



Skoda Octavia (2013-2020) Diesel

Vernunftentscheidung

Die zweite Generation des Skoda Octavia bietet vor allem eines: viel Platz für relativ wenig Geld. Das gilt vor allem für den üppigen Kofferraum. Dieser bietet mehr Stauvolumen, als viele größere und deutlich teurere Autos. Auch in der zweiten Reihe lässt es sich in diesem Fahrzeug bequem reisen. Die Bedienung ist gewohnt einfach und das Fahrverhalten sehr sicher. Häufig wird das Fahrzeug als typisches Vertreterauto verwendet, was nicht zuletzt an den bequemen Sitzen und der angenehm straffen Federung liegt. Allerdings sind dadurch die Laufleistungen und die Auswahl an Fahrzeugen mit Dieselmotoren relativ hoch. Beim Facelift 2016 wurde das Auto überarbeitet. Erkennbar ist das Facelift vor allem an der völlig neuen Front mit Doppel-Scheinwerfern. Im Innenraum waren die Änderungen deutlich weniger sichtbar. Beim TÜV-Mängelreport schneidet der Octavia III leicht besser ab als der Durchschnitt der Fahrzeuge. Lediglich das Fahrwerk bereitet mit gebrochenen Federn hin und wieder Probleme. In der ADAC Pannenstatistik gibt der Octavia III ein gutes Bild ab.

Empfehlung: Für den Octavia gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Dieselmotoren. Die Basis bildet der 1.6 TDI in verschiedenen Leistungsstufen. Die kleinste Version mit 90 PS ist zwar prinzipiell ausreichend, bei mehr Beladung oder längeren Touren ist aber eine der leistungsstärkeren Versionen zu empfehlen. Der kräftige 2.0 TDI mit 150 PS bietet sehr souveräne Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch und erweist sich als voll langstreckentauglich. Diese Version ist am Gebrauchtmakrt auch am häufigsten zu finden. Die Version mit 184 PS im Octavia RS TDI überzeugt mit sehr guten Fahrleistungen und macht aus dem Fahrzeug durchaus ein sportliches Alltagsauto.

- ⊕ gute Verarbeitung, sehr großzügiges Raumangebot, zuverlässige Technik, einfache Bedienung, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, sparsame und kräftige Dieselmotoren
- ⊖ teils ruckartiges Anfahren mit DSG, relativ kleiner Tank/geringe Reichweite, teilweise einfache Materialien im Innenraum, anfälliges Fahrwerk

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2021)

Erstzulassungsjahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ADAC-Bewertung	17,6	11,1	7,5	5,9	4,9	3,6

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	8,7	7,1	5,7	3,7	2,0	1,1
	16,5	15,6	12,8	10,5	5,8	4,2
	24,2	24,2	19,8	17,3	9,7	7,3
	32,0	32,7	26,9	24,1	13,5	10,4
	>32,0	>32,7	>26,9	>24,1	>13,5	>10,4

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet der Octavia gut ab. Der TÜV bemängelt bei den Hauptuntersuchungen vermehrt gebrochene Federn, allerdings bei weit überdurchschnittlichen Laufleistungen.
Häufige Bauteilfehler	Kühlwasserpumpe (2013), Ladedruckregelung (2015)
Rückrufe	12/2017: Der hintere Radträger ist nicht fest genug. Im ungünstigsten Fall kann es zu einem Bruch des Radträgers und in Folge zur Beeinträchtigung der Fahrstabilität kommen. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt, um das linke und rechte Radlagergehäuse zu ersetzen. Die Aktion läuft seit dem 28.11.2017 und ist für den Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 4 bis 5 Stunden (je nach Modell). Betroffene Fzg. in Deutschland: 125 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

02/2013	Modellwechsel Octavia Limousine und neues Motorenangebot: 1.2 TSI (63 kW/86 PS), 1.2 TSI (77 kW/105 PS), 1.4 TSI (103 kW/140 PS), 1.8 TSI (132 kW/180 PS), 1.6 TDI (77 kW/105 PS) und 2.0 TDI (110 kW/150 PS); alle Motoren Schadstoffklasse Euro5; City- und Notbremsassistent, Kollisionswarnung, Spurhalteassistent und Müdigkeitserkennung optional erhältlich
03/2013	Modellwechsel Octavia Combi, Motoren analog Limousine
06/2013	Einführung Sportmodelle RS mit 2.0 TSI (162 kW/220 PS) und 2.0 TDI (135 kW/184 PS); 2.0 TSI-Variante erfüllt Schadstoffklasse Euro6
05/2014	Einführung Erdgasvariante 1.4 TSI G-TEC (81 kW/110 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro6
07/2014	Modellwechsel Octavia Scout, Motoren: 1.8 TSI (132 kW/180 PS), 2.0 TDI (110 kW/150 PS) und 2.0 TDI (135 kW/184 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro6
10/2014	neuer zusätzlicher Motor 2.0 TDI (135 kW/184 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro6
01/2015	neue Motoren: 1.2 TSI Green tec (63 kW/86 PS), 1.2 TSI (81 kW/110 PS), 1.4 TSI (110 kW/150 PS) ersetzen 1.2 TSI (63 kW/86 PS), 1.2 TSI (77 kW/105 PS), 1.4 TSI (103 kW/140 PS), alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro6
04/2015	neue modifizierte Motoren 1.8 TSI (132 kW/180 PS), 1.6 TDI (66 kW/90 PS), 1.6 TDI (81 kW/110 PS) und 2.0 TDI (110 kW/150 PS), alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro6
05/2015	Sportmodell RS 2.0 TDI (135 kW/184 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro6

08/2015	zusätzliche Motorvariante für Sportmodell RS mit 2.0 TSI (169 kW/230 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro6
05/2016	neuer Motor 1.0 TSI (85 kW/115 PS) ersetzt 1.2 TSI (81 kW/110 PS); zusätzlicher Motor 1.6 TDI (81 kW/110 PS) für Octavia Scout erhältlich
01/2017	Modellpflege und Facelift (z. B. zweigeteilte Frontscheinwerfer u.a.) für alle Octavia-Modelle; Motorvarianten: 1.2 TSI (63 kW/86 PS), 1.0 TSI (85 kW/115 PS), 1.4 TSI (110 kW/150 PS), 1.8 TSI (132 kW/180 PS), RS 230 (169 kW/230 PS), 1.6 TDI (66 kW/90 PS), 1.6 TDI (85 kW/115 PS), 2.0 TDI (110 kW/150 PS), 2.0 TDI (135 kW/184 PS) und RS TDI (135 kW/184 PS)
05/2017	neue Motorvariante 1.4 TSI G-TEC (81 kW/110 PS)
07/2017	neue zusätzlich Motorvariante Octavia RS 245 (180 kW/245 PS)
08/2017	neue Motorvariante 1.5 TSI (110 kW/150 PS) ersetzt 1.4 TSI (110 kW/150 PS)
05/2018	Motorvarianten 1.2 TSI (63 kW/86 PS), 1.4 TSI G-TEC (81 kW/110 PS), 1.8 TSI (132 kW/180 PS), RS 230 (169 kW/230 PS) und 1.6 TDI (66 kW/90 PS) eingestellt
09/2018	neue Motorvariante 2.0 TSI (140 kW/190 PS); Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP)
07/2019	Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)
10/2019	Octavia Limousine und Octavia Scout eingestellt
01/2020	Octavia Combi eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Stufenheck	Combi	Scout
Länge/Breite/Höhe [mm]	4659/1814/1461	4659/1814/1465	4685/1814/1531
Breite mit Spiegeln [mm]	2017	2017	2017
Kofferraumvolumen [l]	590	610	610
Dachlast [kg]	75	75	80

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI	2.0 TDI Green tec	RS TDI
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW/PS]	66/90	77/105	81/110	85/115	110/150	135/184
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750	380/1750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	12,2	10,8	10,6	10,1	8,5	8,1
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	186	195	197	203	219	232
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,1 l D (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	4,0 l D (NEFZ)	4,1 l D (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	109 g/km	99 g/km	98 g/km	105 g/km	106 g/km	119 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	A	A	A	A	A	A
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1400/640	1500/650	1500/650	1500/650	1600/660	1600/740
Tankinhalt [l]	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/16/19	18/16/19	18/16/19	18/16/19	18/17/21	14/19/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	180	160	158	172	212	238
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI	2.0 TDI Green tec	RS TDI
Wartung 1	320	320	320	320	320	320
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	260	260	260	260	260	260
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 3	370	370	370	370	380	370
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48
Wartung 4	260	260	260	260	260	260
bei km/Monate	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60
Zahnriemen	770	770	770	770	730	730
bei km/Monate	210000/-	210000/-	210000/-	210000/-	210000/-	210000/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	510	510	510	510	540	540
Bremsscheiben und -beläge hinten	400	400	400	400	400	400
Kupplung	1160	1160	1160	1160	1120	1120
Generator	850	850	850	850	850	910
Anlasser	570	570	570	570	590	590

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI	2.0 TDI Green tec	RS TDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	110	108	108	109	113	121
Betriebskosten (Kraftstoff)	93	88	88	91	93	102
Werkstatt-/ Reifenkosten	79	79	81	81	84	86
Gesamtkosten pro Monat	282	276	278	282	290	308
Gesamtkosten pro km [Cent]	22,6	22,1	22,2	22,6	23,2	24,7

Garantien

Der Octavia wurde mit einer allgemeinen Garantie von zwei Jahren ausgeliefert. Zudem gibt Skoda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine einjährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Skoda Octavia ab 2013 hat in Punkto Sicherheit deutlich zugelegt. Er erreicht ein gutes 5 Sterne-Ergebnis. Er besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie einen Fahrerkniefairbag. Auf den Vordersitzen sind Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer. Gurtwarner auf allen Sitzplätzen sowie ESP sind Serie. Gegen Aufpreis gibt es viele Fahrerassistenzsysteme (z.B. Spurhalte-, Müdigkeits- und Fernlichtassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung). Ebenfalls gibt es einen "proaktiven Insassenschutz", der die Gurte sogar vor einem Unfall strafft sowie eine Multikollisionsbremse, die durch automatisches Bremsen bei einem Crash Folgeunfälle verhindern kann. Die Motorhaube war nur bis Mai 2013 aktiv, d.h. sie vergrößerte bei einem Fußgängeraufprall den Abstand zu harten Motorteilen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.