



Skoda Octavia Combi RS TDI DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der Skoda Octavia RS vereint Sportlichkeit, Alltagstauglichkeit und Sparsamkeit wie kaum ein anderer. Das straffe aber nicht unkomfortable Fahrwerk, die bequemen Sportsitze sowie der kraftvolle und zugleich sparsame Dieselmotor passen sehr gut zum Fahrzeug. Das großzügige Raumangebot für die vorderen und hinteren Insassen und der große Kofferraum sorgen zugleich für eine hohe Alltagstauglichkeit. Insgesamt ein durchweg stimmiges Fahrzeug, welches kaum Schwächen aufweist. Der Grundpreis von 31.590 Euro geht da vollkommen in Ordnung, vor allem wenn man die sehr reichhaltige Serienausstattung mit einrechnet. Neben Klimaautomatik und Sitzheizung findet man sogar Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht an Bord. **Karosserievarianten:** Limousine.

Konkurrenten: Ford Mondeo, Opel Insignia, Seat Exeo ST, Volvo V50.

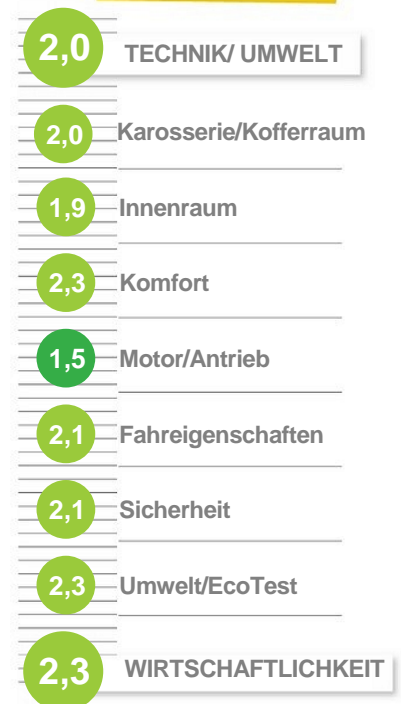
+ gute Verarbeitung, großer und gut zugänglicher Kofferraum, einfache Bedienung, bequeme Sitze, sehr gute Fahrleistungen, standfeste Bremsen, umfangreiche Ausstattung

- umständlicher Klappmechanismus der Rücksitzbank

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



ADAC-URTEIL



2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Im Innenraum dominieren hochwertige Materialien, welche gut verarbeitet sind. Unzählige kleine Details erhöhen den Nutzwert des Octavia RS. 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 ohne Mehrpreis lieferbaren Dachreling sind 75 kg Last erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer gute 465 kg. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Es ist ein vollwertiges Reserverad an Bord, welches allerdings nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht und deshalb nur für begrenzte Mobilität im Pannenfall sorgt.

- 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 aufgehoben, wie es eigentlich dem Fahrzeugpreis angemessen wäre, sondern nur über einen umständlichen Stab gehalten.

2,2

Sicht

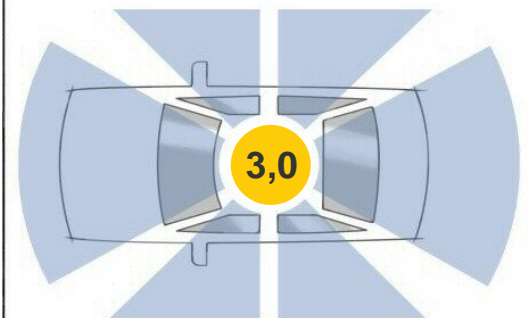
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia RS ein zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit in seiner Klasse unter den besseren Autos ein. Der Innenspiegel und die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld. Der linke Außenspiegel ist im äußeren Bereich asphärisch gestaltet,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

+ 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 (im Testwagen vorhanden). Das Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren hinten erleichtert. Vordere Parksensoren sind optional erhältlich. Serienmäßig gibt es helle Xenonscheinwerfer inklusive dynamischen Kurvenlicht, welche die Fahrbahn gut ausleuchten. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind beim RS ebenfalls serienmäßig an Bord.

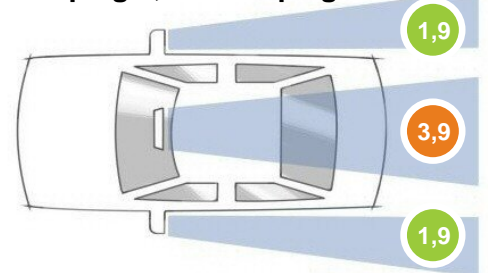


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

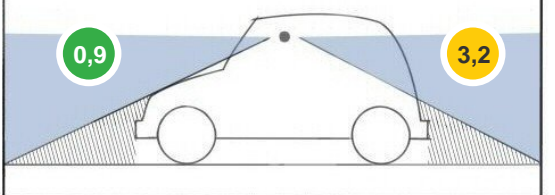
Rundumsicht



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.

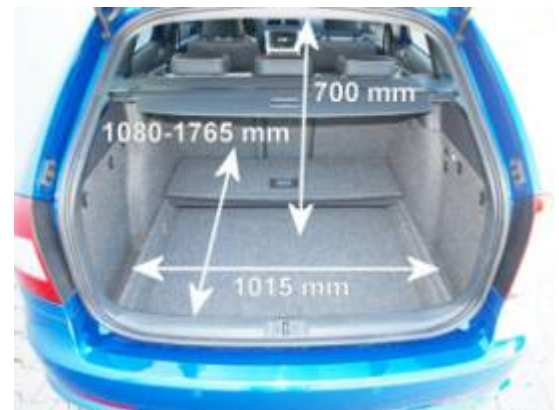
3,0 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, nur der große Abstand zwischen Sitz und Türschweller und die weit nach oben gezogenen Sitzwangen der Sportsitze stören 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. 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.

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 RS 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 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

2,4 Federung

Das gegenüber des normalen Octavia um 12 mm tiefergelegte Sportfahrwerk spricht insgesamt etwas straffer an, wirkt aber trotzdem nicht kompromisslos hart. Selbst auf sehr schlechten Straßen bietet das Fahrwerk genügend Restkomfort, auch wenn Einzelhindernisse und grobe Schlaglöcher doch recht stark bis zu den Insassen durchdringen. Aufgrund der großen 18 Zoll Räder mit niedrigem Reifenquerschnitt dringen feine Unebenheiten etwas stärker durch.

⊕ Lange Bodenwellen und mittlere Unebenheiten der Fahrbahn werden gut gedämpft, ein Nachschwingen der Karosserie ist selbst voll beladen kaum feststellbar. Die Seitenneigung ist selbst bei schnell durchfahrenen Kurven gering.

2,0 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 vorne verbauten Sportsitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Zusammen mit den gut konturierten Sitzflächen und den stark ausgeprägten Sitzwangen findet man auch bei schnell durchfahrenen Kurven sehr guten 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist gemessen bis 130 km/h recht niedrig, bei hoher Geschwindigkeit treten Windgeräusche in den Vordergrund. Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück, wird nur bei höheren Drehzahlen etwas lauter. Insgesamt sind die Fahrgeräusche unaufdringlich und sorgen auch bei langen Strecken für geringe Lärmbelastigung.

2,5 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.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Der 170 PS starke Dieselmotor sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 350 Nm welches bereits bei 1.750 1/min anliegt, harmoniert gut mit dem Doppelkupplungsgetriebe und beschleunigt den sportlichen Kombi in gerade einmal 4,9 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Skoda gibt den Spurt auf 100 km/h mit 8,5 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 222 km/h.

2,3 Laufkultur

⊕ Ganz frei von Vibrationen läuft der Vierzylinder-Dieselmotor nicht, dennoch kann man sich über die Laufkultur nicht beschweren. Der Motor läuft die meiste Zeit ruhig, bei ganz niedrigen und hohen Drehzahlen kann er sich leichtes Brummen nicht verkneifen.

1,4 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe DSG zeichnet sich durch schnelle Gangwechsel und ein sehr direktes Fahrgefühl aus, weil kein Drehmomentwandler vorhanden ist und daher ein schaltgetriebeähnliches Fahrverhalten geboten wird. Der Anfahrkomfort ist nicht so gut wie bei einem Wandler-Automaten, geht aber in Ordnung. Der Schalthebel lässt sich einwandfrei bedienen. Auf Wunsch können die Gangwechsel auch über die Schalt paddel am Lenkrad angewiesen werden. Der jeweils eingelegte Gang wird im Infodisplay zwischen den Instrumenten angezeigt, auch im Automatikmodus.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Motor kann seine Kraft immer gut entfalten, auch im sechsten Gang. Der ist allerdings etwas kurz übersetzt, der Abstand zwischen fünften und sechsten Gang ist etwas zu klein. Dadurch ist das Drehzahlniveau bei hohen Geschwindigkeiten nicht besonders niedrig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

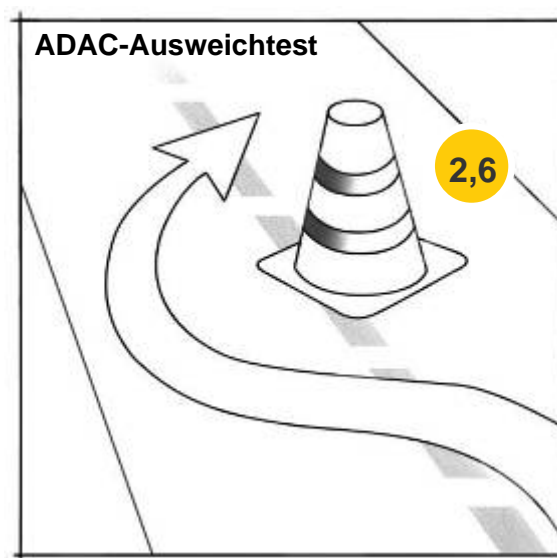
2,3 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Octavia RS Combi ein übersteuerndes Fahrverhalten beim Gegenlenken. Das ESP greift zwar spät aber noch rechtzeitig ein, um schleudern zu verhindern.

+ 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.

1,8 Kurvenverhalten

+ Der Octavia RS untersteuert in Kurven leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh an, wodurch der Fahrer genügend Zeit hat zu reagieren. Zudem greift das ESP effektiv ein und unterstützt den Fahrer. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.



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.

1,9 Lenkung*

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

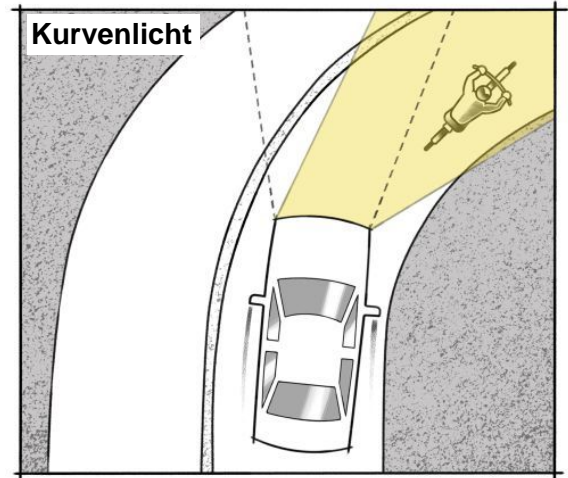
2,3 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia RS durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 2 der Größe 225/40R18V). 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

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ist der Octavia RS mit den wichtigsten Systemen für eine gute aktive Sicherheit ausgestattet. Beim Bremsen auf ungleich griffigem Fahrbahnumtergrund 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 und Abbiegelicht sind bei den RS-Modellen serienmäßig an Bord. Zudem findet man ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem im Fahrzeug. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

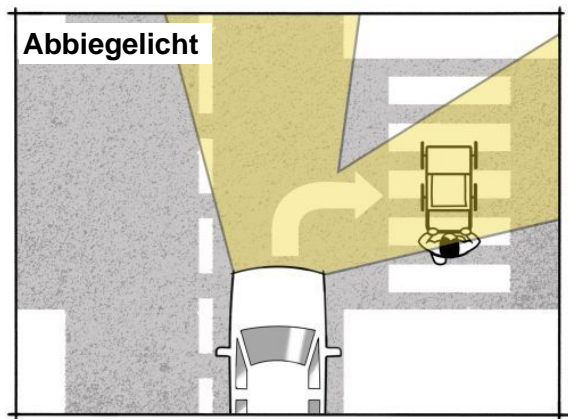


Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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.

1,7 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 rechtzeitig 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.

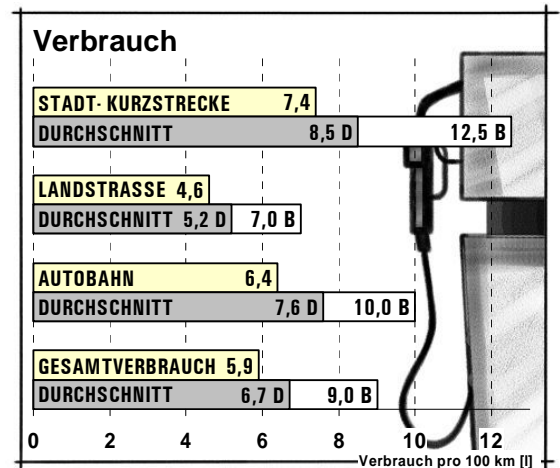
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Skoda Octavia RS DSG kann mit einem für diese Fahrzeugklasse niedrigen Verbrauch punkten. Im ADAC EcoTest wurden durchschnittlich 5,9 l/100 km ermittelt. Mit einem CO₂-Ausstoß von 154 g/km werden 35 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht. Auf der Autobahn (6,4 l/100 km) und auf der Landstraße (4,6 l/100 km) zeigt sich das Fahrzeug von seiner sparsamen Seite. In der Stadt liegt der Verbrauch mit 7,4 l pro 100 km auf akzeptablem Niveau.

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die erhöhten NO_x Werte auf der Autobahn kosten den Tschechen aber einige Punkte. 40 von 50 Punkte werden in diesem Kapitel erreicht. Addiert man die CO₂-Punkte dazu, kommt der Octavia RS auf 75 Punkte, was klar für vier Sterne im EcoTest reicht.



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

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

⊕ Aufgrund des noch niedrigen Verbrauchs an Dieselmotorkraftstoff, erhält das Fahrzeug eine gute Bewertung bei den Betriebskosten.

3,1 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 nur alle 150.000 km erneuert werden muß.

⊕ 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.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

1,7 Wertstabilität*

⊕ Der Skoda Octavia RS kann durch seine sportliche Erscheinung, gute Alltagstauglichkeit und zugleich sparsame Antriebseinheit punkten und sollte sich deshalb vor allem bei jungen Familien auch als Gebrauchtwagen großer Beliebtheit erfreuen.

2,7 Kosten für Anschaffung*

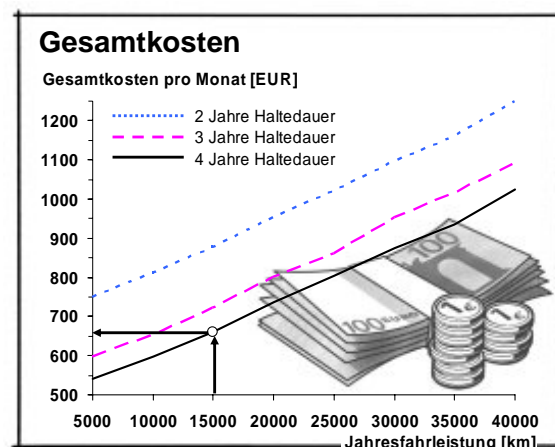
Die getestete Variante mit DSG ist ab 31.590 Euro erhältlich. Angesichts der sehr reichhaltigen Serienausstattung geht der Preis vollkommen in Ordnung. Neben Klimaautomatik, Tempomat und Sitzheizung sind auch Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht im Preis enthalten.

3,7 Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen allesamt im akzeptablen Bereich. Jährlich sind 268 Euro KFZ-Steuer fällig.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen dank geringer Betriebskosten und dem guten Restwertverlauf im niedrigen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 660 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	1.6 TDI	2.0 TDI	1.6 LPG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1197	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1595
Leistung [kW(PS)]	59(80)	77(105)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	175/1550	200/1500	250/1500	280/1800	250/1900	320/1750	144/3800
0-100 km/h[s]	14,3	10,9	9,8	7,9	7,5	11,9	9,7	13,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	191	202	222	238	189	207	184
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	6,3 S	6,8 S	7,5 S	8,3 SP	4,8 D	5,2 D	9,7 FG
CO2 [g/km]	167	136	148	163	175	119	129	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/16	14/15/19	14/16/19	13/17/21	14/20/24	15/17/21	15/18/24	14/15/19
Steuer pro Jahr [Euro]	122	56	84	122	150	152	208	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	519	568	608	715	510	568	503
Preis [Euro]	16.340	17.890	21.590	23.190	28.790	20.140	24.590	19.190

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-Haftpfl.
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	1968 ccm
Leistung	125 kW(170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 4,6/ 6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 154g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4579/1769/1451 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	930 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	376 Euro
Monatliche Gesamtkosten	660 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Grundpreis	31.590 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 Octavia Combi RS TDI DSG (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.900 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten, vorne: 310)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 690 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Vorbereitung)	165 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	240 Euro
Lackierung Metallic	275 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	800 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest