GROSSE KOMBIS FÜRS GROBE

SKODA Superb
Combi Scout 2.0 TDI DSG 4x4
190 PS
ab 46 150 Euro

OPEL Insignia
Country Tourer 2.0 BiTurbo D 4x4 Automatik
210 PS
ab 44 040 Euro

Skoda Superb Combi Scout
Der Scout liegt im Vergleich zum normalen Superb 3,4 Zentimeter höher. Aber: geringerer Böschungswinkel vorn wegen Unterfahrschutz.

Im Kern brave Mittelklasse-Kombis geben **Skoda Superb Combi Scout** und **Opel Insignia Country Tourer** den Abenteurer. Erster Vergleich

FOTOS: C. BITTMANN (4)

AUSBRECHEN AUS DEM ALLTAG und ein bisschen am Abenteuer schnuppern – mit uns gar kein Problem! Genau das wollen uns Skoda Superb Combi Scout und Opel Insignia Country Tourer vermitteln. Und das klappt auch tatsächlich. Interessierte, die die kunststoffbeplankten und hergelegten Allrad-Kombis genauer ins Visier nehmen, fragen: „Mit den beiden kann man doch auch so ein bisschen abseits befestigter Straßen …“ Ja, kann man. Ernsthafte Offroad-Maschinen sind die beiden aber auch trotz Schlechtwegefahrwerk und automatisch zugeschalteten Vierradantriebs nicht. Ein bisschen im Schlamm wühlen, auch wenn die Kuhlen tiefer sind, geht aber ganz ausgezeichnet, wie sich im Bild oben erkennen lässt.

Als Scout bietet der Superb immerhin einen Offroad-Modus (bis 30 km/h), in dem ESP, ABS und weitere Assistenzsysteme sich auf Steigungen und losen Fahrbahnuntergrund vorbereiten. Allrad ist zudem obligatorisch, und die Kunden haben bei den Motoren nur zwei Optionen: 2.0 TSI mit 272 PS oder den hier getesteten Diesel mit 190 PS.

Nicht ganz so konsequent geht Opel die Sache an. Einen Offroad-Modus suchen wir hier vergebens, zudem bieten die Rüsselsheimer den Country Tourer mit dem schwächeren Diesel (170 PS) auch ohne Allrad an. Unser 210 PS starker Biturbo-Diesel kommt stets als 4x4.

Der Standard-Insignia vermag seine gewaltige Größe von fünf Metern noch ganz gut zu kaschieren, beim Country Tourer lässt sich aber nicht verbergen, was für ein Trumm da vor einem parkt. Beim Blick auf die Testwaage sind wir daher angenehm überrascht: beide unter 1800 Kilogramm. Merke: Nicht alles, was viel Platz und Allrad hat, muss gleich über zwei Tonnen wiegen.

Die Größe des Insignia macht sich dann auch auf den vorderen Plätzen positiv bemerkbar. Hier ringt er dem Superb schon das erste Pünktchen ab, um es auf der Rückbank gleich wieder zu verlieren. Passagiere in der zweiten >>

Opel Insignia Country Tourer
Als Country Tourer gewinnt der Insignia 2,5 Zentimeter an Höhe. In der 170-PS-Version ist der Offroad-Insignia auch ohne Allrad lieferbar.

1 Cockpit Das digitale Kombiinstrument für 390 Euro misst im Superb 10,2 Zoll (Konzernbruder Passat: 12,3 Zoll). Head-up-Display ist nicht verfügbar.
2 Kofferraum Der Superb schluckt bei umgelegter Rückbank knapp 1800 Liter. Alles ist sauber verarbeitet, allein der billige Filz stört etwas.
3 Rückbank Herrliche Platzverhältnisse, die Füße passen locker unter die Vordersitze. Große hintere Scheiben erleichtern das Rechtsabbiegen.

Skoda Superb

>> Insignia-Reihe werden sich aber kaum über zu wenig Beinfreiheit beschweren. Wer direkt vom Opel in den Skoda wechselt, dem fällt auf, dass der Einstieg beim Tschechen aufgrund der größeren Türausschnitte deutlich leichter klappt und die Platzverhältnisse hinten schlichtweg phänomenal sind. Das Karosseriekapitel gewinnt der Superb am Ende außerdem deshalb so klar, weil die meisten Oberflächen sich eine Nuance hochwertiger anfassen, die Türen satter klappen und die Sicherheitsausstattung mit Knieairbag und Notruffunktion üppiger ausfällt (Onstar ist im Opel nicht mehr verfügbar). Dazu punktet der Superb bei Übersichtlichkeit, der höheren Anhängelast und dem größeren Kofferraum.

Und was kann der Insignia besser? Fahren! Vorab sei erwähnt: Beiden Kombis merkt man die Höherlegung fast nicht an. Wer es allerdings auch mal straffer mag, sollte beim Superb in das 850 Euro teure Verstellfahrwerk DCC investieren. Beim Insignia Country Tourer steckt das Flexride-Fahrwerk mit drei Fahrmodi (Standard, Sport und Tour) netterweise serienmäßig drin. Trotz flacherer Reifenflanken rollt der Superb kommoder über Bodenwellen und kantige Versatzstücke im Straßenbelag. Dafür liegt der Insignia spürbar verbindlicher, sein tolles Fahrverhalten mit großen Reserven kommt ihm als Country Tourer definitiv nicht abhanden. Hier haben wir dem Superb übrigens einen Punkt abgezogen, weil er beim Zurückbugsieren nach dem Ausweichen das Heck trotz ESP überraschend weit eindreht. In >>

! Hinten bietet der Superb mehr Platz und den bequemeren Einstieg – obwohl er 13 Zentimeter kürzer ist

Opel Insignia

1 Cockpit Herrlich aufgeräumt, Touchscreen schön hoch – aber auch ganz schön weit weg. Rahmen des Head-up-Displays spiegelt sich in der Scheibe.
2 Kofferraum Das Ladeabteil fällt etwas kleiner aus als beim Superb. Unpraktisch: Das Trennnetz muss mit Gurten gesichert werden (nicht im Foto).
3 Rückbank Der Platz reicht vollkommen, dennoch geht es hier nicht ganz so luftig zu wie im Superb. Der Einstieg fällt ebenfalls etwas schwerer.

FOTOS: C. BITTMANN (6)

ANZEIGE

e-up! FÜR ALLE

Der neue e-up![1] von Volkswagen

Großes Kino. Kleiner Preis.

Jetzt vorbestellen! Ab 159 Euro[2] im Monat leasen

Schauspielerin Emilia Schüle (27)

Großer Auftritt für den neuen e-up! von Volkswagen. Mit mehr Reichweite. Mit mehr Akku-Power. Mit mehr Ausstattung zum besseren Preis. Das ist Elektromobilität für ALLE.
Sichern Sie sich bis zum 31. Dezember das attraktive Angebot zum Vorverkaufsstart mit einer günstigen Leasingrate von 159 Euro im Monat. Das ist großes Kino zum besseren Preis. Was Sie noch bekommen, ist jede Menge Fahrspaß – natürlich vollelektrisch.

Dafür sorgen der leistungsstarke Elektromotor und eine praxisnahe Reichweite von bis zu 260 Kilometern[3]. Das macht den neuen e-up! zum idealen Begleiter für jeden Tag.
Bestellen Sie jetzt den neuen e-up! beim teilnehmenden Volkswagen Partner!

Sind Sie bereit für die Zukunft? Mit der Volkswagen EV Check App können Sie Ihr Fahrverhalten analysieren und herausfinden, ob Sie für die Elektromobilität bereit sind. Einfach den QR-Code scannen und ausprobieren!

DER NEUE e-up!
- 61 kW (83 PS) Elektromotor
- 1-Gang-Automatik
- Klimaanlage „Climatronic“
- Radio „Composition Phone“
- maps + more dock

Ab 159 Euro/ Monat leasen

Eine gemeinsame Aktion von

www.e-up-fuer-alle.de

1. Stromverbrauch in kWh/100 km: 12,9–12,7 (kombiniert); CO_2-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+
2. Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für einen e-up! als Basismodell mit 21.975,00 € UVP, beim teilnehmenden Volkswagen Partner bis zum 31.12.2019. Bonität vorausgesetzt. Fahrzeugpreis inkl. Volkswagen Umweltbonus und weiterer Nachlässe 17.370,00 €, Sonderzahlung 2.000,00 €*, Nettodarlehensbetrag (Anschaffungspreis) 17.370,90 €, Sollzinssatz (gebunden) 0,12 % p.a., effektiver Jahreszins 0,12 %, jährliche Fahrleistung 10.000 km, 36 Monate Laufzeit, Gesamtbetrag 7.724,00 €, 36 mtl. Leasingraten à 159,00 €. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.
* Die vereinbarte Sonderzahlung ist in der Höhe der staatlichen Förderung von 2.000,00 € festgelegt. Das bedeutet, dass Sie bei Gewährung der staatlichen Förderung den Betrag der von Ihnen geleisteten Sonderzahlung vom BAFA erhalten. Die staatliche Förderung besteht aus einer vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Referat 422, Frankfurter Straße 29-35, 65760 Eschborn, www.BAFA.de gewährten Prämie in Höhe von 2.000 Euro. Die Auszahlung erfolgt erst nach positivem Bescheid des von Ihnen gestellten Antrags. Die staatliche Förderung endet mit Erschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31.12.2020. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.
3. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung, und Topografie ab. Eine Orientierung bietet für das jeweilige Fahrzeug die genannte Reichweitenspanne, welche voraussichtlich 80 % unserer Kunden im Jahresmittel erreichen werden. Die untere Grenze der Spanne deckt hierbei auch Fahrten bei moderaten Autobahngeschwindigkeiten sowie Fahrten bei tiefen Außentemperaturen im Winter ab.
Abbildung zeigt Sonderausstattung

Der Skoda-TDI nervt mit seiner Anfahrschwäche, wirkt insgesamt verschlafener als der Insignia

Biturbo mit mehr Leistung: Der Insignia-Diesel läuft etwas rauer, reagiert aber viel flotter auf Gasbefehle

Komfortable Sitze, etwas zu hoch montiert. Vorn ein bisschen weniger Platz

Geringe Unterschiede bei Kosten und Garantien
Beim Insignia liegt die Kfz-Steuer etwas höher. Außerdem bietet Opel nur ein Jahr Mobilitätsgarantie, Skoda unbegrenzt.

Erste Wahl: Die angenehm tief eingebauten und achtfach verstellbaren Vordersitze im Opel

Fahrzeugdaten

	OPEL	SKODA
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Biturbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen
Hubraum	1956 cm³	1968 cm³
kW (PS) bei U/min	154 (210)/4000	140 (190)/3500
Nm bei U/min	400/1750	400/1750
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h	223 km/h
Getriebe	Achtstufenautomatik	Siebengang-Doppelkupplung
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/50 R 18 W	235/45 R 18 W
Reifentyp	Continental SportContact 5	Goodyear Eagle F1
Radgröße	8 x 18"	8,5 x 18"
Abgas CO_2	199 g/km	175 g/km
Verbrauch*	7,5 l	6,6 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	62 l/Diesel	66 l/Diesel
SCR-Kat/AdBlue-Tankinhalt	S/15 l	S/16,3 l
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	67 dB(A)	71 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1805/750 kg	2200/750 kg
Kofferraumvolumen	560-1665 l	625-1760 l
Länge/Breite/Höhe	5004/1871-2093**/1525 mm	4869/1864-2031**/1469 mm

*gesamt nach WLTP-Norm; **Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

	Euro 6d-Temp-Evap-ISC	Euro 6d-Temp-Evap-ISC
Abgasnorm		
Steuer pro Jahr	398 €	350 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/25/22	15/23/23
Werkstattintervalle	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	250/550 €	260/600 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	1 Jahr	unbegrenzt

Messwerte

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen

Beschleunigung	0–50 km/h	3,0 s	2,5 s
	0–100/130 km/h	8,0/12,8 s	7,9/13,0 s
	0–160/200 km/h	20,2/39,8 s	20,8/44,1 s
Zwischenspurt	60–100 km/h	4,2 s	4,6 s
	80–120 km/h	5,3 s	5,7 s
Leergewicht/Zuladung		1783/597 kg	1727/600 kg
Gewichtsverteilung v./h.		59/41 %	55/45 %
Wendekreis links/rechts		12,1/12,1 m	11,6/11,8 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	36,9 m	36,6 m
	aus 100 km/h warm	35,9 m	35,5 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	59 dB (A)	58 dB (A)
	bei 100 km/h	64 dB (A)	64 dB (A)
	bei 130 km/h	68 dB (A)	69 dB (A)
Testverbrauch – CO_2		7,7 l – 203 g/km	7,3 l – 193 g/km
Reichweite		800 km	900 km
Sportverbrauch		9,2 l	9,7 l
Testverbrauch zum Vergleich: Werksangabe		7,7 l 7,6 l (Abweichung: +1 %)	7,3 l 6,6 l (Abweichung: +11 %)
Sparverbrauch		6,6 l	5,8 l

54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

Preise/Ausstattung

Modell	Opel Insignia Country Tourer 2.0 BiTurbo 4x4	Skoda Superb Combi Scout 2.0 TDI 4x4
Grundpreis	44 040 €	46 150 €
Automatikgetriebe	S	S
Dämpferverstellung	S	850 €
Navigationssystem	ab 800 €	ab 870 €
Digitalradio	245 €	S
Einparksensoren vorn und hinten	S	S
Rückfahrkamera	950 €*	360 €
Panoramaglasdach	1285 €	1250 €
LED-Scheinwerfer	1690 €	S
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S	S
Sitzheizung vorn	330 €	S
Anhängevorrichtung	850 €	830 €
Metalliclackierung	595 €	620 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	46 895 €**	50 560 €***

S = Serie; * Paketpreis; ** inklusive Multimedia Navigation Pro 1685 €, Akustikverglasung 350 €, Winter-Paket 270 € und Sitz-Komfort-Paket I für 550 €; *** inklusive Digitales Cockpit 390 €, Navigation Columbus 2230 €, variabler Ladeboden 250 €, Durchreiche 120 €, DCC-Fahrwerk 850 € und elektrisch verstellbare Sitze vorn 570 €

WERTUNGEN

	Punkte max.	SKODA	OPEL
Karosserie			
Platzangebot vorn	20	18	19
Platzangebot hinten	20	19	18
Raumgefühl	10	10	8
Kofferraum	20	19	17
Variabilität	10	5	5
Zuladung	10	8	8
Anhängelast	5	5	4
Übersichtlichkeit	15	11	10
Qualitätseindruck	20	17	16
Funktionalität	10	9	9
Sicherheitsausstattung	10	8	6
Karosseriewertung	150	129	120
Antrieb			
Beschleunigung	15	11	11
Zwischenspurt	20	13	14
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3
Laufkultur	15	12	11
Drehfreude/Ansprechen	10	6	8
Getriebe	20	15	17
Testverbrauch	30	23	22
Reichweite	10	13	12
Antriebswertung	125	96	98
Fahrdynamik			
Fahrsicherheit	20	17	18
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität	20	16	17
Lenkung	20	17	17
Traktion	5	5	5
Wendekreis	10	4	3
Bremsen	20	15	15
Fahrdynamikwertung	100	79	80
Connected Car			
Telefon	5	5	5
Navigation	10	9	6
Onlinefunktionen/Apps	10	9	7
Audio	5	5	5
Assistenzsysteme	20	16	17
Connected-Car-Wertung	50	44	40
Umwelt			
Außenabmessungen	15	11	10
Leergewicht	15	9	9
CO_2-Ausstoß	20	13	12
Effizienzklasse	5	5	3
Außengeräusch	5	3	5
Umwelttechnik	40	18	18
Umweltwertung	100	59	57
Komfort			
Einstieg	5	5	4
Sitzposition	10	8	9
Sitze vorn	15	10	12
Sitze hinten	10	8	8
Bedienbarkeit	10	8	8
Federung	30	26	25
Innengeräusch	10	8	8
Geräuscheindruck	10	7	6
Komfortausstattung	15	14	13
Klimatisierung	10	6	6
Komfortwertung	125	100	99
Eigenschaftswertung	650	507	494
Kosten			
Preis	50	23	27
Wiederverkauf*	15	11	6
Steuer/Versicherung	10	4	2
Wartung	10	4	4
Garantien	15	4	4
Kostenwertung	100	46	43
Gesamtwertung	750	553	537

Platzierung	1.	2.
Preis in Euro	50 560	46 895
Preis pro Wertungspunkt	91,43	87,33
Preis-Leistungs-Sieger	2.	1.

* ermittelt von SCHWACKE Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

Beim Fahren liegt der Insignia vorm Superb. Wegen der angenehmeren Sitzposition und weil sein Antrieb einfach überzeugender agiert

>> einigen extrem seltenen Situationen kann das ein Gegenlenken erfordern. Keinesfalls kritisch, aber eben nicht ganz so narrensicher.

Womit uns der Superb ein wenig nervt, ist seine Antriebseinheit. An den Fahrleistungen liegt's nicht. Dass der Opel mehr Dampf hat, schlägt sich erst jenseits von 160 km/h nieder. Allerdings ergibt sich aus der Kombination aus kleinem Turboloch, zurückhaltender Gaspedalkennlinie und konsequent aufs Sparen ausgelegtem DSG ein ziemlich verschlafenes Ansprechverhalten. Ob beim Ampelstart oder Zwischenbeschleunigen, so richtig ernst genommen fühlt sich der rechte Fuß vom TDI nicht. Die sehr verschliffenen Gangwechsel der Doppelkupplung bestärken diesen Eindruck. Anders der Insignia, dessen Biturbo in Verbindung mit der Achtstufenautomatik viel wacher wirkt. Zwar werkelt sein Selbstzünder trotz doppelten Turbos etwas rauer, wirkt der Motor für den Fahrer präsenter als der sehr gut gedämmte TDI im Superb. Doch das gleicht die direkte und berechenbare Gasannahme des Opel locker wieder aus.

Der vielseitig talentierte Superb kann in der Eigenschaftswertung dennoch mehr Punkte sammeln. Ohne den großen Abstand im Karosseriekapitel läge der Insignia allerdings auf Augenhöhe. Und leider kann der Opel auch im Kostenkapitel keinen Boden mehr gutmachen. Zwar ist er günstiger, doch dagegen stehen die höhere Kfz-Steuer und die schlechtere Restwertprognose.

Um sich dennoch für den Opel zu entscheiden, muss man aber wahrlich kein Abenteurer sein.

PLATZIERUNG

Punkte maximal 750

1.

553 Punkte

Skoda Superb Combi Scout
Souveräner Sieg, obwohl der Antrieb nicht ganz so souverän wirkt. In Summe aber ein überzeugender Auftritt.

2.

537 Punkte

Opel Insignia Country Tourer
Trotz fünf Meter Länge nur Zweiter im Karosserie-Kapitel. Bei Antrieb und Fahrdynamik gewinnt der Opel knapp.

Noten von 1 bis 5**

ANTEIL AN GESAMTNOTE		OPEL	SKODA
Abgasreinigung	40 %	2	2
Testverbr./CO_2-Ausst.	30 %	5	5
Verkehrsbelastung	20 %	4	4
Klimatechnik	10 %	4	4
Gesamtnote		**3,5**	**3,5**
Platzierung		1.	1.

Opel Insignia Country Tourer und Skoda Superb Combi Scout liegen beim Eco-Index gleich auf. Den im Vergleich zum Opel etwas geringeren Verbrauch kann der Skoda nicht in einen Punktvorteil umsetzen.

FAZIT
STEFAN NOVITSKI
MIRKO MENKE

Der Superb überzeugt mit Komfort, guter Verarbeitung und vor allem mit viel Platz. Doch auch für den Insignia gibt es gute Argumente: Er gefällt beim Fahren einen Tick besser.

Eco-Index-Bewertungskriterien

ABGASREINIGUNG
Note 1: Euro 6d, E-Autos
Note 2: Euro 6d-Temp, Euro 6d-Temp EVAP ISC
Note 3: SCR + LNT[1], motornaher SCR, BPF[2]
Note 4: SCR, Gasantrieb
Note 5: alle anderen

TESTVERBRAUCH/CO_2
Note 1: bis 100 g/km CO_2
Note 2: bis 130 g/km
Note 3: bis 150 g/km
Note 4: bis 170 g/km
Note 5: alle anderen

VERKEHRSBELASTUNG
(Länge x Breite x Gewicht)
Note 1: bis 6
Note 2: bis 12
Note 3: bis 15
Note 4: bis 18
Note 5: alle anderen

KLIMATECHNIK
Note 1: CO_2 (Serie)
Note 2: CO_2 (Aufpreis)
Note 3: R1234yf mit Sicherheitstechnik/E-Auto
Note 4: R1234yf in Saugbenziner oder Turbodiesel
Note 5: alle anderen

[1] LNT: NO_x-Speicherkat
[2] BPF: Benzinpartikelfilter

FOTOS: C. BITTMANN (7), S. HABERLAND (2)