
Praxistest Skoda Superb Combi 2.0 TSI: Das Flaggschiff

Von Michael Krichberger, cen

Superb, dieser Name bleibt bei Skoda seit nunmehr 90 Jahren stets dem Spitzenmodell im Portfolio vorbehalten. Der historische Urahn wurde von 1934 bis 1949 in Tschechien gebaut, dann war erstmal Schluss mit der Produktion. Erst 2001, nachdem sich Skoda unter dem Dach des VW-Konzerns von einer maroden Ost-Marke zum erfolgsverwöhnten Volumenhersteller entwickelt hatte, wurde das Topmodell wieder aufgelegt. Im Herbst wird die vierte Modellgeneration kommen. Grund genug, sich den aktuellen Superb noch einmal näher anzuschauen, dürfte doch mit dem Modellwechsel der eine oder andere Preisnachlass drin sein.

Der Superb ist als Combi (ja, man legt Wert auf das „C“) knapp fünf Meter lang und gefällt mit feinen Linien sowie fließenden Formen. Die Frontansicht hat Struktur und die Silhouette ist fein ausgewogen. Auch der Innenraum schafft Wohlgefühl. Die Armaturentafel ist ästhetisch und unaufgeregt gestaltet, das Platzangebot auf allen Sitzen äußerst großzügig. Mancher sagt, einen Superb genießt man am liebsten als Fondpassagier. In der zweiten Reihe gibt es auf Wunsch eines der vielen cleveren Ausstattungsdetails, die Skoda in der Neuzeit berühmt gemacht haben. Variable Kopfstützen, deren Flanken sich nach vorn klappen lassen, verhindern, dass der Kopf beim Nickerchen zur Seite rollt.

Auch die Beinfreiheit auf der Hinterbank gehört zu den Besonderheiten des Superb, kaum einer aus der oberen Mittelklasse bietet mehr. Die Bedienung fällt unterdessen leicht. Das Infotainmentsystem lässt sich sehr einfach per Sprache oder mittels des 9,2 Zoll großen Zentralmonitors kontrollieren, die Klimatisierung über ein eigenes Bedienfeld. Und dass es nach wie vor einen analogen Regler gibt, der schnell und kompromisslos die gewünschte Lautstärke anhebt oder absenkt, rechnen wir dem großen Skoda hoch an.

Die stark konturierten Vordersitze gehören samt elektrischer Einstellung und Lordosenstütze zum Ausstattungsumfang des Sportline-Niveaus. Die passende Sitzposition vor dem kleinen, unten abgeflachten Lederlenkrad ist so schnell gefunden, auch längere Strecken lassen sich ermüdungsfrei bewältigen. Der Zugang zum Wagen und das Anlassen des Motors geschieht schlüssellos, ein kleines Fach auf dem Mittelunnel hinter dem Wahlhebel der Doppelkupplungsautomatik gibt der Funkfernbedienung während der Fahrt eine sichere Heimat.

Eher unspektakulär springt der Motor an. Unter der Haube säuselt ein kräftig aufgeladener Vierzylinder-Benziner, der stramme 280 PS und eine Drehmomentspitze von 400 Newtonmetern schon bei 2000 Umdrehungen in der Minute stemmt. Allerdings gelingt ihm die Wahl zwischen Wucht und Milde nicht immer souverän. Zwar vermag er den immerhin gut 1700 Kilogramm schweren Superb in flinken 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen und ihn auf maximal 250 km/h zu treiben, aber er wirkt bei sachtem Gasgeben eher träge. Wer dann etwas kräftiger aufs Pedal tritt, bekommt es im Kreuz zu spüren, wenn der Turbo die Maschine unter Druck setzt. Das geschieht auch nach einer Eingewöhnungsphase bei Losfahren an der Ampel oder beim Einfädeln auf der Autobahn immer wieder und erzeugt vor allem bei den Mitfahrern Unverständnis.

Auch der Verbrauch klettert aufgrund dieser Unart. Unser durchschnittlicher Konsum lag bei 9,3 Liter Benzin auf 100 Kilometer, aber damit auch nur 0,3 Liter höher als der WLTP-Wert. Die 68 Liter Tankinhalt sind schnell geschluckt und teuer wieder aufgefüllt. Dafür begeistert der Superb unterwegs mit Komfort und Fahrvergnügen. Dank des Allradantriebs sind ihm Traktionsschwächen fremd und der Federungskomfort findet einen gelungenen Kompromiss zwischen sportlicher Straffheit und reisetauglichem Feingefühl von Federung und Dämpfern. Die Lenkung glänzt mit Präzision und Direktheit, die Bremsen sprechen angenehm und mit schön definiertem Druckpunkt an. Windgeräusche beschränkten sich auch bei höherem Tempo auf ein akzeptables Niveau, Gespräche können ungehindert in Zimmerlautstärke geführt werden.

Der Superb ist ein Edel-Frachter. 660 Liter passen wenigstens in den sehr variablen Laderaum, maximal sind es 1950 Liter. Beim Verstauen des Gepäcks schützt eine Edelstahlleiste die Ladekante, die kombigemäß in erträglicher 60 Zentimeter Höhe siedelt. Allenfalls bei der Zuladung heißt es da Acht geben, sie fällt mit 502 Kilogramm eher gering aus. Dafür darf der große Skoda ordentliche Lasten ins Schlepp nehmen. Dank seines Allradantriebs darf er bis zu 2,2 Tonnen schwere Anhänger ziehen, was durchaus für eine veritables Motorboot oder zwei Kaltblüter ausreicht.

Der Superb ist wohl nicht mehr das Schnäppchen, das er bei seiner Neuerscheinung 2001 war, als er nicht nur Ford und VW, sondern auch Audi, BMW und Mercedes eine Nase drehte. 57.120 Euro kostet die kräftigste und allradgetriebene Version der Baureihe, dafür gibt es jedoch eine reichhaltige Serienausstattung. Wenngleich die Liste der Extras im Vergleich zu früher nicht nur an Umfang sondern auch beim Kostenniveau deutlich zugenommen hat. Aber wie gesagt, der Hinweis auf den Nachfolger, könnte einen gewissen Verhandlungsspielraum bieten. Und wer statt noch weiterer Digitalisierung lieber weiter auf solides Bedienmanagement bedacht ist, sollte sich bald entscheiden. (cen/mk)

Daten Skoda Superb Combi 2.0 TSI 4x4 Sportline

Länge x Breite x Höhe (m): 4,96 x 1,84 x 1,48
Radstand (m): 2,84
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1984 ccm, Turbo, AWD, 7-Gang-DSG
Leistung: 206 kW / 280 PS bei 4950 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,0 Liter
CO₂-Emissionen: 204 g/km
Testverbrauch: 9,3 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1729 kg / max. 502 kg
Anhängelast: 2200 kg
Kofferraumvolumen: 660–1950 Liter
Basispreis: 57.120 Euro
Testwagenpreis: 67.360 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



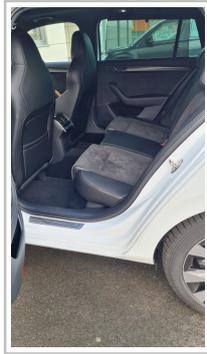
Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Skoda Superb Combi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
