

Skoda Octavia Scout 2.0 TDI 4x4 (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Den Octavia Combi gibt es auch als 4x4 mit Allrad und mehr Bodenfreiheit (Schlechtwegepaket). Wem das noch zu unauffällig ist, der kann den Octavia Scout wählen, welcher auch optisch seine erweiterten Geländefähigkeiten zur Schau trägt. Kunststoffblenden an Front, Heck und Seiten deuten schon von weitem die Einsatzmöglichkeit auf schlechteren Wegen an, wenngleich schweres Gelände den Mittelklasse-Kombi naturgemäß überfordert. Angenehm ist aber die etwas höhere Sitzposition und die einwandfreie Traktion dank Allradantrieb. Nur die Federung spricht weniger sensibel an als bei den zivilen Varianten. Ansonsten erfreut der Scout mit umfangreicher Ausstattung im Komfort- und im Sicherheitsbereich. Zahlreiche praktische Details im Innenraum machen den großen Tschechen richtig sympathisch. Viel Platz für die Passagiere und das Gepäck bietet er sowieso. Überhaupt ist es schwierig, irgendwelche negativen Eigenschaften zu finden; einzig beim Verbrauch kann der Scout keine Maßstäbe setzen, Skoda gibt aber realistische und faire Werte für den Kunden an. Fazit: ein rundum gelungenes Auto, mit dem man nicht in der Masse untergeht, aber auch nur ein bisschen auffällt. Der Preis ist adäquat für das Gebotene, aber kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.



- + gute Verarbeitung
- + großer und gut zugänglicher Kofferraum
- + einfache Bedienung
- + bequeme Sitze
- + ordentliche Fahrleistungen
- + standfeste Bremsen
- + umfangreiche Ausstattung
- + gute Traktion und erhöhte Bodenfreiheit
- etwas hölzerne Federung

Karosserie/Kofferraum

Note 1,9

Verarbeitung

Note: 1,3

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Breite Kunststoffleisten schützen die Seiten, die Kotflügel sowie Front- und Heckschürze. Im Innenraum setzt sich das solide Bild fort. Die verwendeten Materialien wirken nicht luxuriös, aber wertig. Unzählige kleine Details erhöhen die Nutzwert des Octavia Scout und zeigen, dass man auch bei begrenztem Budget Detailliebe walten lassen kann. Beispielsweise sind die verchromten inneren Türöffner auf der Rückseite mit Gummi überzogen, so dass man beim Betätigen nicht abrutscht. Der Motorraum ist unten mit einer stabilen Blechabdeckung geschlossen. Das schützt Motorteile bei Geländefahrten, verhindert Eindringen von Straßenschmutz und reduziert das Motorgeräusch nach außen. Auch sonst ist der Unterboden gut verkleidet und gesichert. Die Türausschnitte sind optimal nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet und zusätzlich durch Kunststoffabdeckungen geschützt, so dass Schuhe den Lack nicht abkratzen können. Auf der Dachreling sind 75 kg Last erlaubt. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen.
- Die Motorhaube ist recht schwer und wird nicht durch eine Gasdruckfeder aufgehalten, wie es eigentlich dem Fahrzeugpreis angemessen wäre, sondern nur über einen umständlichen Stab

gehalten.

Sicht

Note: 2,5

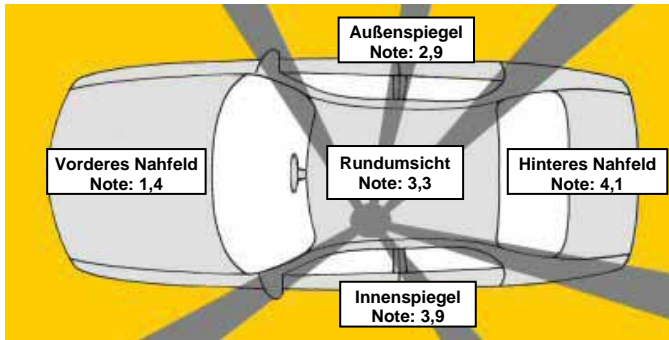
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia Scout ein zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit in seiner Klasse unter den besseren Autos ein. Der Innenspiegel und die



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld.

- + Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat der Fahrer eine bessere Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Niedrige Hindernisse vorne können auch recht nah am Auto erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht in der Nacht blendet der Innenspiegel automatisch ab, die Außenspiegel sind beheizbar (beides Serie). Das Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren hinten erleichtert. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer, die eine gute Hell-Dunkel-Grenze bieten, aber ein wenig mit fleckiger Lichtverteilung stören, vor allem links und rechts nah am Auto sind zwei Stellen relativ dunkel.
- Der Bodenblick nach hinten fällt nicht gut aus, da die Fensterunterkante recht hoch liegt.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, hinten läuft es nicht ganz so glatt wegen der unten schmalen Türausschnitte und den breiten Türschwelleren. Schweller- und Sitzhöhe sind zufriedenstellend, ebenso die Türbremsen.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, diese kann auch die Fenster öffnen und schließen. Vorne haben die Türen Einstiegsbeleuchtung. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.
- Die SAFE-Sicherung soll die Einbruchsicherheit erhöhen: sie verhindert nach dem Verriegeln mit dem Schlüssel, dass an den Innentürgriffen oder dem zentralen Verriegelungsknopf innen eine Tür geöffnet werden kann. Das bedeutet aber auch, dass man auf diese Weise Personen (versehentlich) ins Auto einsperren kann. Diese Funktion haben fast alle Autos im Volkswagenkonzern und zunehmend auch andere Hersteller wie BMW und Mercedes.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Der Kofferraum ist sehr groß und fasst in der Standardausführung 550 Liter. Mit dem variablen Ladeboden (Aufpreis) wird der Kofferraum horizontal geteilt, 465 Liter oberhalb und 85 Liter unterhalb des Ladebodens. Bei umgelegten Rücksitzen stehen insgesamt 925 Liter Stauraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Ladekante liegt unbeladen bei 68 cm Höhe. Mit dem variablen Ladeboden stört keine Bordwand über die das Gepäck gehoben werden muss. Das Format des Gepäckabteils ist günstig, der Kofferraum lässt sich sehr gut nutzen. Der Große Kofferraum bringt eine etwas weniger günstige Tiefe mit sich, dennoch gibt's am Gepäckabteil beim Octavia Scout nichts zu meckern.



Mit 550 l Kofferraumvolumen setzt der Octavia in der Mittelklasse Maßstäbe (Darstellung mit variablen Ladeboden).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Ein Gepäcktrennnetz zum Fahrgastraum und eine Ladeluke in der Rücksitzlehne werden gegen Aufpreis angeboten. In den seitlichen Vertiefungen lassen sich kleinere Utensilien rutschfest verstauen. Praktisch ist auch der doppelte Kofferraumboden, im Zwischenfach kann kleineres Gepäck untergebracht werden. Einkaufstaschen können an ausklappbaren Haken eingehängt werden. Zusätzlich gibt's zahlreiche Verzurrösen. Hinter den Kopfstützen beim Kofferraumrollo bietet der Octavia ein zusätzliches Fach, in dem sich beispielsweise Regenschirme verstauen lassen. Die zahlreichen praktischen Details erhöhen den Nutzwert dieses Kombis sehr.
- Zum Vorklappen der Rücksitzbank muss man die Kopfstützen abziehen, überhaupt ist der Klappmechanismus umständlich und nicht mehr ganz zeitgemäß. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können leicht die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,5

- + Der Skoda Octavia Scout ist leicht und bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung zu steuern. Die Ergonomie der Bedienelemente ist überwiegend gut, Schalthebel und Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) liegen einwandfrei zur Hand. Die Instrumente sind groß und gut ablesbar, ein serienmäßiger Bordcomputer liefert wichtige Informationen, auch über den Kraftstoff-



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen für den Octavia. Beim Innenraumdesign hätte man Skoda etwas mehr Mut zur Eigenständigkeit gewünscht.

verbrauch. Die Außenspiegel und die Fensterheber können elektrisch bedient werden (funktionieren auch ohne Zündung, solange keine Tür geöffnet wurde). Alle Fenster sind mit Einklemmschutz und Antippautomatik für auf- und abwärts ausgestattet. Vorne gibt's Leseleuchten, hinten in der Mitte nur eine zentrale Leuchte am Dachhimmel. Das Handschuhfach und das Ablagefach unter der Mittelarmlehne werden von der Klimaanlage mitgekühlt. Die Scheibenwischer und das Licht werden auf Wunsch von Sensoren gesteuert (Serie). Ebenso blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht in der Nacht automatisch ab. Die Zweizonenklimaautomatik stammt aus dem VW-Regal und kann gut eingestellt werden, ebenso das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen, das nach kurzer Eingewöhnung leicht zu bedienen ist, eine gute Routenführung abliefern und überdies auch DVDs abspielen kann - das Bild aber leider nur im Stand zeigt. Das Angebot an Ablagen ist hinten zufriedenstellend und vorne gut, in die Türablagen passen mit Mühe und Not sogar 1,5-Liter-Flaschen.

- Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer befindet sich am Schalter und nicht bei den Instrumenten.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Den Fahrersitz kann man für Personen bis zu einer Größe von 2 m einstellen, die Kopffreiheit ist üppig und würde auch für noch größere Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist dagegen etwas knapper bemessen für diese Fahrzeugklasse, und so ergibt sich nur ein gutes bis zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Tatsächlicher Platzmangel besteht aber nicht.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- + Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf der Rückbank trotzdem noch fast 2 m große Personen Platz; die Beinfreiheit ist üppig, die Kopffreiheit reicht für Menschen bis 1,95 m problemlos. Der Sitz in der Mitte dient eher als Notsitz (das übliche bei Limousinen und Kombis) und sollte Erwachsenen nur auf kürzeren Strecken zugemutet werden. Die gemessene Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellen. Am subjektiven Raumempfinden gibt es wenig auszusetzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz, die Kniefreiheit ist dabei besonders üppig.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,4

Kleine Fahrbahnunebenheiten und kurzweilige Abschnitte federt das Fahrwerk nur zufriedenstellend ab. Teilweise ergibt sich für den Fahrer das Gefühl, relativ hohe ungefederte Massen am Auto zu haben, ähnlich wie bei einem kleinen SUV mit großen Reifen.

- + Insgesamt ist die Abstimmung der Federn und Dämpfer aber gut

gelungen, mit tendentiell straffer Auslegung. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgedämpft, es ergibt sich kein Nachschwingen. Auch Stuckern tritt weniger auf, regelmäßige Unebenheiten dringen also nicht störend zu den Insassen durch. Der Octavia Scout liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Nick- und Wankbewegungen halten sich auch bei forscher Fahrweise in angenehmen Grenzen und tragen zum sicheren Fahrgefühl bei.

Sitze

Note: 1,9

Die Rücksitzlehne und -fläche ist zufriedenstellend ausgeformt, so ergibt sich eine befriedigende Sitzposition - Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung, da die Sitzfläche wenig nach hinten geneigt ist.

- + Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen und so unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Lehnen der Vordersitze sind ordentlich geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Zusammen mit den gut konturierten Sitzflächen ergibt sich so ein angenehmer Seitenhalt. Insgesamt sind die Sitze straff, aber nicht unbequem gepolstert. In der Lehne des Fahrersitzes und des Beifahrersitzes gibt es jeweils eine Lendenwirbelstütze, sie lässt sich über ein Drehrad in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen. Der Fahrer kann seine Füße fest abstützen. Für alle Außensitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

Innengeräusch

Note: 2,3

- + Der Geräuschpegel ist gemessen bis 130 km/h recht niedrig, bei hoher Geschwindigkeit treten aber Windgeräusche in den Vordergrund. Fordert man den Pumpe-Düse-Diesel, macht er sich lautstark bemerkbar. Auffällig sind auch die deutlichen Abrollgeräusche. Insgesamt ist die Geräuschkulisserie aber einem guten Reisekomfort nicht abträglich.

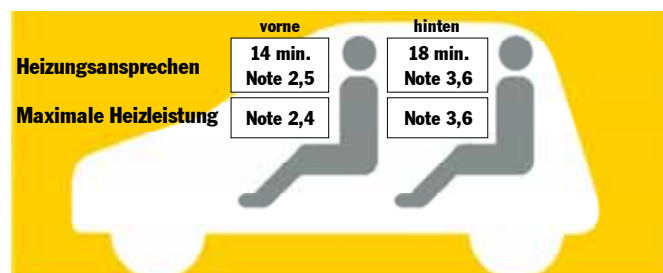
Heizung, Lüftung

Note: 2,2

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Der hintere Bereich des Fahrzeugs wird zufriedenstellend schnell und ausreichend kräftig erwärmt.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,8

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Der 2,0-l-TDI-Motor leistet im 140 PS und zieht bereits bei niedrigen Drehzahlen ordentlich an. Der Motor fühlt sich bei niedrigen und mittleren Drehzahlen wohler, wo er auch seine 320 Nm Drehmoment bereitstellt. Die Elastizität ist gut und ermöglicht schaltfaules Fahren, auch Überholvorgänge sind rasch erledigt.
- Etwas störend ist das stets etwas verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle nach Schaltvorgängen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Skoda hat dem ruppigen Pumpe-Düse-Aggregat erstaunliche Manieren beigebracht, so mancher CommonRail-Diesel läuft nicht kultivierter. Zwar ist die Geräuschkulisserie etwas rau, Vibrationen

werden aber kaum in den Innenraum übertragen. So kann man mit der Laufkultur auch auf längeren Reisen gut Leben.

Schaltung Note: 2,0

- + Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch bei schnellen Gangwechseln hakelt nichts. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos und frei von Getriebegeräuschen, der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt.

Getriebeabstufung Note: 1,0

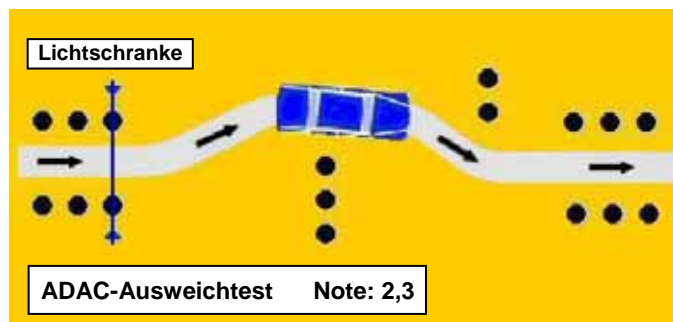
Eine Geländeuntersetzung ist nicht erhältlich. Für Fahrten in unwegsamem Terrain ist der erste Gang zu lange übersetzt, damit eignet sich der Octavia Scout nur für einfache Geländefahrten.

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jede Geschwindigkeit steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Ganganschlüsse passen einwandfrei, die Drehzahlsprünge fallen damit genau richtig aus. Die Motordrehzahlen können angenehm niedrig gehalten werden, zum Beschleunigen braucht es aber meist kein Herunterschalten.

Fahreigenschaften Note 1,7

Fahrstabilität Note: 2,1

- + Dem Octavia Scout merkt man seine Höherlegung gegenüber den frontgetriebenen Octavias durchaus auch beim Fahren an. Zwar ist die Richtungsstabilität bei jedem Tempo immer noch gut, aber die Fronttriebler können das eine Nuance besser. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hat der Scout etwas das Nachsehen, gibt aber insgesamt ein gutes Bild ab. Beim ADAC-Ausweichtest fällt die deutlichere Seitenneigung auf, auch überschiebt der Scout merklich. In der dritten Gasse ist ein Gegenpendler spürbar. Insgesamt bleibt er aber gut beherrschbar, ohne Schleudern oder gar Kippgefahr. Das ESP regelt effektiv, das Fahrverhalten bleibt sicher. Der Allradantrieb mit Haldex-Kupplung an der Hinterachse sorgt für ausgezeichnete Traktion.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten Note: 2,0

- + Der Scout untersteuert in Kurven leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Beim Herausbeschleunigen aus Kurven sorgt der elektronisch gesteuerte Allradantrieb für optimale Traktion.

Lenkung* Note: 2,0

- + Die Lenkung arbeitet präzise und zielgenau. Sie spricht sauber an und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Durch die direkte Auslegung und die ordentliche Servounterstützung ist der Octavia Scout recht handlich. Positiv hervorzuheben ist außerdem der kleine Wendekreis von unter 11 m, der vor allem das Rangieren und Wenden deutlich erleichtert.

Bremse Note: 1,0

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia Scout durchschnittlich sehr gute 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standhaft und erzielt bei zunehmender Belastung sogar kürzere Bremswege als in kaltem Zustand. Dabei lässt sich die Bremse über den sauberen Druckpunkt gut dosieren und bleibt auch beim Ansprechen ohne Tadel.

Sicherheit Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,6

- + Mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ist der Octavia Scout mit den wichtigsten Systemen für eine gute aktive Sicherheit ausgestattet. Beim Bremsen auf ungleich griffigem Fahrbahnuntergrund gibt die Lenkung einen Gegenimpuls, um das Stabilisieren des Autos zu erleichtern. Warnleuchten weisen auf geöffnete Vordertüren hin.

Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,9

- + Der Scout ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der "normale" Octavia vier von fünf möglichen Sternen, für die "offroad"-Variante ist also von einem ähnlich guten Ergebnis auszugehen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Die Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m.

Kindersicherheit Note: 2,0

- Auf der Rückbank lassen sich auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze gut unterbringen, der Mittelsitz ist zu schmal und daher nicht geeignet.
- + Kindersitze kann man relativ einfach installieren, auf den hinteren Außenplätzen auch mittels Isofix. Die Gurte sind lang genug und die Gurtschlösser fixiert, das erleichtert auch das Angurten. Die Airbags auf der Beifahrerseite können deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze befestigt werden.

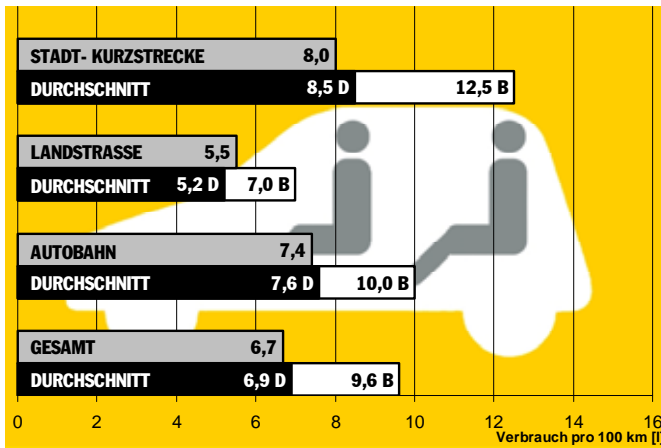
Fußgängerschutz Note: 3,0

- Für den Scout liegt kein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm vor. Der normale Octavia erreicht zwei von vier möglichen Sternen beim EuroNCAP-Test. Das Ergebnis ist aber nicht unmittelbar übertragbar, da die Scout-Karosserie höher liegt und damit die Aufprallpunkte der Dummies auf der Front verschoben sind. Da aber keine besonderen Systeme für den Fußgängerschutz an Bord sind, ist nicht von einem besonders guten Ergebnis auszugehen. Es liegt aber keine harten Motorteile direkt unter der Motorhaube.

Verbrauch/Umwelt Note 2,2

Verbrauch* Note: 2,9

- Beim Kraftstoffkonsum reiht sich der Scout TDI im Mittelfeld seiner Klasse ein. Durchschnittlich konsumiert er 6,7 l Diesel pro 100 km. Letztlich ein guter Wert für ein Allrad-Fahrzeug mit leichten Geländeeigenschaften. Innerorts verbraucht der Scout 8,0 l, außerhalb 5,5 l und auf der Autobahn 7,4 l alle 100 km. Damit weicht der nach ADAC-ecotest-Kriterien gemessene Verbrauch kaum von der Herstellerangabe ab und zeigt, dass Skoda einen ehrlichen Wert in den Prospekt schreibt. Auch in der Praxis bewegt sich der Verbrauch zwischen gemütlich gefahrenen 5,8 l/100 km und sehr zügig gefahrenen 8,5 l/100 - über 10 l/100 km setzen einen bleiernen und völlig vernunftlosen Gasfuß voraus und werden es eigentlich nie.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering. Das geschlossene Partikelfiltersystem ist serienmäßig und fängt Rußpartikel effektiv auf.
- Der gemessene CO₂-Ausstoß liegt bei 178 g pro km - damit ist noch ein weiter Weg zu den angepeilten 140 g/km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,4

Betriebskosten

Note: 2,3

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Scout in diesem Bereich relativ günstig fährt, erreicht er hier eine noch gute Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

- Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der nach 120.000 km erneuert werden muß.
- + Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich.

Wertstabilität

Note: 2,6

Um die Wertstabilität ist es nur mittelmäßig bestellt. Gründe dafür sind ein Facelift zum Jahresbeginn 2009 und der PD-Dieselmotor, der bezüglich der Einspritzung nicht mehr dem modernsten Stand der Technik entspricht. Er wird innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums durch ein CommonRail-Aggregat ersetzt, was sich wiederum wertmindernd auf das aktuelle Modell auswirkt.

Kosten für Neuanschaffung

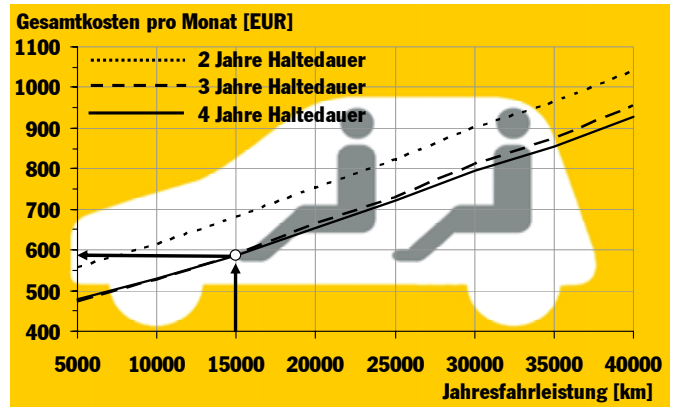
Note: 3,3

Über 29.000 Euro sind ein stolzer Preis, die Ausstattung ist aber umfangreich und lässt kaum Wünsche offen. Serienmäßig an Bord sind neben Allrad-Antrieb die optischen Anbauteile außen, Klimaautomatik, Parkensoren hinten, CD-Radio und weitere Komfort-Extras. Auch im Sicherheitsbereich gibt sich der Scout keine Blöße und offeriert sechs Airbags und ESP.

Fixkosten

Note: 3,2

Bekannt ungünstig ist die hohe KFZ-Steuer für Dieselmotoren. Im zufriedenstellenden Bereich bewegen sich die Einstufungen bei der Haftpflichtversicherung und bei der Vollkasko. Nur die Teilkasko liegt bei den Kosten über dem Durchschnitt der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 584 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 FSI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	200/3500	320/1750
0-100 km/h[s]	9,7	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	199
Verbrauch pro 100 km [l]	8,8SP	6,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	16/19/22
Steuer pro Jahr[Euro]	135	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	647	584
Grundpreis[Euro]	27.490	29.190

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpflicht
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/5,5/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	173 g/km/ 178 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4581 mm/1784 mm/1533 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	820 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	584 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/22
Grundpreis	29.190 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	530 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage (mit CD, Aux)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1790 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1390 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	100 Euro

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. elektr. Sitze)	990 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	1,9
Verarbeitung	1,3
Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,1
Bedienung	1,5
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,2
Federung	2,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,3
Heizung, Lüftung	2,2
Motor/Antrieb	1,8
Fahrleistungen*	1,9
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	2,1
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,0
Bremse	1,0
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	2,2
Verbrauch*	2,9
Abgas	1,6
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	2,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Neuanschaffung*	3,3
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Oktober 2008