



Skoda Octavia Combi 1.4 TSI Elegance DSG (7-Gang)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(90 kW / 122 PS)

Der Skoda Octavia erhält nach rund fünfjähriger Bauzeit ein dezentes Facelift. Von außen fällt vor allem die geänderte Frontpartie auf, im Innenraum wurde die ohnehin gute Funktionalität nochmals verbessert. Der Octavia besticht durch sein gutes Raumangebot und den großen Kofferraum. Zudem bietet er bequeme Sitze und eine langstreckentaugliche Federung. Das Fahrzeug erreicht dank akzeptablen Verbrauch und sehr sauberen Abgasen eines der besten Ergebnisse in dieser Klasse beim ADAC-EcoTest. Insgesamt ein durchweg stimmiges Fahrzeug, welches kaum Schwächen aufweist. Der Grundpreis von knapp 26.000 Euro geht da vollkommen in Ordnung. **Karosserievarianten:** Limousine **Konkurrenten:** Ford Mondeo, Opel Insignia, Seat Exeo ST, Volvo V50

+ gute Verarbeitung, großer und gut zugänglicher Kofferraum, einfache Bedienung, bequeme Sitze, ordentliche Fahrleistungen, standfeste Bremsen, umfangreiche Ausstattung

- umständlicher Klappmechanismus der Rücksitzbank



ADAC-URTEIL



1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien, welche gut verarbeitet sind. Unzählige kleine Details erhöhen die Nutzwert des Octavia 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. Die Türausschnitte sind optimal nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Der Motorraum ist von unten zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz geschützt. Auf der Dachreling sind 75 kg Last erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer beachtliche 555 kg. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Das vollwertige Reserverad entspricht der Größe der serienmäßigen Fahrbereifung und kann dadurch uneingeschränkt verwendet werden. Nur mit den aufpreispflichtigen 17 Zoll-Leichtmetallfelgen kann das Reserverad nur noch als Notrad verwendet werden.

- Die lackierten Stoßfänger sind nicht gegen kleine Parkrempler geschützt. Die dünnen lackierten Seitenleisten an den Türen schützen ebenfalls kaum vor dagegenschlagende Autotüren. 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.

2,3

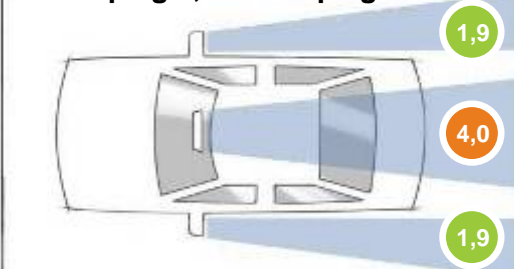
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia ein zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit in seiner Klasse unter den besseren Autos ein. Der Innenspiegel und die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld. Der linke Außenspiegel ist im äußeren Bereich asphärisch gestaltet, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden. Der Fahrer sitzt in Normalhöhe eines modernen PKW und hat somit eine durchschnittlichen Überblick auf den Verkehr. Gegenstände hinter dem Fahrzeug werden zufriedenstellend erkannt, nur die etwas hohe Kante der Heckscheibe stört etwas.

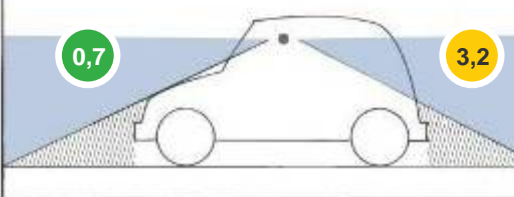
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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

⊕ 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). Gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend. Das Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren hinten erleichtert. Vordere Parksensoren sind optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer inklusive dynamischen Kurvenlicht, welche die Fahrbahn gut ausleuchten. Gegen geringen Aufpreis besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion.

2,8 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, nur der große Abstand zwischen Sitz und Türschweller stört hier etwas. Hinten läuft es nicht ganz so glatt wegen der unten schmalen Türausschnitte und den breiten Türschwellern. 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. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, wenn man bei geöffneter Türe (außer Fahrertüre) mit der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt und dann den Schlüssel im Innenraum liegen lässt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ 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).



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

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Ladekante liegt unbeladen bei 64 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 Combi nichts zu meckern.

2,7 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Ein Gepäcktrennnetz zum Fahrgastraum und eine Ladeluke in der Rücksitzlehne werden gegen Aufpreis angeboten (beides im Testwagen vorhanden). In den seitlichen Vertiefungen lassen sich kleinere Utensilien rutschfest verstauen. Praktisch ist auch der doppelte Kofferraumboden (ebenfalls Aufpreis), 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.
- ⊖ Der Klappmechanismus der Rücksitze ist umständlich und nicht mehr ganz zeitgemäß. Zuerst müssen die Sitzflächen vorgeklappt werden, dann können die Lehnen versenkt werden. Dazu müssen allerdings die vorderen Sitze vorgeschoben werden, damit die Kopfstützen beim Klappen an der Sitzfläche vorbei passen. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können leicht die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

1,9 INNENRAUM

1,2 Bedienung

- ⊕ Der Skoda Octavia 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 Kraftstoffverbrauch. 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. Als besonderes Feature besitzt der Octavia eine Regenerkennungsfunktion über den Regensensor. Dabei wird bei abgestelltem Fahrzeug und geöffneten Fenstern automatisch erkannt falls es regnet und die Fenster werden geschlossen. Vorne und hinten gibt es nun Leseleuchten und zwei zentrale Dachleuchten.. Das nun auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtete 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 (Funktion auch abschaltbar). Die Zweizonenklimaautomatik wurde mit dem Facelift überarbeitet. Das Design der Bedienelemente entspricht nun dem des aktuellen Golf VI. Die Klimaregelung lässt sich recht einfach bedienen, die eingestellte Temperatur kann aber nicht optimal abgelesen werden, da die Temperaturskala teilweise vom Schalter verdeckt wird. Auch die Bedienknöpfe für Heckscheibenheizung und Umluftschtaltung sind etwas klein ausgefallen und dadurch schlecht zu finden. Das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen, das nach kurzer Eingewöhnung leicht zu bedienen ist, besitzt eine gute Routenführung und kann zudem DVDs abspielen. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach über Tasten im Blinkerhebel bedienen, es fehlt aber eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit. Das Angebot an Ablagen ist hinten zufriedenstellend und vorne gut, in die Türablagen passen mit Mühe und Not sogar 1,5-Liter-Flaschen.



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

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ 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 für diese Fahrzeugklasse etwas knapper bemessen, so ergibt sich nur ein gutes bis zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Tatsächlicher Platzmangel besteht aber nicht.

2,8 Raumangebot hinten*

⊕ 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 ausreichend Platz vor.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

Einzelhindernisse könnten besser gedämpft sein. Grobe Schlaglöcher dringen doch recht deutlich bis zu den Insassen durch.

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung tendiert in Richtung straff und wirkt insgesamt ausgewogen. Lange Bodenwellen und mittlere Unebenheiten der Fahrbahn werden gut gedämpft. Stuckern ist kaum vorhanden. Seitenneigung und Wankbewegungen halten sich in Grenzen. Bei Beladung ändern sich die Federungseigenschaften kaum.

2,1 Sitze

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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist gemessen bis 130 km/h recht niedrig, bei hoher Geschwindigkeit treten Windgeräusche in den Vordergrund. Insgesamt sind die Fahr- und Motorgeräusche aber unaufdringlich und sorgen auch bei langen Strecken für geringe Lärmbelastigung.

2,6 Klimatisierung

(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.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

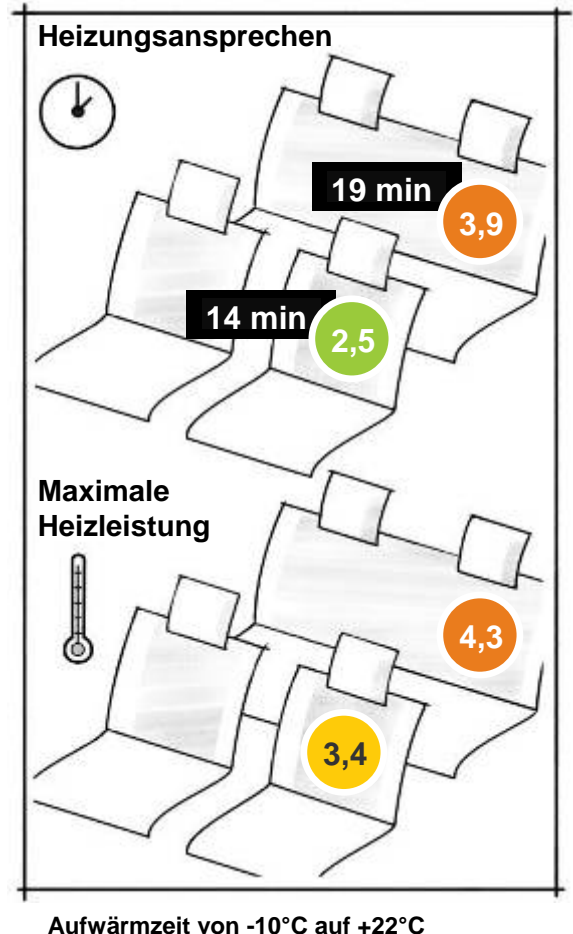
⊕ Angesichts des kleinen Hubraums von nur 1,4 Liter sind die Fahrleistungen sehr gut. Schon ab Leerlaufdrehzahl schiebt der Turbo-Benziner kontinuierlich an und lässt bis 6.000 U/min. kaum nach. Dadurch sind schnelle Überholmanöver möglich und auch auf der Autobahn fühlt man sich nicht untermotorisiert.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, er zeigt kein Brummen, auch nicht unter Last bei niedrigen Drehzahlen - ein sehr gelungenes Triebwerk. Im Leerlauf ist der Motor im Innenraum praktisch nicht zu hören oder zu spüren.

1,0 Schaltung

⊕ Das 7-Gang-Direktschaltgetriebe passt perfekt zum 1,4 Liter TSI-Motor. Die Schaltvorgänge vollziehen sich weich und sind kaum wahrnehmbar. Die nun verwendete Trockenkupplung zeigt auch bei kaltem Motor im Winter keine Auffälligkeiten, insgesamt hinterlässt das Getriebe im Skoda einen ausgezeichneten Eindruck. Auf Wunsch können die Gänge mit Hilfe der Schaltpaddels am Lenkrad bzw. des Wählhebels auch manuell gewechselt werden.



1,0 Getriebeabstufung

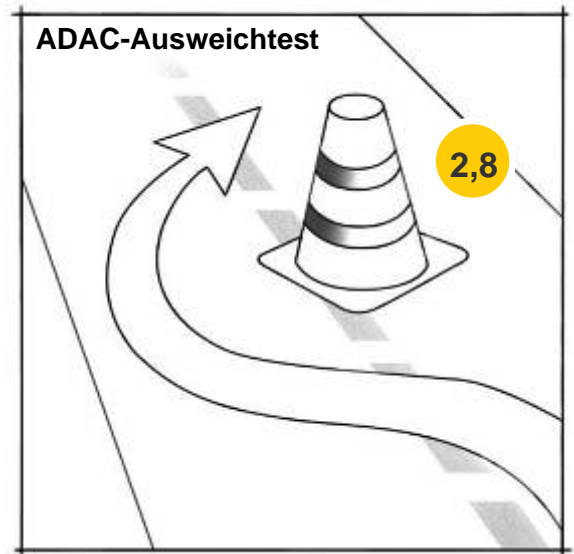
⊕ Sieben Gänge sorgen für besonders geringe Drehzahlunterschiede beim Schalten, so kann der Motor sein Temperament voll entfalten. So sind ordentliche Fahrleistungen möglich, bei hohem Tempo bleiben die Drehzahlen moderat, und der Verbrauch reduziert sich im Vergleich zum 6-Gang-Schalter im Schnitt um 0,3 l/100 km (Herstellerangabe).

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Octavia Combi eine leichte Übersteuer-Tendenz beim Gegenlenken. Das ESP greift recht spät ein, dadurch wird kaum Geschwindigkeit abgebaut. Es besteht aber keine Schleudergefahr.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug untückisch und zeigt eine gute Stabilität. Auch Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Octavia 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.

2,0 Lenkung*

⊕ 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 recht handlich. Positiv hervorzuheben ist außerdem der kleine Wendekreis von unter 11 m, der vor allem das Rangieren und Wenden deutlich erleichtert.

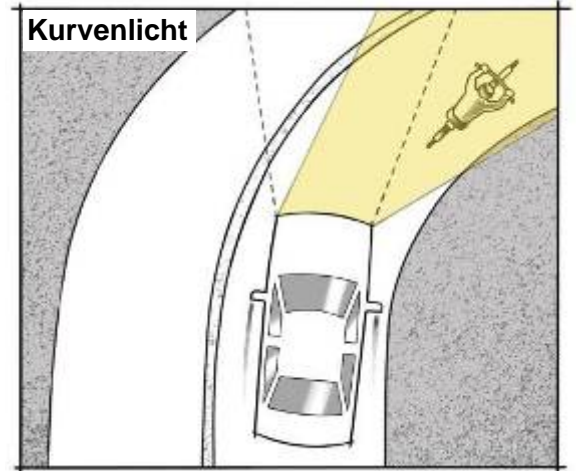
2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia durchschnittlich gute 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standhaft. Dabei lässt sich die Bremse über den sauberen Druckpunkt gut dosieren und bleibt auch beim Ansprechen ohne Tadel.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ist der Octavia 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 den nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Vordertüren hin. Helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich. Auch Abbiegelicht ist gegen geringen Aufpreis in der Ausstattungsliste zu finden. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Raddrehzahlvergleich ein Druckverlust erkennt, ist serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

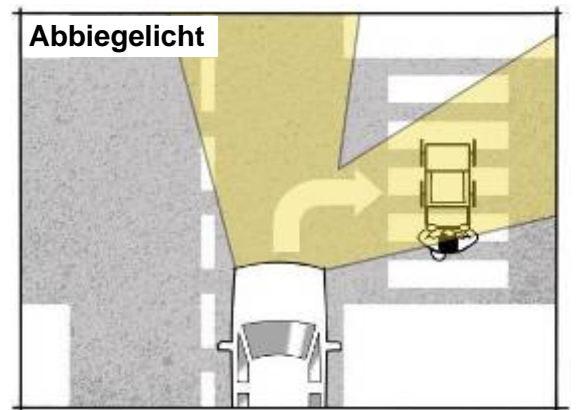


Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Octavia ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Octavia vier von fünf möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen wurden mit dem Facelift überarbeitet und bieten daher noch besseren Schutz bei einem Heckaufprall. Sie reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m. 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.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Laut EuroNCAP erreicht der Octavia 37 Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank lassen sich auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze gut unterbringen. Kindersitze kann man relativ einfach installieren, auf den hinteren Außenplätzen auch mittels Isofix und Ankerhaken. Die Gurte sind lang genug und die Gurtschlösser fixiert, das erleichtert auch das Angurten. Die Airbags auf der Beifahrerseite können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fensterheber sind mit einem früh eingreifenden Einklemmschutz ausgestattet.

⊖ Die hinteren Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

3,2 Fußgängerschutz

Der Skoda Octavia erhält laut EuroNCAP 17 Punkte beim Fußgängerschutz. Das reicht nur für zwei Sterne.

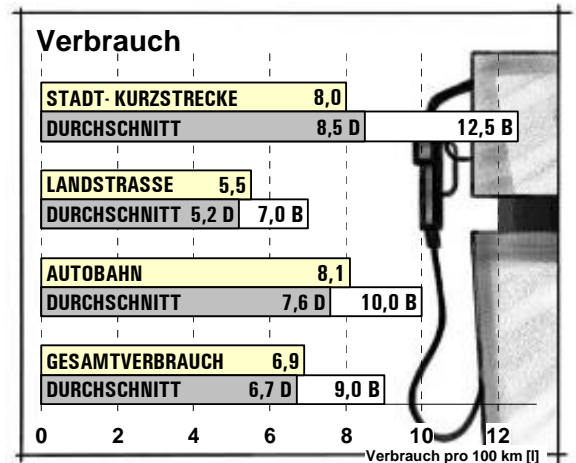
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Skoda Octavia Combi fällt recht gering aus. Im Schnitt sind es 6,9 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 164 g/km erreicht das Fahrzeug 33 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest. In der Stadt sind es 8,0 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 8,1 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Dadurch erreicht das Fahrzeug mit den 48 Punkten für die Schadstoffe deutlich vier Sterne beim ADAC-EcoTest. Mit 81 Punkten gehört der Octavia 1,4 TSI DSG zu den Besten seiner Klasse.



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

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten fallen erfreulich gering aus.

1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1,4 Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, da dass ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich.

4,1 Wertstabilität*

⊖ Während des vierjährigen Berechnungszeitraumes sollte ein Modelwechsel erfolgen. Das spiegelt sich auch in der Wertstabilität wieder, welche nicht besonders gut ausfällt.

2,6 Kosten für Anschaffung*

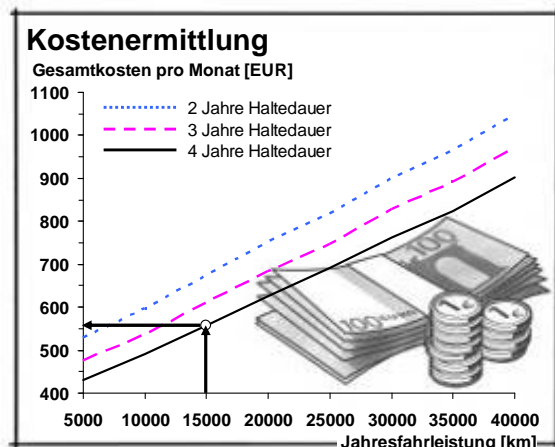
Der Octavia 1,4 TSI Elegance kostet inklusive DSG-Getriebe knapp 26.000 Euro. Der Preis geht angesichts der weitgehend kompletten Ausstattung in Ordnung.

0,8 Fixkosten*

⊕ Die jährlichen Steuern fallen dank geringem Hubraum und niedrigem CO₂-Ausstoß (laut Herstellerangabe) sehr niedrig aus. Auch die Einstufung der Haftpflicht zeigt sich sehr günstig. Während die Vollkasko ebenfalls durch die günstige Einstufung zum sehr guten Ergebnis beiträgt, fällt nur die Teilkaskoversicherung aus dem Rahmen.

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind auch absolut betrachtet gering. Da fällt auch nicht der wenig stabile Restwertverlauf zu stark ins Gewicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 TSI	1.8 TFSI	RS	1.6 TDI	2.0 TDI	RS TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	200/1500	250/1500	280/1800	250/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	14,3	12,4	9,8	7,9	7,5	11,9	9,7	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	188	202	222	238	189	207	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,9 S	6,8 S	7,5 S	8,3 SP	k.A.	5,9 D	5,6 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/13/16	13/14/19	13/17/19	14/18/20	16/21/24	15/17/21	16/19/22	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	122	144	84	122	150	150	250	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	468	490	504	557	699	k.A.	533	612
Preis [Euro]	16480	17780	21980	23530	29230	20280	24980	30130

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

Skoda Octavia Combi
1.4 TSI Elegance DSG

(7-Gang)

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/ 5,5/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	147g/km/ 164g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4569/1769/1450 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	795 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	318 Euro
Monatliche Gesamtkosten	558 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/19
Grundpreis	25.880 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Skoda Octavia Combi
1.4 TSI Elegance DSG
(7-Gang)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	100 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7-Gang DSG)	1.700 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	930 Euro°
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	930 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.790 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn/hinten, beheizbar	Serie/190 Euro
Trennnetz zum Laderaum	155 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	210 Euro°
Anhängerkupplung (abnehmbar)	590 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Schiebe-Hubdach	790 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,9	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,0
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,2}	2,2
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,2
Federung	2,2		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,3
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,8
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	4,1
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	0,8
Schaltung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,2
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest