4** In den Kofferraum passen unter die Hutablage 690 Liter, also richtig viel. **5** Schön eingerichtet war bereits der letzte Superb. Der neue ist noch schöner, aber nicht besser. Die Verarbeitungsqualität hatte wohl beim Vorgänger seinen Zenit erreicht. **6** Putzklotz für Putzteufel. Damit verschwinden Fingerabdrücke wirklich sofort.

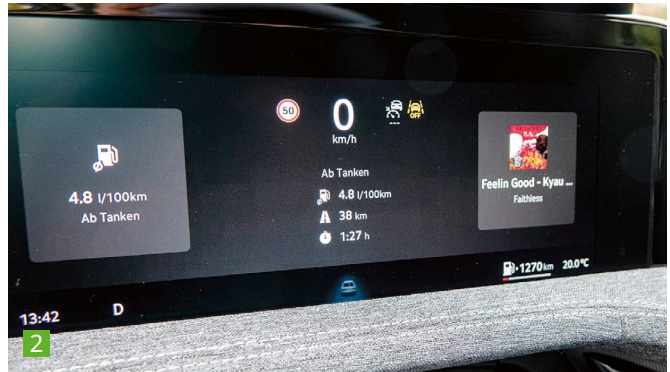
Deutschland deutlicher – zum klaren Vorteil des Tschechen. Die Materialien fassen sich im Superb wohlgiger an und man verzichtet auf effekthascherisches LED-Geleuchte. Die Bedienung gelingt dank physischer Schalter und Rolltasten im Lenkrad besser und das Ambiente wirkt freundlicher und durchdachter. Warum Passat wählen? Ja, warum eigentlich? Eventuell des Images wegen. Škoda ist halt

noch immer längst nicht da, wo VW mal war und auch noch nicht da, wo VW mittlerweile angekommen ist. Aber nah dran. Und das zu günstigeren Kursen. Doch da treffen wir direkt einen wunden Punkt: Günstig ist Škoda längst nicht mehr. Der getestete 2-Liter-TDI mit DSG und vernünftiger, aber keineswegs übertriebener Ausstattung landet bei ... tadaaa: 45.000 Euro – schluck. Die wollen erst einmal

abgedrückt werden. Zumal man dann noch immer nicht im Luxus schwelgt und keineswegs übermotorisiert ist.

Blind bedienbar

Bleiben wir innen. Hier unterscheidet sich der Superb von vielen anderen Automobilen der Neuzeit. Denn Škoda hat nach wie vor für relevante Bedienvorgänge haptische Bedien-



1 Smart Dials heißen die Drehregler. Superb in der Bedienung, nicht so schön vom haptischen Erlebnis. **2** Im Superb lässt sich der Digitaltacho vielfältig an die eigenen Wünsche anpassen. **3** 18-Zoll-Räder kosten gut 400 Euro Aufpreis, 17-Zöller wirken arg mickrig. **4** LED am Heck gibt es mit Matrixlicht vorn, den TDI-Schriftzug findet man nirgends mehr.

elemente vorgesehen. So gibt es innen wie außen richtige Türgriffe, bei denen man einfach zugreifen kann. Jeder Beifahrer versteht das „System“ sofort und gelangt ohne pantomimische Erklärungen ins Fahrzeug. Für die Veränderung der Innenraumtemperatur dreht man, ohne hinschauen zu müssen, einfach an den simplen „Smart-Dials“. Die Lautstärke wird mit dem mittleren Drehregler gestellt, und wer will, kann darüber noch mehr steuern – muss es aber nicht. Die Lautstärke via Rändelrad, Assistenzsysteme mit einem Druck auf die Taste am Lenkrad und Bestätigung via, richtig, Rändelrad. So einfach geht das. Und der Tempomat wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert. Dass der DSG-Wählhebel (DSG ist bei allen Superb Serie) nun mega-klobig anstelle des Scheibenwischerhebels fungiert, ist der einzige echte Kritikpunkt. Das Ding fühlt sich billig an und bedingt nun zum Ein-

schalten des Heckwischers die linke Hand vom Lenkrad zu nehmen. Die Wischfunktionen sind in den überladenen Blinkerhebel gewandert.

Beim Infotainmentsystem (serienmäßig zehn Zoll groß) hat man im Konzern auch dazugelernt. Viele Shortcuts, die selbst ausgewählt werden können, beschleunigen das Finden der von einem selbst meistgenutzten Funktionen im 13-Zoll-Display (Serie in der Ausstattungslinie Selection). Wer ein Navi für 840 Euro bestellt (Serie in der Ausstattungslinie L&K), bekommt mal wieder etwas Cleveres dazu: den kleinen Putzklotz zum Displayreinigen. Der findet sei-

nen Platz in der nicht mehr verstellbaren Mittelarmlehne (da wurde auch gespart) und reinigt den Screen wie der Teufel.

Zenit überschritten

Festzuhalten bleibt: Bei der Materialauswahl ist auch beim Superb keinesfalls ein Schritt nach vorn gelungen. Zu perfekt waren die Fahrzeuge, die bislang vom Band rollten, irgendwann ist eben Ende Gelände – oder eben der Zenit überschritten. Zu fühlen unter anderem an den Smart-Dials und dem Gangwahlhebel, die sich ein bisschen nach Playmobil anfassen.

Beim Thema Verarbeitungs- und Materialqualität war bereits der Vorgänger top.



Länge läuft auch beim Superb. Gut 4,90 Meter von vorn bis hinten.

Škoda Superb Combi 2.0 TDI DSG

Testwagenpreis 45.328 €

R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS

360 Nm ab 1.600 U/min

7-Gang-DSG | 222 km/h | 9,2 s

Verbrauch 5,7 D | 149 g/km

4.902 x 1.849 x 1.521 mm

Kofferabteil 690–1.920 Liter

HK 15 | **VK** 26 | **TK** 24

Wartung 2 Jahre/30.000 km

Gewährleistung 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Dafür gefällt der großzügige Einsatz von Stoff, der weder Fettfingern noch Staub und Kratzern eine Chance gibt. Und auf dem kleinen Rest Klavierlack an der Mittelkonsole entdeckt man dessen Nachteile sofort wieder.

Der von uns gefahrene „Selection“ hat gigantisch gute Sitze ab Werk. Mit vierfach verstellbarer Kopfstütze, ausziehbarer Schenkelaufgabe in Kombination mit dem in der Höhe justierbaren Gurtverlauf findet hier jeder die perfekte Sitzposition und wird auf Knopfdruck sogar hart durchmassiert – ein Segen auf langen Strecken. Wer möchte, kann den Superb-Innenraum mit schwarzem oder braunem Leder aufwerten. Kostenpunkt für die schmeichelnde Tierhaut: 2.765 Euro.

Langstreckenkomfort

Gehen wir eine Etage tiefer, zum Fahrwerk. Das kommt ab Werk ohne Verstellmöglichkeiten sehr gut aus. Wer dennoch meint, die Federungseigenschaften verändern zu müssen, kann das für 916 Euro tun. So bleibt selbst mit den 18-Zoll-Optionsrädern (412 Euro) ein absolut langstreckentauglicher Komfort und eine mit Sicherheit so gut wie nie genutzte Agilität, zu der auch die superangenehme Lenkung ihren Teil beiträgt. Diese Bauteile und

deren Abstimmung lassen den Superb superentspannt gleiten – in jeglicher Fahrsituation. Mit knapp zwölf Metern ist der Wendekreis für die Fahrzeuggröße gerade noch o. k.

Über den Antrieb muss nicht viel geschrieben werden. Bekannt, sparsam, druckvoll und akzeptabel in der Geräusentwicklung. Generell bleibt der Škoda leise, auch bei ICE-Tempo. Die 150 PS reichen in der Tat aus und machen den rund 1.800 Kilogramm schweren Superb zum flotten Linksfahrerauto, das entspannt mit knapp sieben Litern bei Tempo 160 über die Autobahn fegt. Wer es drauf anlegt, schafft auch problemlos eine vier vor dem Komma und damit Reichweiten von mehr als 1.300 Kilometer ohne Tankstopp – 66-Liter-Fass sei Dank.

DAT-PROGNOSE

Škoda Superb Combi

mit Ausstattung

36 Monaten Leasing

15.000 km/Jahr: 47,4 %

25.000 km/Jahr: 44,0 %

40.000 km/Jahr: 38,7 %



Das Siebengang-DSG ist prima, aber der Schlupf beim schnellen Anfahren spürbar und manches Mal weiß weder die eine noch die andere Welle des Doppelkupplungsgetriebes, welche die Kraft aufnehmen soll – mal sehen, ob das Langzeit-Nebenwirkungen geben wird.

Zurück zum Thema Preis. Wer meint, Allradantrieb zu benötigen, kann den Diesel auch als 4x4 haben und bekommt zugleich 43-Extra-PS. Wer dann noch „alles reinpackt, landet auch mal bei 60.000 Euro – für einen Škoda. Aber man kann den Superb auch sinnvoll konfigurieren. Als Empfehlung können folgende Optionen gelten: Matrixlicht (1.504 Euro), Winter-Paket (479 Euro), Transport-Paket (807 Euro), variabler Ladeboden (218 Euro) und Trennnetz (126 Euro) sowie Infotainmentsystem Plus mit Head-up-Display für 1.218 Euro. Macht zusammen 45.000 Euro – immer noch sehr viel Geld. Aber immer noch rund 4.000 Euro weniger als für einen ähnlich ausgestatteten VW Passat. Und dafür bekommt man dennoch ein nahezu perfektes Langstreckenautomobil.

mb