



Skoda Roomster 1.2 TSI Comfort

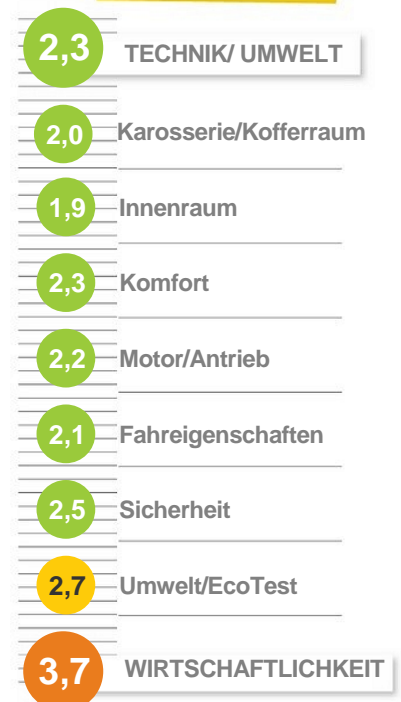
Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (63 kW / 86 PS)

Der Roomster hat ein Facelift bekommen - dieses ist optisch nur dezent ausgefallen, sein eigenwilliges Äußeres behält der Minivan. Mehr getan hat sich unter der Motorhaube, neu ist der 1,2-l-TSI-Motor. Der kleine Vierzylinder leistet 86 PS und schlägt sich wacker im geräumigen Roomster. Seine Kraftanstrengungen zeigen sich aber im Verbrauch, 6,6 l/100 km sind kein wirklicher Fortschritt. Gut ist der Fahrkomfort, das Fahrwerk zudem sicher abgestimmt. Richtig punkten kann der kleine Tscheche im Innenraum, das Platzangebot ist beachtlich, vor allem hinten. Und auch der Kofferraum fasst garantiert mehr als erwartet. Dieses gelungene Gesamtpaket hat aber auch seinen Preis, ab 17.450 Euro für die Test-Variante. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. KIA Venga, Lancia Musa, Opel Meriva

- +** viel Platz auf den Sitzen, sehr großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, praktische Ideen im Innenraum, sauberes Abgas
- Verbrauch etwas hoch, hohe Betriebskosten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck, Türfalze sind ordentlich umgebördelt und gedichtet, Fugen um die leicht schließenden Türen und Klappen gleichmäßig und schmal. Im Innenraum setzt sich dieser positive Eindruck fort, mit sorgfältig eingepassten, fest sitzenden Kunststoffelementen mit haptisch angenehmer Oberfläche und den sauber gearbeiteten Sitzpolstern. Das Reserverad ist vollwertig. Auf der serienmäßigen Dachreling sind 75 kg Gepäck erlaubt. Ein riesiges Panoramadach wird gegen Aufpreis angeboten (im Testwagen vorhanden). Die maximale Zuladung beträgt gute 426 kg. Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosseriefanken vor Beschädigung durch fremde Autotüren. Der Motorraum ist nach unten nicht ganz geschlossen, durch die Abdeckung im vorderen Bereich werden aber immerhin Luftverwirbelungen reduziert.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell, die Schweller sind kratzempfindlich. Die lackierten Schürzen vorne und hinten sind kratzempfindlich, sie verzeihen auch keine kleinen Rempler. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, sondern muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden.

Sicht

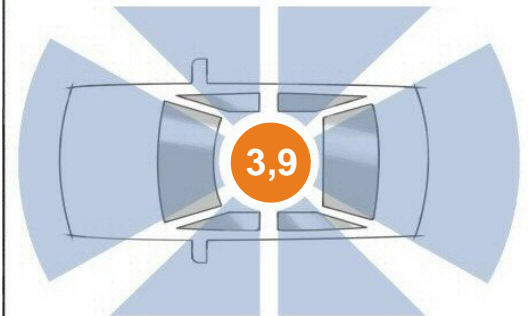
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition ist die Sicht nach vorn gut, die Abmessungen der steil abfallenden Front muss man jedoch abschätzen, weil man sie nicht im Blick hat. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurven- und Abbiegelicht sowie Nebelscheinwerfer. Ebenso ist ein stromsparendes Tagfahrlicht erhältlich. Der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um Objekte im toten Winkel besser erkennen zu können. Akustische Sensoren hinten, die das Einparken erleichtern, finden sich ebenfalls in der Ausstattungsliste. Elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel sind serienmäßig.

⊖ Die Rundumsicht ist mäßig, besonders breit präsentiert sich die rechte D-Säule, was besonders beim Abbiegen stört. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Roomster nur ausreichend ab. Auch im Innenspiegel dürfte der Sichtbereich größer sein. Es sind keine Xenon-Scheinwerfer zu haben.

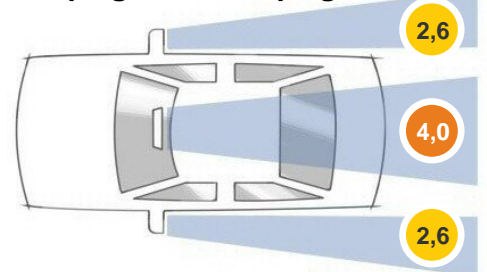


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

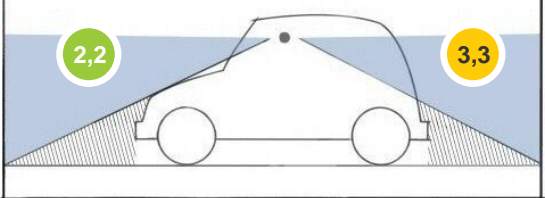
Rundumsicht



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.

2,5

Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Vorn steigt man recht bequem ein und aus, die Türschweller sind nicht zu hoch und nicht voluminös, die Sitzflächen befinden sich in praktischer Höhe über der Straße. Hinten kann man sogar noch leichter ein- und aussteigen, weil die Türausschnitte sehr hoch sind und die Türen weit öffnen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Türbremsen sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, sie sind aber etwas grob gerastert.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei offener Fahrtüre unterbunden wird. Die Safe-Sicherung bewirkt, dass nach dem Abschließen von innen die Türen nicht mehr entriegelt werden können und somit keiner mehr aussteigen kann. Abhilfe: Zweimal hintereinander Verriegeln, dann wird diese Funktion abgeschaltet.

0,6

Kofferraum-Volumen *

⊕ Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum sehr groß, er fasst 460 Liter. Sind die drei Rücksitze herausgenommen, erweitert sich das Volumen sogar auf 965 Liter (gemessen bis unter die Gepäckabdeckung bzw. bis zur Fensterunterkante). Auch hohe, sperrige Gegenstände können gut verstaut werden, dafür sorgen die geraden Seitenwände und die senkrechte Hecktür.



Mit einem Kofferraum von 460 l Volumen bleiben kaum Wünsche offen.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt über 1,93 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Die Ladekante liegt mit 65 cm über der Straße angenehm niedrig, nur die innere Bordwand stört mit ihren 16 cm etwas beim Ausladen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, der Boden von vorn bis hinten weitgehend eben. Dank der großen Öffnung stellt die Tiefe kein Problem dar, man kann einwandfrei auch Gegenstände erreichen, die bis vor an die Rücksitze gerutscht sind.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist spärlich.

1,3

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum beziehungsweise Innenraum sind sehr variabel. Die beiden äußeren der drei Rücksitze lassen sich in Längsrichtung verschieben, auch können die drei Lehnteile einzeln vorgeklappt werden. Anschließend sind die Sitze komplett vorklapp- und auch herausnehmbar (Mittelsitz 12 kg, Außensitze 16 kg). Zum Befestigen von Tragetaschen sind Haken an den Seitenwänden vorhanden. Für kleine Gegenstände gibt es seitliche Ablagefächer, Verzurrösen und einen kleinen Korbring, der rechts an der Seitenwand befestigt werden kann.

1,9

INNENRAUM

1,6

Bedienung

- +** Der Roomster lässt sich überwiegend einfach bedienen. Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, Funktionsebenen sind klar getrennt, Tasten und Schalter intuitiv handzuhaben. Die klar gezeichneten Instrumente können gut abgelesen werden. Das Höhen- und längseinstellbare Lenkrad lässt sich individuell anpassen. Die elektrischen Fensterheber (nur vorn vorhanden) haben Antippfunktion. Es gibt Kontroll- und Warnleuchten für alle wichtigen Funktionen sowie Anzeigen für Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Mittelkonsole mit den Funktionsebenen für Klimaanlage und das serienmäßige CD-Radio sind übersichtlich gestaltet. Das Radio lässt sich auch über Tasten am Lenkrad einstellen (nicht im Testwagen). Der untere Teil des Handschuhfachs wird von der Klimaanlage mitgekühlt. Der Blinker hat eine Antipp-Funktion. Der Hillholder erleichtert das Anfahren am Berg. Sehr praktisch sind die zahlreichen Ablagen vorne und hinten, sie umfassen sogar Flaschenhalter.
- Das Handschuhfach ist nicht ideal gestaltet, durch seine Zweiteilung eignet es sich nicht für größere Gegenstände.



Der Fahrerplatz des Roomster hält keine Überraschungen bereit. Typisch für den Volkswagen-Konzern sind das nüchterne, zweckmäßige Design und die gute Funktionalität.

2,2

Raumangebot vorne*

- +** Vorn ist genügend Platz vorhanden, die Kopffreiheit sogar sehr üppig. Der Fahrersitz lässt sich für knapp 1,90 m große Personen zurückschieben. Insgesamt ergibt sich ein angenehm großzügiges Raumgefühl vorne.

1,9

Raumangebot hinten*

- +** Hinten ist der Platz üppig. Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht der Platz für fast zwei Meter große Mitfahrer. Auch die Innenbreite ist verhältnismäßig groß, trotzdem ist der mittlere Platz nur äußerst zierlichen Personen zumutbar. Insbesondere mit dem optionalen Panoramadach hat man hinten ein angenehm luftiges Raumgefühl.



Für die Fondpassagiere ist das Ein- bzw. Aussteigen nicht nur überraschend bequem, auch Personen bis 2,0 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

1,0

Innenraum-Variabilität

- +** Nach Ausbau des hinteren Mittelsitzes lassen sich die beiden Außensitze mehr zur Mitte hin versetzen. Dann können die beiden Mitfahrer über besonders üppige Schulterfreiheit verfügen.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt ausgewogen, mit einer leicht straffen Tendenz. Lange Bodenwellen werden gut pariert und bringen den Roomster nicht aus dem Konzept. Kurze Bodenwellen (beispielsweise eine gestauchte Teerdecke vor Ampeln) dringen etwas deutlicher, aber nicht unangenehm zu den Insassen durch. Stuckern tritt kaum auf, hier hilft der lange Radstand. Auch Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, etwas ausgeprägter zeigt sich die Seitenneigung bei forciertem Kurvenfahren. Vollbesetzt bleibt die Federung ihrem Komfort treu, die Karosserie schwingt nur etwas mehr nach - aber alles im üblichen Bereich.

2,4 Sitze

+ Beide Vordersitze verfügen über eine Höheneinstellung. Sie bieten eine ordentliche Rückenunterstützung dank hoher Lehnen, es fehlt aber etwas an Seitenhalt, besonders auf der Sitzfläche, die weich gepolstert ist. Die meisten Fahrer können eine angenehme Sitzposition finden und ihre Beine und Füße fest abstützen. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen ist ebenfalls gut, positiv vor allem die einstellbare Lehnenneigung. Freilich darf man von der Sitzkontur nicht viel erwarten. Aber selbst Erwachsene finden hinten eine brauchbare Sitzposition, weil dank längseinstellbarer Sitze viel Beinfreiheit zur Verfügung steht.

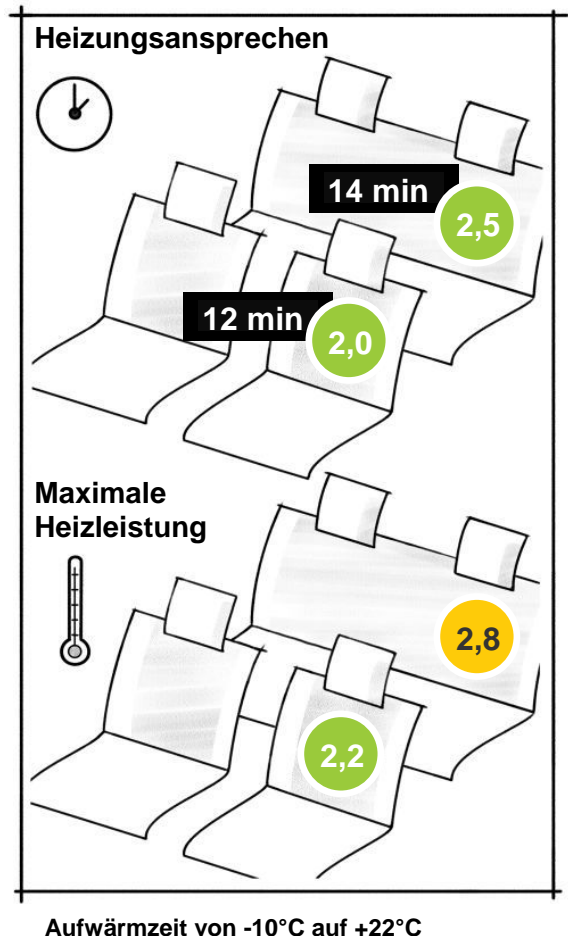
2,8 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel zufriedenstellend. Fahr- und Windgeräusche vermischen sich, fallen aber nicht störend auf. Unter Last klingt der kleine Benziner kernig, fällt aber nicht störend aus der Reihe.

2,3 Klimatisierung

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

+ Die optionale Klimautomatik (halbautomatische Klimaanlage Serie) regelt fein und situationsangepasst. Die Temperatur kann exakt eingestellt werden, ebenso die Luftverteilung nach oben, mitte und unten - beides geht nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten verhalten sich Heizansprechen und -wirkung ähnlich gut.



2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des kleinen 1,2-l-Turbobenziners gehen in Ordnung, sie sind für einen Minivan völlig ausreichend. Dreht man die Gänge aus, kann man recht zügig beschleunigen. Auch schaltfaules Fahren ist mit dem aufgeladenen Motor gut möglich, dank ordentlichem Drehmoments schon bei niedrigen Drehzahlen. Freilich darf man keine Tempo-Rekorde erwarten.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft recht kultiviert, gibt nur geringe Vibrationen in den Innenraum weiter. Unter Last verhält er sich etwas rauh, bleibt aber stets zurückhaltender als ein Diesel. Dennoch: der 1,4-l-TSI im VW-Konzern läuft in der Regel geschmeidiger. Brummen oder Dröhnen verkneift sich der kleine TSI weitgehend.

1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten. Auch schnelle Schaltvorgänge sind kein Problem. Die Schaltwege fallen angenehm kurz aus, wirklich knackig ist das Getriebe aber nicht. Eine Schaltpunktanzeige gibt Aufschluss über den ökonomischsten Gang je nach Fahrweise. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, er ist deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgesetzt.

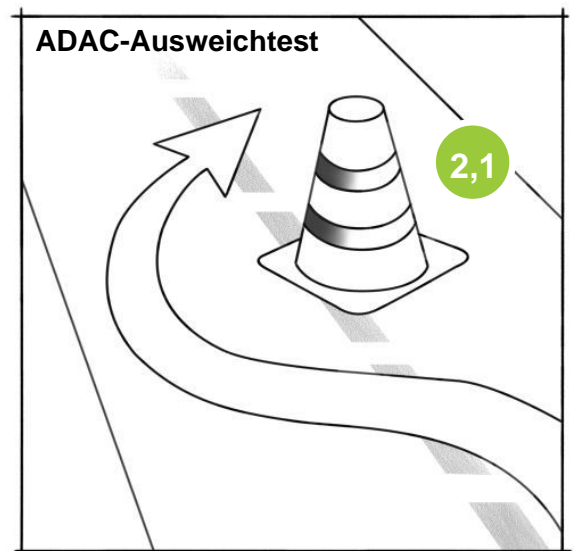
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakterik des Motors, zusätzlich entstehen zwischen den einzelnen Gangstufen keine zu großen Drehzahlsprünge, die Anschlüsse passen. Die lange Gesamtübersetzung geht für den Motor in Ordnung. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe wäre aber günstiger.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, selbst Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen es nicht aus der Ruhe. Dem Fahrer wird ein sicheres Gefühl vermittelt. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf weniger griffiger Fahrbahn kaum durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Die Reifendruck-Kontrolle kostet 100 Euro Aufpreis.



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.

Im ADAC-Ausweichtest folgt der Roomster leicht untersteuernd, dennoch willig dem Lenkbefehl. In Phase 2 geht das Untersteuern in leichtes Übersteuern über, bleibt aber ungefährlich. Schleudern oder gar Kippen wird vom ESP effektiv unterbunden.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist sicher. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen leicht untersteuernd und gutmütig. Ist das Tempo zu hoch, regelt das ESP und hilft dem Fahrer, nicht von der Straße abzukommen. Auch beladen bleibt der Roomster gut beherrschbar.

2,7 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Manövern zufriedenstellend an, der lange Radstand trägt auch etwas zur leichten Verzögerung bei. Insgesamt ist die Lenkung präzise und vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Das Rückstellmoment zur Mittellage könnte aber gerade bei Landstraßen- und Autobahntempo höher sein. Die recht direkte Auslegung der Lenkübersetzung unterstützt die Handlichkeit, ebenso der geringe erforderliche Kraftaufwand beim Kurven.

⊖ Negativ fällt eigentlich nur der große Wendekreis von knapp 11,1 m auf.

1,8

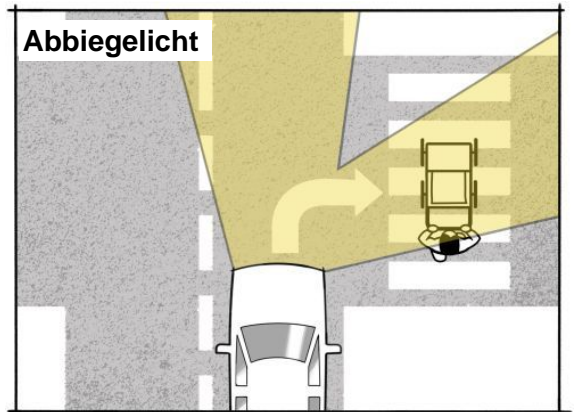
Bremse

⊕ Muss eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchgeführt werden, benötigt der Roomster durchschnittlich 36 m (halbe Beladung, Mittel aus zehn Einzelmessungen, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

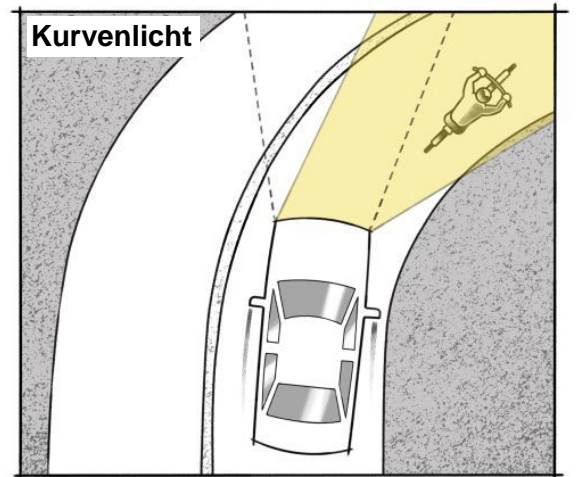
2,5 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Roomster verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage mit ein. Optional sind ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Ebenso in der Optionsliste stehen Kurvenlicht und 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.



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

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,80 m Größe guten Schutz. Sie haben einen geringen Abstand zu den Köpfen, können dadurch bei einem Heckaufprall günstig wirken.

+ Beim Crash-Test nach EuroNCAP erreichte der Skoda Roomster für die Insassensicherheit mit insgesamt 34 Punkten knapp fünf Sterne (Jahr 2006). Erhöhte Belastungen ergeben sich aber im Oberschenkelbereich des Fahrers und Beifahrers. Neben der Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags installiert. Sehr hohes Schutzpotenzial zeigt sich dank Seiten- und Vorhangairbag beim Seitencrash und Pfahlaufprall. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

- An den Klapp-Außengriffen hinten lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemt sind. Auf den äußeren Rücksitzen sind die Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausreichend, der horizontale Abstand zu den Köpfen ist recht groß. Auf dem Mittelsitzplatz ist die Kopfstütze viel zu niedrig. Für die Rücksitze fehlen Angurt-Erinnerer.

1,8

Kindersicherheit

+ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, vier von fünf möglichen Sternen werden erreicht. Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige Kinder durchgeführt: jeweils WAVO/Fair Bimbo Fix (Isofix, rückwärts- bzw. vorwärtsgerichtet). Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze verwendet werden. Der Fahrer wird aber über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels des Isofix-Systems. Die Gurtlängen reichen dort auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die heruntergezogen hinteren Seitenscheiben ermöglichen eine bessere Sicht, was vor allem Kindern auf längeren Reisen mehr Ablenkung verschaffen soll.

- Hinten sind die Gurtschlösser lose und schlecht zu erreichen, besonders, wenn die Sitze zurückgestellt sind. In der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme wackelfrei befestigen zu können. Zudem ist für Babyschalen mit großem Gurtbedarf der Gurt zu kurz.

3,5

Fußgängerschutz

Entschärft ist nur der Stoßfängerbereich. Die Front und viele andere Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv. Der Fußgängerschutz mit 2 von 4 Sternen (14 Punkte) sollte verbessert werden.

2,7

UMWELT/ECOTEST

4,1

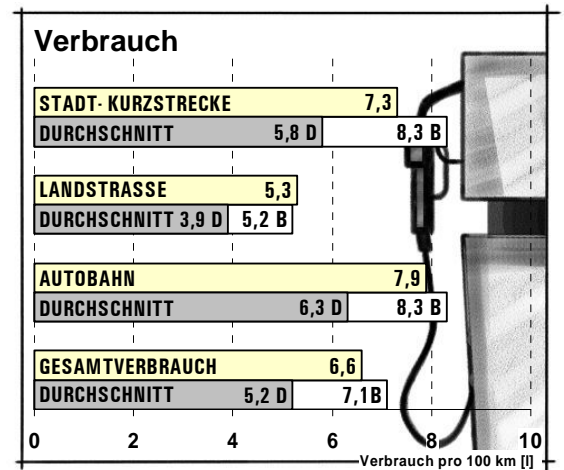
Verbrauch/CO2*

- Beim Kraftstoffverbrauch kann der neue Motor keine Glanzlichter setzen, im Gegenteil: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,6 l Super alle 100 km und einem CO₂-Ausstoß von 152 g pro Kilometer erreicht der Skoda Roomster 1,2 TSI nur eine ausreichende Bewertung. Im EcoTest bedeutet dieser Wert nur 19 Punkte im CO₂-Bereich.

Der Verbrauch ist innerorts mit 7,3 und vor allem auf der Autobahn mit 7,9 l pro 100 km zu hoch. Außerorts gibt sich der Minivan mit 5,3 l/100 km zufrieden. Die Werte zeigen, dass der Motor sehr empfindlich auf Leistungsabforderungen reagiert. Sobald etwas mehr Gas gegeben wird, steigt der Verbrauch deutlich an, schnelle Autobahnnetappen werden gar mit über 10 l/100 km quittiert. Nur ein gefühlvoller Gasfuß kann gute Verbrauchswerte erzielen.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich auffällig - auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Der Lohn sind 48 von 50 Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich insgesamt 67 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,7 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoffverbrauch. Da der Roomster nicht gerade geizt beim Verbrauch und zudem das teure Super-Benzin schluckt, fällt die Bewertung hier entsprechend schlecht aus.

2,2 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 1,2 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.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für spezielles Motoröl verhindern eine noch bessere Benotung.

3,0 Wertstabilität*

Dem Roomster 1,2 TSI wird ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Das Image von Skoda ist gut, was dem Minivan noch fehlt, sind Spritsparmaßnahmen wie eine Start-Stopp-Automatik oder Batteriemanagement (Rekuperation).

4,1

Kosten für Anschaffung*

➖ Mit knapp 17.500 Euro fällt der Anschaffungspreis nicht gerade niedrig aus. Die Ausstattung ist zwar ordentlich, im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord (z.B. ESP Serie) und auch der Komfortbereich stellt zufrieden. Weiter aufrüsten lässt sich der kleine Tscheche freilich noch und schnell ist die 20.000-Euro-Marke überschritten - eine Menge Geld, auch für einen Minivan.

2,0

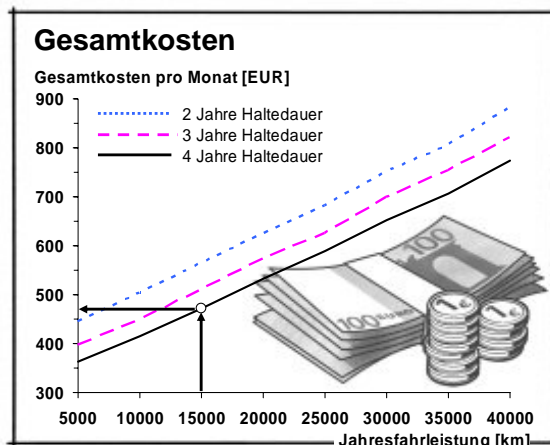
Fixkosten*

➕ Sehr erfreulich ist das Kapitel der festen jährlichen Kosten. Der Staat verlangt im Jahr niedrige 52 Euro Steuern. Die Versicherungen bleiben auch zurückhaltend, die Einstufungen bei Haftpflicht, Teil- und Vollkasko bewegen sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich.

4,2

Monatliche Gesamtkosten*

➖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten des Roomster 1,2 TSI im Umfeld seiner Klasse, kann er sich nur im hinteren Feld einordnen. Nur günstige Fixkosten reichen nicht, um wirklich zu punkten. Damit empfiehlt sich diese Version vor allem für Gelegenheitsfahrer, Vielfahrer greifen besser zum Dieselmotor.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 472 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 TSI	1.2 TSI	1.2 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1197	4/1197	4/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	51(70)	63(86)	77(105)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3000	160/1500	175/1550	195/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	15,9	12,6	10,9	15,5	10,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	172	184	162	171	181
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	6,6 S	6,6 S	5,0 D	5,2 D	5,2 D
CO2 [g/km]	143	134	134	119	124	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/15	14/17/16	14/17/16	16/18/19	16/18/19	18/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	70	52	52	52	160	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	436	437	470	k.A.	426	453
Preis [Euro]	13.150	14.450	17.250	15.450	16.250	18.650

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 5,3/ 7,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 152g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4213/1684/1607 mm
Leergewicht/Zuladung	1250 kg/426 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/965 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	830 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	63 Euro
Monatlicher Wertverlust	233 Euro
Monatliche Gesamtkosten	472 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/16
Grundpreis	17.450 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.



Skoda Roomster 1.2 TSI Comfort

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht (Paket)	270 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Paket)	270 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	260 Euro°
Reifendruckkontrolle	100 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreigeteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	450 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Panorama-Glasdach	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	1,6	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	1,0	Verbrauch/CO2*	4,1
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,2
Federung	2,2		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,7
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	4,7
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	4,1
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,0
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest