



Skoda Octavia 1.6 TDI Elegance (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der Octavia ist Skodas Zugpferd in der Mittelklasse. Er besticht durch sein gutes Raumangebot und den großen Kofferraum. Zudem bietet er bequeme Sitze und eine langstreckentaugliche Federung. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt, im Bereich der passiven Sicherheit gibt er sich auch keine Blöße. Neu im Programm ist der kultivierte 1,6-l-TDI aus dem VW-Regal, er leistet ordentliche 105 PS und hält sich beim Verbrauch vorbildlich zurück. Auf besondere Sparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik muss man leider verzichten. In der getesteten Elegance-Variante ist die Ausstattung recht umfangreich; wer noch mehr Luxus möchte, wird sich über die moderaten Aufpreise freuen, hier übertreibt es Skoda noch nicht. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug ohne nennenswerte Schwächen, ab 23.440 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia

+ gute Verarbeitung, großer und gut zugänglicher Kofferraum, einfache Bedienung, bequeme Sitze, umfangreiche Ausstattung

- umständlicher Klappmechanismus der Rücksitzbank

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL

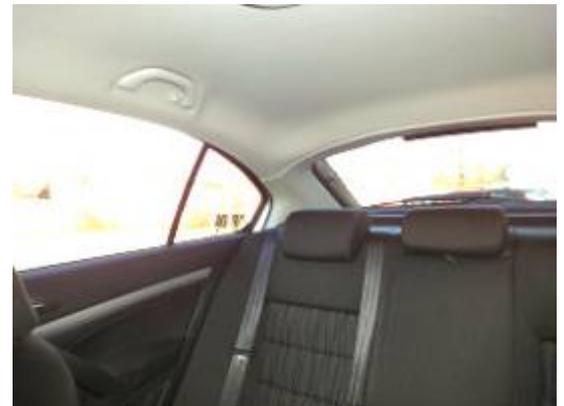


⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien, welche gut verarbeitet sind. Unzählige kleine Details erhöhen die Nutzwert des Octavia und zeigen, dass man auch bei begrenztem Budget Detailliebe walten lassen kann. Beispielsweise 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 dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt für eine Limousine enorme 580 kg (inklusive Fahrer). 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 Parkkrempler 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 wird nur über einen umständlichen Stab gehalten.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia ein noch zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit im Durchschnitt seiner Klasse ein. Vor allem der Blick nach hinten raus wird durch die hohe Fensterunterkante beeinträchtigt. 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 einen durchschnittlichen Überblick auf den 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). Gegen Aufpreis ist auch die linke Außenspiegel automatisch abblendend. Das Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren hinten erleichtert. Vordere Parksensoren sind optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer inklusive dynamischem Kurvenlicht, welche die Fahrbahn gut ausleuchten. Serienmäßig besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion.

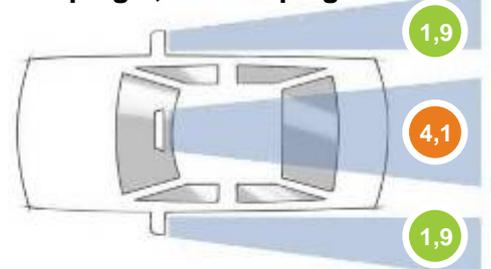


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

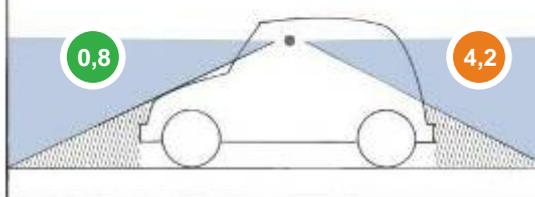
Rundumsicht



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.

2,7 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 Türe geöffnet werden kann. Das bedeutet aber auch, dass man auf diese Weise Personen (versehentlich) ins Auto einsperren kann. Abhilfe: zweimal hintereinander mit der Fernbedienung verriegeln, dann ist die SAFE-Sicherung außer Funktion. 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.

0,8 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß und fasst in der Standardausführung 550 Liter. Mit dem variablen Ladeboden (Aufpreis) kann der Kofferraum horizontal geteilt werden, dann stört die innere Bordwand nicht mehr so. Bei umgelegten Rücksitzen stehen insgesamt 890 Liter Stauraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 550 l Kofferraumvolumen setzt der Octavia den Maßstab in der Mittelklasse.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Ladekante liegt unbeladen bei 70 cm Höhe. Mit dem variablen Ladeboden (optional, im Testwagen nicht vorhanden) würde keine Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden muss, stören. Da diese Funktion aber fehlt, entsteht innen eine Bordwand von über 22 cm. 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 nichts zu meckern.

2,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Eine Ladeluke in der Rücksitzlehne wird gegen Aufpreis angeboten (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.

⊖ 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.

2,0

INNENRAUM

1,3

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 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 Zweizonen-Klimaautomatik 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.

3,0

Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf der Rückbank trotzdem noch fast 1,90 m große Personen Platz. 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 1,90 m ausreichend Platz vor.

2,3

KOMFORT

2,1

Federung

Einzelhindernisse könnten besser gedämpft werden. 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 geschluckt. 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.

2,9

Klimatisierung

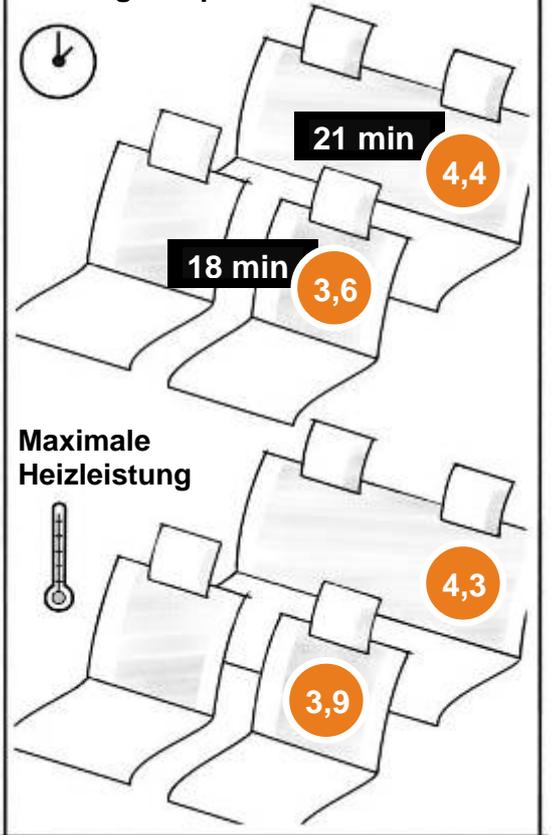
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Vorne spricht die Heizung noch zufriedenstellend schnell an und zeigt eine ausreichende Wirkung.

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

⊖ Für die Mitfahrer auf der Rückbank sollte Skoda die Heizung noch etwas verbessern, Ansprechen und Wirkung sind gerade ausreichend.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,1

MOTOR/ANTRIEB

3,4

Fahrleistungen*

Der 1,6-l-TDI verrichtet seine Arbeit unspektakulär und nachdrücklich, die Fahrleistungen gehen in Ordnung. Eine Rakete wird der Octavia damit freilich nicht, aber untermotorisiert ist man keinesfalls unterwegs. Werden die Gänge ausgedreht, können zufriedenstellende Beschleunigungen erzielt werden. Trotz der langen Übersetzung sind die Elastizitätswerte im vierten Gang befriedigend, im fünften Gang ausreichend - schaltfaules Fahren ist letztlich kein Problem.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, er zeigt kaum Brummen, nur etwas unter Last bei sehr niedrigen Drehzahlen - insgesamt ein kultiviertes Triebwerk. Im Leerlauf sind die Vibrationen ungewöhnlich gering für einen Diesel.

1,4

Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Getriebe lässt sich gut schalten, die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch schnelle Gangwechsel sind problemlos möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und lässt sich stets leicht und ohne Umstände einlegen.

1,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Sprünge. Die Gesamtübersetzung ist günstig gewählt, die Drehzahlen auch bei Autobahntempo nicht zu hoch. Einen sechsten Gang vermisst man nicht.

2,2

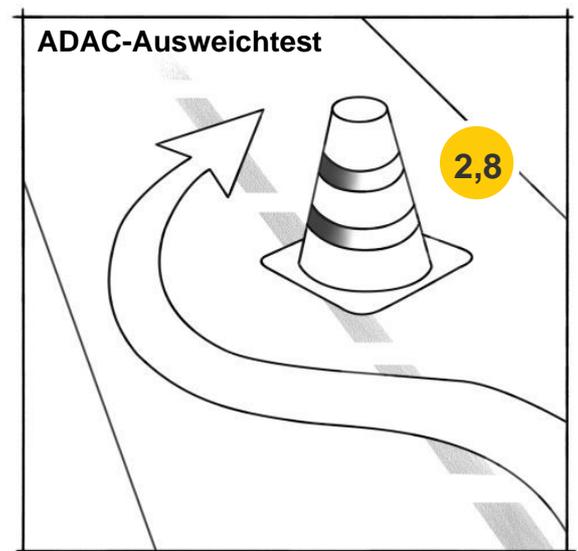
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest zeigt die Octavia Limousine eine leichte Übersteuer-Tendenz beim Lastwechsel. 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 elektronische Stabilitätskontrolle verhindert ein Durchdrehen der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund.



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.

1,9

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.

2,3

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage bleibt auch bei sehr hoher Beanspruchung standhaft. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,2

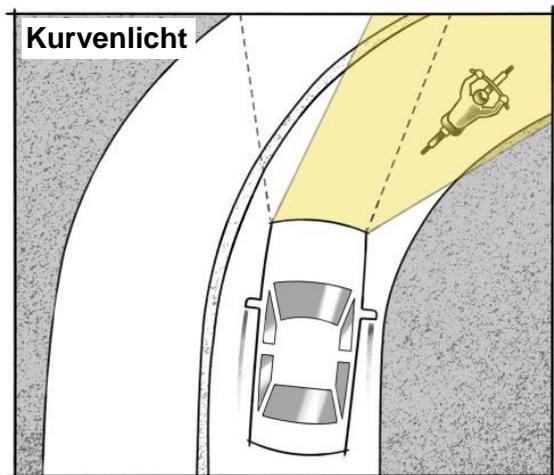
SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

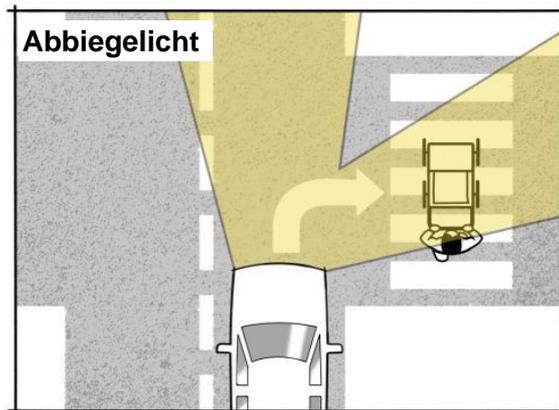
⊕ Mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ist der Octavia mit den wichtigsten Systemen für eine gute aktive Sicherheit ausgestattet. Beim Bremsen auf ungleich griffigem Fahrbahnuntergrund gibt die Lenkung einen Gegenimpuls, um das Stabilisieren des Autos zu erleichtern. Warnleuchten weisen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

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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Octavia ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 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. 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. Nur der Fahrer wird optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen - auf allen anderen Plätzen wird auf die Selbstverantwortung der Mitfahrer gesetzt.

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.

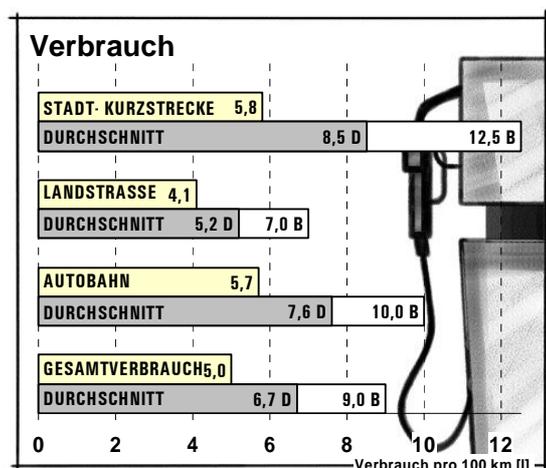
1,9 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

- + Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Skoda Octavia 1.6 TDI mit 105 PS liegt bei 5,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 132 g pro Kilometer. Im EcoTest ergibt das gute 42 Punkte. Innerorts konsumiert der Skoda 5,8 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Nur die NO_x-Werte könnten niedriger ausfallen, vorallem im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Insgesamt reicht es so für 41 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Addiert man die CO₂-Punkte zu diesem Ergebnis, fallen insgesamt gute 83 Punkte auf den Octavia mit 1,6-l-TDI, wodurch vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest erzielt werden.



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

1,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,9

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Octavia sehr sparsam mit dem Diesel-Kraftstoff umgeht, bleiben in diesem Bereich die Kosten niedrig.

1,8

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 TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der alle 150.000 km erneuert werden muss.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Skoda verbaut nach eigenen Angaben ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Dem Octavia wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Es ist zwar innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen, die aktuelle Technik und der sparsame Motor wirken sich aber positiv aus.

2,2

Kosten für Anschaffung*

⊕ Knapp 23.500 Euro sind nicht wenig für ein Auto, jedoch fällt die Ausstattung umfangreich aus. Nicht nur der Sicherheitsbereich enthält alles Nötige (ESP, Airbags), auch im Komfortbereich verwöhnt der Octavia seine Insassen. Klimaautomatik und allerlei elektrische Helferlein sind serienmäßig mit an Bord.

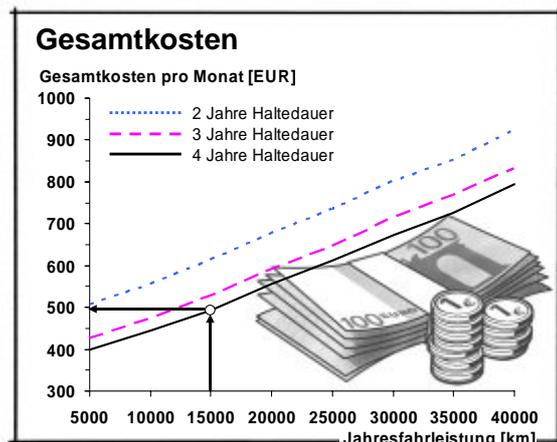
1,7

Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten fallen angenehm niedrig aus, ungewöhnlich für ein Auto mit Dieselmotor. Die Einstufungen für Haftpflicht und Vollkasko sind günstig, nur die Teilkaskoversicherung fällt aus dem Rahmen. Auch bei der Steuer langt der Staat nicht zu sehr hin, 152 Euro im Jahr gehen in Ordnung - hier kann der Octavia auch von der neuen CO₂-Komponente bei der Steuerberechnung profitieren.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Angesichts der günstigen Betriebskosten, der niedrigen Festkosten und des angemessenen Anschaffungspreises verwundert es nicht, dass sich der Octavia 1.6 TDI bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten ganz weit vorne in seiner Klasse positionieren kann.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 513 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.4 | 1.2 TSI | 1.4 TSI | 1.8 TSI | RS | 2.0 TDI | RS TDI | 1.6 LPG |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1390 | 4/1197 | 4/1390 | 4/1798 | 4/1984 | 4/1968 | 4/1968 | 4/1595 |
| Leistung [kW(PS)] | 59(80) | 77(105) | 90(122) | 118(160) | 147(200) | 103(140) | 125(170) | 72(98) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 132/3800 | 175/1550 | 200/1500 | 250/1500 | 280/1800 | 320/1750 | 350/1750 | 144/3800 |
| 0-100 km/h[s] | 14,2 | 10,8 | 9,7 | 7,8 | 7,3 | 9,6 | 8,4 | 13,0 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 173 | 192 | 203 | 223 | 240 | 208 | 225 | 186 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 8,0 S | 6,7 S | 7,3 S | 7,9 S | 8,5 SP | 5,3 D | 6,2 D | 9,7 FG |
| CO2 [g/km] | 167 | 134 | 148 | 158 | 175 | 126 | 149 | 149 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/15/16 | 15/16/18 | 15/18/18 | 17/17/21 | 16/21/24 | 15/19/23 | 16/22/23 | 14/16/18 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 122 | 52 | 84 | 112 | 150 | 202 | 248 | 90 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 484 | 470 | 531 | 569 | 701 | 517 | 627 | 444 |
| Preis [Euro] | 15.190 | 16.740 | 20.390 | 21.990 | 27.640 | 23.390 | 28.540 | 18.040 |

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

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|--------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1598 ccm |
| Leistung | 77 kW (105 PS) |
| bei | 4400 U/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm |
| bei | 1900 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R16V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,75 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 190 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,8 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 7,8 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,0 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,8/ 4,1/ 5,7 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 119g/km / 132g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4569/1769/1445 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1385 kg/580 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 550 l/890 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 650 kg/1400 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 55 l |
| Reichweite | 1100 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht | Serie |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | 1700 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | nicht erhältlich |
| Head-Up-Display | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht) | 830 Euro ^o |

INNEN

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | ab 690 ^o |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | 820 Euro |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Alarmanlage | 240 Euro |
| Anhängerkupplung (abnehmbar) | 620 Euro |
| Lackierung Metallic | 470 Euro ^o |
| Leichtmetallfelgen (16 Zoll) | Serie |
| Schiebe-Hubdach (el. Glasschiebedach) | 800 Euro |

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 98 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 50 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 73 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 292 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 513 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/17/23 |
| Grundpreis | 23.440 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen