

Große Überlandfahrt

**Diesel
mit
SCR-Kat**



Autos im Test

OPEL Insignia Country Tourer
2.0 Biturbo Diesel 210 PS,
228 km/h, 7,9 l D/100 km,
43.890 Euro

SKODA Superb Scout 2.0 TDI
4x4 190 PS, 232 km/h,
7,1 l D/100 km, 46.150 Euro

Ungemein praktisch sind die Kombi-Derivate von Opel Insignia und Skoda Superb bereits von Haus aus. Als rustikale Hochbein-Varianten machen sie zudem vor leichtem Gelände nicht halt. Doch wer ist der bessere Allrounder?

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Zbigniew Mazar]

Es muss nicht immer ein großes SUV sein. Wer häufig lange Strecken abreißt, dabei gern viel Gepäck transportiert und gleichzeitig eine – nun ja – dezentere Geländetauglichkeit von seinem Fahrzeug erwartet, ist mög-

licherweise auch mit einem höhergelegten Kombi samt rustikaler Kunststoffbeplankung gut bedient. Nicht umsonst haben etliche Hersteller ein solches Modell im Angebot. Darunter Opel mit dem Insignia Country Tourer

und nun auch Skoda mit dem neuen Scout auf Basis des jüngst facegelifteten Superb Combi. Beide kombinieren Komfort sowie Nutzwert mit einem Hauch Abenteuerlust. Dem Vergleichstest stellen sich die strammen Burschen

mit Allradantrieb und kraftvollem Turbodiesel unter der Haube.

Karosserie

Im direkten Vergleich der Innenräume fällt auf: Vom Platzangebot her muss sich der fünf Meter lan-

ge Opel Insignia Country Tourer nicht vor seinem Rivalen von Skoda verstecken. Und das ist durchaus als Kompliment zu werten, schließlich ist der Tscheche trotz 14 Zentimeter weniger Außenlänge derzeit einer der geräumigsten >

Opel

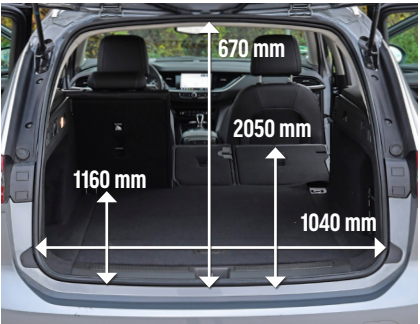


In puncto Raumangebot muss sich der Opel nicht vor dem Skoda verstecken

Der Insignia Country Tourer verfügt serienmäßig über adaptive Dämpfer



Teils umständlich erreichbare Schalter



Kofferraum mit 560 bis 1665 Liter Volumen

Skoda

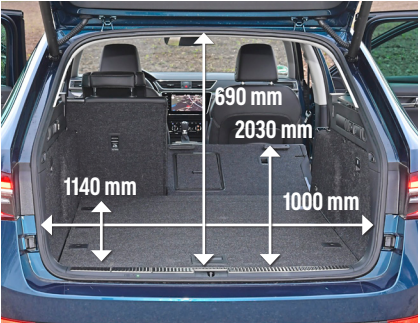


Das Superb-Cockpit wirkt insgesamt hochwertiger. Eingängige Bedienung

Der Superb federt sensibler an und liegt bei hohem Tempo ruhiger auf der Bahn



Opulente Beinfreiheit in Reihe zwei



Der Kofferraum fasst bis zu 1760 Liter

CONNECTIVITY



hier zum Standard. Ein SD-Karten-Slot, eine integrierte SIM-Karte und eine induktive Ladefläche für Smartphones zählen zum Funktionsumfang des 1130 Euro teuren Basis-Navi. Das Top-Navi kostet stolze 2230 Euro.

Werkseitig ist der Country Tourer mit einer Multimedia-Einheit samt Bluetooth-Schnittstelle, USB-Eingängen sowie Smartphone-Integration (Apple CarPlay / Android Auto) ausgerüstet.

Ein Navigationssystem gibt es ab 800 Euro, DAB für 245 Euro. Eine integrierte SIM-Karte mit schnellem Internet bietet nur das 1685 Euro teure Navi Pro. Wer sein Smartphone kabellos laden möchte, legt 135 Euro drauf.



Die stattlichen Großraum-Kombis sprinten in 7,9 Sekunden auf Landstraßentempo

Mittelklasse-Autos überhaupt. Einzig beim Kofferraumvolumen muss der Rüsselsheimer passen. Bei fünfsitziger Konfiguration schluckt das Heckabteil des Superb Scout 65 Liter, bei umgelegter Rückbank sogar 95 Liter mehr Transportgut. Der neue Skoda Scout profitiert freilich von der behutsamen Modellpflege, die die Tschechen ihrer Superb-Baureihe im Frühjahr zukommen ließen und befindet sich dadurch vom Angebot an Assistenzsystemen her auf dem aktuellsten Stand. Er bietet neben den heute üblichen Helferlein, etwa zum Spurhalten oder -wechseln, auch autonome Fahrfunktionen wie einen Stauassistenten oder einen Notfallassistenten, der das Fahrzeug selbstständig zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer – etwa wegen eines medizinischen Problems – dazu selber nicht mehr in der Lage ist. Der Insignia hat gerade bei den autonomen Fahrfunktionen Nachholbedarf.

Fahrkomfort

Bei beiden großen Kombis handelt es sich um vorzügliche Reiseautos,

mit denen sich auch sehr lange Strecken stressfrei bewältigen lassen. Gleichwohl hat jedes Modell individuelle Stärken auf seiner Seite. So punktet der Opel mit den noch komfortableren Vordersitzen. Sie lassen sich nicht nur an jede Statur anpassen, sie sind darüber hinaus äußerst angenehm gepolstert und bieten gleichzeitig ein hohes Maß an Seitenhalt. Gerade letzterer fehlt den Skoda-Sitzen ein wenig. In Reihe zwei sitzt man indes in beiden Raumriesen gleichermaßen bequem. Im Gegenzug hinterlässt die Federung des Superb einen harmonischeren Eindruck. Sie spricht sensibler auf Unebenheiten an und gleicht mehr Unebenheiten aus als die Feder-Dämpfer-Elemente des Opel, der besonders auf Kanten bei langsamer Fahrt, aber auch auf kleineren Wellen bei höherem Tempo etwas hölzern wirkt. Über lange Wellen wogt jedoch auch der Insignia äußerst sanft hinweg. Darüber hinaus ist der Tscheche subjektiv betrachtet das Auto mit der angenehmeren Akustik. Sowohl Abroll- als auch Windgeräusche dringen bei ihm gedämpft in die Ohren der Passagiere als beim Rüsselsheimer.

Motor / Getriebe

Dass ein kräftiger wie kultivierter Selbstzünder hervorragend zu einem großen Kombi passt, beweisen beide Raumfrachter sehr anschaulich. Sowohl das Opel als auch das Skoda-Triebwerk verfügen über einen Hubraum von zwei Litern und reinigen ihre Abgase über einen SCR-Katalysator. Ein zumindest auf dem Papier maßgeblicher Unterschied: Das 190-PS-Triebwerk des Superb besitzt einen Turbolader, der 210 PS starke Insignia-Antrieb derer zwei. Dennoch kann sich der Rüsselsheimer, was die Fahrleistungen angeht, nicht nennenswert

Auto TEST Verbräuche

	WLTP-Verbr.	7,6	6,7
Sparfuchs	6,9	6,2	
Maximal	17,3	16,8	
Testverbrauch	7,9 l D	7,1 l D	



Technik	OPEL Insignia Country Tourer 2.0 Biturbo D	SKODA Super Scout 2.0 TDI 4x4
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4/4; Biturbodiesel	4/4; Turbodiesel
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / Serie	Serie / Serie
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	83,0 / 90,4 mm	81,0 / 95,5 mm
Hubraum	1956 cm³	1968 cm³
Leistung bei	154 kW/210 PS, 4000 /min	140 kW/190 PS, 3500 – 4000 /min
Max. Drehmoment bei	480 Nm, 1500 /min	400 Nm, 1750 – 3250 /min
Getriebe / Antrieb	8-Stufen-Automatik / Allrad, permanent	7-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: adaptive Dämpfer (opt.), Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	12,5/12,7 m	11,6/11,8 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/50 R 18	rundum: 235/45 R 18
Testbereifung	rundum: 235/50 R 18 W	rundum: 235/45 R 18 W
Reifenmarke	Continental Sport Contact 5	Pirelli Cinturato P7

Messwerte		
GEWICHTE		
Leergewicht Werk/Testwert	1732/1804 kg	1590/1783 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2380/576 kg	2295/512 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1805/750 kg	2200/750 kg
Dachlast/Stützlast	100/90 kg	100/90 kg
FAHRLEISTUNGEN		
0 - 50 km/h	2,9 s	2,4 s
0 - 100 km/h	7,9 s	7,9 s
0 - 150 km/h	17,2 s	17,6 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	228 km/h	232 km/h
Handling	1 : 46,8 min	1 : 48,1 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	66,7 km/h	66,1 km/h
BREMSWEG		
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,3 / 37,8 / 81,3 m	9,1 / 35,8 / 81,4 m
aus 100 km/h warm	36,2 m	35,2 m
INNENGERÄUSCHE		
Standgeräusch	46 dB(A)	47 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	61 dB(A)	63 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	65 / 70 dB(A)	65 / 70 dB(A)
VERBRÄUCHE		
Test / WLTP	7,9 / 7,6 l D / 100 km	7,1 / 6,7 l D / 100 km
Sparfuchs / Maximal	6,9 / 17,3 l D / 100 km	6,2 / 16,8 l D / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	210 / 199 g/km	189 / 176 g/km
Tankinhalt / Reichweite	62 l / 784 km	66 l / 930 km

Ausstattung / Preise		
Grundpreis	43.890 €	46.150 €
TESTWAGEN-OPTIONEN		
Antrieb	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-
Fahrwerk	-	850 € ¹
Lenkung	-	-
Reifen	-	-
Sitze	-	-
AUFPREIS	0 €	850 €
BEWERTETER PREIS	43.890 €	47.000 €

¹ adaptive Dämpfer

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)		
Werkstattkosten ¹	677 €	545 €
Rabatt ²	24,8 % / 10.885 €	20,5 % / 9461 €
WV nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	61,3 % / 26.905 €	k.A.
¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC;		
² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten		
Versicherung / Steuern pro Jahr		
HP / VK / TK Typklassen	18 / 24 / 23	15 / 23 / 23
HP / VK / TK Kosten	530 / 975 / 176 €	438 / 884 / 176 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d-Temp / 398 €	Euro 6d-Temp / 352 €

von seinem Widersacher absetzen. Auf Landstraßentempo sprinten beide Kombis nach 7,9 Sekunden, und auch darüber hinaus wirkt der Skoda keineswegs weniger spritzig. Jedoch ist der vergleichsweise lange Gaspedal-Leerweg des Tschechen etwas gewöhnungsbedürftig. Außerdem kuppelt sein serienmäßiges Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zuweilen sehr träge ein, was das Losfahren verzögert. Dies kann beim Abbiegen an Kreuzungen durchaus für brenzlige Situationen sorgen. Hier wirkt die Achtstufen-Automatik des Opel souveräner. Dafür hat der Osteuropäer in der Effizienzwertung erneut die Nase vorn und konsumiert im Durchschnitt 0,8 Liter weniger Kraftstoff pro 100 Kilometer.

Fahrdynamik

Für ein Fahrzeug dieser Größen- und Gewichtsklasse wirkt der Opel beim Einlenken recht agil – gerade im direkten Vergleich zum Skoda, der sich eher lustlos in Kurven wirft. Immerhin lässt sich der Tscheche im Sportmodus durch gezieltes Gaswegnehmen dazu bringen, sein Heck mit in die Kurve einzudrehen. Im Grenzbereich beweisen beide Offroad-Kombis, dass die Entwickler größtmöglichen Wert auf eine ausgeprägte Fahrsicherheit gelegt haben. Sowohl der Insignia als auch der Superb liegen lange neutral, ehe sie sanft über die Vorderachse schieben. Das ESP regelt hier wie da ru-

hig und zielgerichtet. Darüber hinaus weisen die beiden Allradler eine nahezu unerschütterliche Traktion beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven auf – und das sogar bei Nässe. Allerdings verdirbt sich der Insignia seine ordentliche Vorstellung in den fahrdynamischen Disziplinen durch die viel zu langen Bremswege. So kommt der Skoda mit kalter Anlage zwei Meter vor dem Opel nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 zum Stillstand.

Umwelt / Kosten

Skoda lässt sich den Offroad-Look des Superb Combi fürstlich bezahlen. Der Aufschlag auf das identisch motorisierte herkömmliche Modell beträgt 4700 Euro – wenn auch bei deutlich umfangreicherer Serienausstattung. Beim Opel liegen rund 2000 Euro zwischen Sports und Country Tourer. Im direkten Vergleich zu seinem Kontrahenten ist der Rüsselsheimer satte 3110 Euro günstiger. Trotzdem kann er das Kostenkapitel nicht für sich entscheiden. Zum einen zeigt sich Opel mit dem nur ein Jahr währenden serienmäßigen Mobilitätsservice in Sachen Garantieleistungen recht knauserig. Zum anderen bringt der Insignia durch die höheren Wartungsaufwendungen, den größeren Kraftstoffdurst und die ungünstigeren Typklassen-Einstufungen die höheren laufenden Kosten mit sich. ■

FAZIT

Marcel Kühler



Trotz des rustikalen Offroad-Looks punktet der Skoda Superb Scout mit den gleichen Tugenden, die schon das herkömmliche Combi-Modell des Mittelklasse-Bestsellers auszeichnen. Dazu gehören vor allem der durch die harmonische Federung angenehme Reisekomfort und die Effizienz seines Antriebs. Allerdings ist der Raumriese beileibe kein Schnäppchen. Letzteres gilt in gewissem Maß auch für den Opel Insignia Country Tourer, der aber immer noch günstiger ist als sein Rivale. Dazu wirkt er agiler und bringt die komfortableren Vordersitze mit. Beim Platzangebot kann er dem Skoda durchaus Paroli bieten. Die weniger umfangreiche Sicherheitsausstattung, vor allem aber die zu langen Bremswege kosten ihn jedoch viele wertvolle Punkte. Der Testsieg geht daher nach Mladá Boleslav.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	85	85
Raumangebot hinten	100	90	92
Übersichtlichkeit	70	37	38
Bedienung/Funktion	100	84	88
Kofferraumvolumen	100	59	68
Variabilität	100	41	39
Zuladung/Anhängel.	50/30	44	43
Sicherheitsausstatt.	150	61	80
Qualität/Verarbeitg.	100/100	176	182

KAPITELWERTUNG 1000 677 715

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	132	128
Sitzkomfort hinten	100	73	73
Ergonomie	150	127	130
Innengeräusche	50	30	28
Geräuscheindruck	100	73	76
Klimatisierung	50	41	43
Federung leer	200	143	150
Federung beladen	200	143	150

KAPITELWERTUNG 1000 762 778

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	113	113
Elastizität	100	-	-
Höchstgeschwindigkeit	150	74	77
Getriebeabstufung	100	88	83
Schaltung			
Kraftentfaltung	50	39	39
Laufkultur	100	63	65
Verbrauch	325	232	247
Reichweite	25	15	18

KAPITELWERTUNG 1000 624 642

FAHRDYNAMIK

Handling	150	87	82
Slalom	100	74	71
Lenkung	100	84	81
Geradauslauf	50	40	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	19
Bremsweg kalt	150	73	92
Bremsweg warm	150	88	98
Traktion	100	81	81
Fahrsicherheit	150	128	128
Wendekreis	20	5	10

KAPITELWERTUNG 1000 680 704

EIGENSCHAFTSWERTUNG

	4000	2743	2839
--	------	------	------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	144	135
Wertverlust ³	50	-	-
Ausstattung	25	22	22
Multimedia	50	26	33
Garantie/Gewährst.	50	18	28
Werkstattkosten ⁴	20	13	15
Steuer	10	6	6
Versicherung	40	30	32
Kraftstoff	55	39	41
Emissionen	25	21	21

KAPITELWERTUNG 1000 319 333

GESAMTWERTUNG 5000 3062 3172

PLATZIERUNG

21

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ keine Wertung möglich, da zum Redaktionsschluss für den Skoda keine Daten vorlagen, ⁴ ermittelt durch ADAC

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK

