

Die zweite Generation des Škoda-Spitzenmodells Superb zeigt Größe: 4,84 Meter beträgt die Länge, die Breite misst 1,82 Meter und bei 1,46 Meter liegt die Höhe der vor einem Jahr gestarteten Limousine mit dem einzigartigen TwinDoor-Konzept. Mit den gleichen Abmessungen, aber noch mehr Ladevolumen rundet Ende Januar 2010 der Superb Combi die große Baureihe der tschechischen Traditionsmarke des Volkswagen-Konzerns ab.

## Meister-Duo von Škoda: Superb Limousine und Combi



▶ Auf der Essen Motor Show war der neue Škoda Superb Combi Ende November erstmals im Ruhrgebiet zu sehen.

Škoda-Modelle wurden in jüngster Zeit mehrfach prämiert. Bereits 2008 erhielt der Superb von „Bild am Sonntag“ das Goldene Lenkrad und wurde in der oberen Mittelklasse als „das Maß aller Dinge“ bezeichnet. Im EcoTest des ADAC erwies sich der Superb 2.0 TDI mit Diesel-Partikelfilter als das Auto mit den besten Umwelteigenschaften. Gleich dreimal ging 2009 die von der „Auto Zeitung“ vergebene „Auto Trophy“ an Škoda-Modelle: Bei den Import-Fahrzeugen siegte der Yeti auf Anhieb in der Kategorie Gelände-

wagen bis 30.000 Euro. Ebenso deutlich setzte sich bei den Minivans der Roomster und in der Kompaktklasse die Octavia Limousine durch. Das hervorragende Resultat komplettiert der Superb, obwohl er in der Oberklasse, nach dem klaren Sieg vor einem Jahr heuer „nur“ Zweiter wurde.

Weit nach hinten zieht sich die gestreckte Dachlinie beider Karosserievarianten und weist auf das unübertroffene Platzangebot für Fondpassagiere hin. Vorn profitieren die Insassen vom schlanken Mitteltunnel. Im Stufenheck der klassischen

Limousine verbirgt sich eine Heckklappe. Die patentierte, variable Kofferraumöffnung TwinDoor erlaubt es mit einem Griff, für kleineres Gepäck nur die Kofferraumklappe zu öffnen. Die Betätigung zweier Tasten am Kofferraumdeckel löst eine elektromechanische Entriegelung aus und die ganze Heckklappe kann samt Heckscheibe angehoben werden, um sperriges Ladegut einzupacken. Dabei verdoppelt sich die nutzbare Kofferraumöffnung. Klappt man die Rückbanklehnen nach vorn, steigt das Ladevolumen von 565 Liter auf das 1.670 Liter. Unter der soliden Bodenplatte ist wei-

terer Stauraum und ein vollwertiges Reserverad verborgen.

Neue Maßstäbe im Segment definiert nun der Superb Combi als „Meister seiner Klasse“ mit überdurchschnittlichem Raumangebot für Passagiere und Gepäck. Das Ladevolumen lässt sich einfach von 633 auf 1.865 Liter erweitern und bequem nutzen: Die breite Heckklappe öffnet bzw. schließt sich auf Wunsch elektrisch und zur tiefen Ladekante gibt es optional einen herausziehbaren Ladeboden. Automatische Entriegelung des Gepäckraumrollos und Laderaum-Beleuchtung mit einer herausnehmbaren Akku-

lampe sind Beispiele für die Liebe der Škoda-Ingenieure zu den praktischen Details. Wie bei den Limousinen gibt es Infotainment-Pakete auch auf High-End-Niveau.

Beide Karosserievarianten haben neben Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags für alle äußeren Sitzplätze auch einen Knieairbag unter dem Lenkrad und Seitenairbags im Fond. ABS mit Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung und ESP gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Der Berganfahrassistent verhindert das Zurückrollen beim Anfahren an Steigungen und der optionale Parklenkassistent unterstützt beim Rangieren in Parklücken. Beim Euro-NCAP-Crashtest erzielte der neue Superb mit fünf Sternen das bestmögliche Ergebnis. Für prima Sichtverhältnisse sorgen nicht allein die großzügig bemessenen Fensterflächen und Außenspiegel, sondern auch die adaptiven Frontscheinwerfer AFS. Sie optimieren die Straßenausleuchtung vor dem Fahrzeug in Abhängigkeit von der Fahrsituation durch automatische Anpassung des Lichtkegels, die Kurvenlichtfunktion, das Abbiegelicht und die dynamische Scheinwerferneigung.

Die Motorenpalette mit Direkteinspritzung bei Dieselmotoren wie Benzinern eröffnet der durchzugskräftige 1.4 TSI-Vierzylinder mit 92 kW/125 PS und durchschnittlich 6,6 Liter Super Verbrauch je 100 Kilometer bzw. 157 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß ab 23.250 Euro in der Limousine und für 700 Euro mehr im Combi. Volumenmotor ist der 118 kW/160 PS starke 1.8-FSI, der mit 7,6 Liter und 180 g/km aufwartet. Der Einstiegs-Diesel 1.9-TDI-PD leistet 77 kW/105 PS - aber nur in den drei Ausstattungsvarianten der Limousine und für 24.890 Euro in deren verbrauchsoptimierter GreenLine-Version, wo er für 193 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,5 Sekunden reicht. Feinschliff an der Karosserie machen zusammen mit 15 Millimeter Tieferlegung den Superb Green Line windschnittiger, spezielle Reifen mit höherem Luftdruck reduzieren den Rollwiderstand und eine längere Übersetzung des Fünfganggetriebes verringert den Verbrauch: 5,1 Liter im Durchschnitt entsprechen 136 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß!

Nur wenig höher liegen die kombinierten Werte von 5,9 Liter und 155 g/km beim Zweiliter-TDI mit 103 kW/140 PS. Der 125 kW/170 PS starke

2.0-TDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung ist mit durchschnittlich 5,8 Liter oder 153 g/km sogar noch etwas sparsamer. Statt dem Sechsganggetriebe - allein der kleinste Diesel hat nur fünf Gänge - gibt es zu beiden 2.0-TDI-Motoren das Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen und zum Turbo-Benziner 1.8-TSI das 7-Gang-DSG.

Nur in der Limousine krönt (vorerst) der 191 kW/260 PS starke 3.6-FSI-V6 in Kombination mit permanentem Allradantrieb und Sechsgang-DSG (ab 35.450 Euro) die Motorenpalette. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 dauert nur 6,5 Sekunden und 250 km/h Spitze werden erreicht. Dafür sind kombiniert 10,1 Liter Super-Verbrauch je 100 Kilometer und 235 g/km CO<sub>2</sub>-Emission in Kauf zu nehmen.

Karl Seiler



Ein fein abgestimmter Materialmix und hervorragende Verarbeitung zeichnen das Superb-Cockpit mit der wellenförmigen Armaturentafel aus.



Die große Heckklappe schwingt optional elektrisch auf und schließt sich ebenso leicht nach einem Tastendruck.



Die Maßstäbe setzende Kniefreiheit im Fond des Superb Combi ist in der oberen Mittelklasse weiterhin unerreich.