



Skoda Rapid 1.2 TSI Elegance

Fünftürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Mit dem Rapid bietet Skoda nun eine günstige Limousine in der unteren Mittelklasse an. Preislich liegt der Rapid rund 2.000 Euro unterhalb der Octavia Limousine. Die Platzverhältnisse fallen dabei ähnlich gut aus, der Kofferraum ist riesig und dank der großen Heckklappe gut zugänglich. Deutliche Unterschiede zum Octavia findet man erst im Detail. Die Materialqualität im Innenraum kann nicht mit der des Octavia mithalten und auch ansonsten wurde an einigen Stellen kräftig gespart: Kein Fenstereinklemmschutz, Gurtwarner nur für den Fahrer oder keine einstellbare Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung sind nur einige Spar-Details. Zudem sind viele Ausstattungen wie Automatikgetriebe oder Schiebedach nicht erhältlich. Die Fahreigenschaften der Limousine sind sehr sicher, einzig durch das harte Fahrwerk leidet der Komfort etwas. Für Personen die nicht so viel Wert aufs Detail legen ist der Rapid eine günstige Alternative zum Octavia. Die getestete Variante ist ab 19.860 Euro erhältlich. Die 400 Euro Aufpreis für das "Green tec"-Paket (u.a. Start-Stopp) sollten zusätzlich investiert werden, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Renault Fluence, Seat Toledo, VW Jetta.

+ riesiger Kofferraum, kurzer Bremsweg, gute Wirtschaftlichkeit, gute Crash-Ergebnisse

- sehr straffe Fahrwerksauslegung, gefühllose Lenkung, billig wirkende Materialqualität im Innenraum, kein Fenstereinklemmschutz



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,3 Langstrecke

2,2 Transport

2,6 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Die Materialanmutung des Skoda Rapid erreicht zwar aufgrund der harten Kunststoffe kein Premium-Niveau, doch insgesamt zeigt er trotzdem eine solide Verarbeitungsqualität.

+ Die Karosserie ist ähnlich gut verarbeitet, wie man es schon von anderen Skoda-Modellen kennt. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Innenraum wirkt sachlich nüchtern und zeigt sich gut verarbeitet. Das Armaturenbrett wirkt solide und knarzt auch auf schlechten Straßen nicht. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und glattflächig. Dadurch ist der Motorraum gut vor Spritzwasser geschützt. Als nettes Detail findet man hinter Tankklappe einen Halter mit einem Eiskratzer, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum untergebracht werden muss. Gegen Aufpreis gibt es Seitenschutzleisten, welche die Türen vor leichten Parkremplern schützen (nicht im Testwagen verbaut). Ein optionales Schlechtwegepaket, mit erhöhter Bodenfreiheit, angepasster Dämpferabstimmung und Unterfahrschutz ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

- Die im Innenraum verwendeten Materialien wirken einfach und fühlen sich wenig hochwertig an. Das komplette Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sehr hart und nicht aufgeschäumt. Selbst im kleineren Skoda Fabia kommen hochwertigere Materialien zum Einsatz. Die vorderen Türen sind nicht besonders gut gegen eintretenden Schmutz geschützt, da kein separater Türgummi an den Türen verbaut ist. Die hinteren Türen besitzen dagegen zwei Türgummis und sind somit besser geschützt. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Der Tankstutzen des Rapid ist sehr groß und besitzt keine Klappe, wodurch das Fahrzeug bei Unachtsamkeit fehlbetankt werden kann. Die Motorhaube wird nicht durch einen Gasdruckdämpfer sondern nur durch einen primitiven Haltestab offen gehalten. Die Stoßstangen sind komplett lackiert und besitzen keine Stoßleisten, zudem sind die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet weit außen im unteren Bereich der Stoßstange angebracht.

2,4

Alltagstauglichkeit

Der Skoda Rapid bietet dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit.

+ Mit dem großen 55 l Tank lassen sich trotz des nicht besonders geringen Benzinverbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 965 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 485 kg. Auf dem Dach können Last von bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine Dachreling.

- Das Fahrzeug ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Gegen Aufpreis ist aber auch ein Notrad lieferbar, nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radschraubenschlüssel an Bord.

3,4 Sicht

Die Übersichtlichkeit gehört nicht zu den Stärken der Limousine. Klassenübliche teilweise wichtige Ausstattungsmerkmale, welche die Sicht verbessern oder beim Einparken unterstützen, gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Weder ein automatisch abblendender Innenspiegel, noch Xenonscheinwerfer oder eine Einparkhilfe vorne sind lieferbar.

+ Die Ausstattungsvariante Elegance beinhaltet serienmäßig Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern besser erkannt wird. Die Scheibenwischer mit Aerotwin-Wischerblätter haben einen guten Wischbereich und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Eine Einparkhilfe hinten ist beim Elegance Serie. Obwohl nur drei Sensoren verbaut sind (normal sind vier), funktioniert die Einparkhilfe zuverlässig.

- Die hoch angesetzte Hutablage und die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind praktisch nicht einsehbar. Die Einparkensensoren hinten sind deshalb eine sinnvolle Hilfe beim rückwärts rangieren. Das Sichtfeld im Innenspiegel wird durch die hohe Hutablage eingeschränkt. Die Außenspiegel besitzen zwar eine zufriedenstellende Größe, haben aber keinen separaten asphärischen Bereich, welche Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen würden. Die nicht besonders hellen Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus. Xenonscheinwerfer oder Kurvenlicht sind nicht lieferbar.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Rapid sowohl vorne als auch hinten zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht so weit anheben muss, allerdings sind die Vordersitze relativ tief angebracht, wodurch man sich ins Auto fallen lassen muss. Hinten gefallen die breiten Türöffnungen, lediglich der breite Schweller und die abfallende Dachlinie erschweren den Zustieg etwas.

+ Die Funkfernbedienung zum ver- und entriegeln des Fahrzeugs besitzt große gut greifbare Tasten. Zudem kann mittels separater Taste auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Die Fenster lassen sich dagegen mit der Funkfernbedienung nicht öffnen und schließen (bei anderen Skoda-Modellen funktioniert das). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, zudem besitzen sie drei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

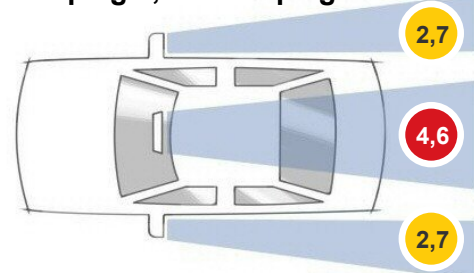


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten durch breite Dachsäulen erschwert.

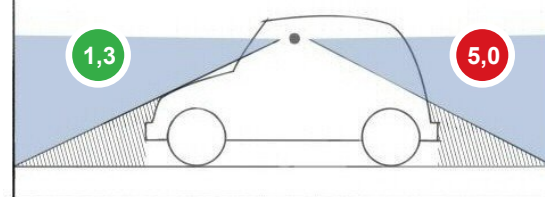
Rundumsicht



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.

– Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird. Es fehlt eine Follow-Me-Home-Funktion, welche beim Verlassen des Fahrzeugs die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet lässt, um den Weg zu beleuchten. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Die SAFE-Sicherung kann manuell durch zweimaliges Betätigen der Fernbedienung deaktiviert werden.

0,8 Kofferraum-Volumen*

Der Skoda Rapid überzeugt durch sein riesiges Gepäckabteil. Einziger Nachteil der Limousinenform: Das Fahrzeug lässt sich nicht wie z.B. bei einem Kombi bis zum Dach beladen.

+ Das Kofferraumvolumen fällt mit 505 l für diese Fahrzeugklasse riesig aus. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf 850 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 505 l Volumen ist der Kofferraum des Skoda Rapid der Größte in dieser Fahrzeugklasse.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die weit öffnende Heckklappe gibt eine große Ladeöffnung frei, was für eine gute Zugänglichkeit sorgen würde, wäre da nicht die ungünstig hohe Ladekante.

+ Um die schwere Heckklappe anzuheben, ist zwar etwas mehr Kraftaufwand erforderlich, doch sie gibt dann eine große Ladeöffnung frei. Unter der geöffneten Klappe stoßen sich selbst große Personen von knapp zwei Meter nicht den Kopf an. Schließen kann man die Klappe über einen (mittlerweile Skoda-typischen) gut greifbaren Gummiknubbel an der Innenseite der Heckklappe. Das Format des Gepäckraums ist praktisch, einzig die Kofferraumhöhe ist relativ niedrig - hier kann die Stufenhecklimousine gegenüber einem Kombi nicht mithalten.

– Beim Einladen von schwerem Gepäck muss dieses weit angehoben werden, da sich die Kofferraumladekante mit ca. 70 cm relativ weit über der Fahrbahn befindet. Zum Ausladen des Gepäcks muss wiederum eine 23 cm hohe Ladekante vom Kofferraumboden aus überwunden werden. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht kein ebener Ladenboden - es entsteht eine leicht Stufe, zudem steigt der Boden nach hinten dann leicht an. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet (nur eine kleine Leuchte links).

2,6 Kofferraum-Variabilität

Dank asymmetrisch umklappbarer Rückbank und extra Gepäcknetze im Kofferraum zum fixieren von Kleingepäck besitzt das Heckabteil des Rapid eine gute bis zufriedenstellende Variabilität.

+ Die Rücksitze lassen sich 40:60 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei leichtgängig, lässt sich aber nicht vom Kofferraum aus bedienen. Links und rechts findet man jeweils ein kleines Ablagefach für kleine Gegenstände. Durch die zusätzlichen Gepäcknetze (Zubehör), die im Testwagen verbaut waren, kann auch kleines Gepäck sicher fixiert werden. Optional gibt es ein Ablagenpaket, welches unter anderem eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne beinhaltet (nicht im Testwagen).

➖ Für die Rücksitzgurte gibt es zwar Halterungen in der Verkleidung, doch vergisst man diese einzuhängen und klappt die Rücksitzlehne wieder zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienelemente des Skoda Rapid sind logisch und gut erreichbar aufgebaut. Somit lässt sich das Fahrzeug schon nach kurzer Zeit einfach bedienen. Störend sind aber einige unsinnige Sparmaßnahmen wie die in der Fahrertür fehlenden Schalter für die hinteren elektrischen Fensterheber oder die hintere Innenraumbeleuchtung, welche nicht mit den Türkontaktschaltern gekoppelt ist und deshalb beim Öffnen einer Tür nicht mit an geht.

➕ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Weite einstellen und ist somit optimal justierbar. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, wobei der Raum um das Gaspedal etwas beengt ist. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die Scheibenwischer haben eine einstellbare Intervallschaltung und zwei Wischergeschwindigkeiten. Ein Regensensor ist beim Rapid leider nicht lieferbar. Obwohl ein Heckwischer bei dieser Karosserieform nicht unbedingt von Nöten wäre, hat Skoda dem Rapid trotzdem auch für die hintere Scheibe einen Wischer spendiert, welcher eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion besitzt. Der Lichtschalter ist gut greifbar. Die Schalter für die Nebelleuchten sind ebenfalls gut bedienbar mit den Lichtschalter kombiniert. Eine Fahrlichtautomatik fehlt aber (nicht erhältlich). Das logisch aufgebaute Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist einfach handzuhaben, befindet sich aber recht weit unten und ist so vom Fahrer nicht ideal einsehbar. Alle Schalter (außer für die Deckenleuchten) sind optimal beleuchtet und auch bei Nacht gut zu finden. Die Innenbeleuchtung ist ausreichend hell. Vorne gibt es separate Leseleuchten, hinten nur eine zentrale Leuchte, welche unverständlicherweise nicht mit den Türkontaktschaltern gekoppelt ist. Das optionale Amundsen Navigationssystem ist in gut erreichbarer und einsehbarer Höhe verbaut und lässt sich intuitiv bedienen. Lenkradbedientasten sowie ein USB-Audioanschluss können gegen weiteren Aufpreis erworben werden. Der Klang der sechs Lautsprecher (Serie beim Elegance) geht in Ordnung, sorgt aber speziell bei lauter Musik für wenig Hörgenuss. An der Größe und Anzahl von Ablagemöglichkeiten gibt es im Rapid nur wenig auszusetzen. Große Türfächer (vorne für 1,5 l Flaschen, hinten für 0,5 l Flaschen), Becherhalter, ein Brillenfach im Dachhimmel und Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze bieten genügend Platz für Kleinkram. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein Ablagenpaket, welches unter anderem einen portablen Abfalleimer und eine Mittelarmlehne hinten beinhaltet (nicht im Testwagen). Eine nicht richtig geschlossene Tür oder Klappe (auch Motorhaube) wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ein Bordcomputer mit Kurz- und Langzeitspeicher ist beim Elegance ebenso Serie, wie auch der Tempomat.

➖ Der Rapid ist zwar mit vier elektrischen Fensterhebern ausgestattet (Serie beim Elegance), doch die Bedienung ist schlecht. Lediglich das Fahrerfenster verfügt über eine Abwärtsautomatik, eine Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz sucht man an allen Fenstern vergebens. Zusätzlich nervt, dass die Fensterheber nur mit eingeschalteter Zündung funktionieren (auch nicht in Klemme R). Gespart hat sich Skoda die Schalter in der Fahrertür für die elektrischen Fensterheber hinten. Diese sind von vorne also nicht bedienbar. Immerhin gibt es eine Kindersicherung am Fahrerplatz, um die elektrischen Fensterheber hinten zu deaktivieren. Die Helligkeiten der Instrumentenbeleuchtung ist nicht einstellbar, eine weitere Sparmaßnahme die nicht zeitgemäß ist.



In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüdern von VW. Die Verarbeitungsqualität ist absolut solide.

2,3 Raumangebot vorne*

Der Rapid bietet den vorderen Insassen viel Platz und ein gutes Raumgefühl.

⊕ Bis zu knapp 1,95 m große Personen können den Fahrersitz weit genug zurück schieben. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Dank der für diese Fahrzeugklasse großzügigen Innenbreite und den nicht zu nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen hat man im Rapid ein gutes Raumgefühl.

2,9 Raumangebot hinten*

Auch hinten bietet die Limousine ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit etwas üppiger ausfallen könnte.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, findet man im Fond immer noch viel Beinfreiheit vor. Limitiert wird das Platzangebot aber durch die Kopffreiheit, welche für knapp 1,85 m große Personen ausreichend ist. Auch hinten ist die Innenbreite großzügig bemessen, allerdings stößt man mit den Ellenbogen an die stark ausgeformten Sitzverkleidungen zwischen Sitz und Tür an, was für ein unnötig beengtes Raumgefühl sorgt. Bei drei Personen nebeneinander wird es recht eng auf der Rückbank, der Mittelsitz ist allerdings so oder so nur als Notsitz ausgelegt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Rapid werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Die straffe Fahrwerksauslegung des Rapid mag nicht so ganz zur Limousine passen. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden überdurchschnittlich stark an die Insassen weitergereicht. Auch bei feinen Unebenheiten oder rauem Fahrbahnbelag spürt der Fahrer ständig leichte Vibrationen im Innenraum. Zufriedenstellend spricht das Fahrwerk auf Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher an. Diese werden zwar akustisch etwas stärker durchgereicht, aber insgesamt akzeptabel abgedämpft. Die Seitenneigung fällt zwar nicht übertrieben stark aus, ist aber bei schnell durchfahrenen Kurven trotz der straffen Grundauslegung deutlich wahrnehmbar. Lange Bodenwellen bereiten der Limousine kaum Schwierigkeiten. Voll beladen federt der Rapid etwas komfortabler. Gegen Aufpreis ist auch ein Schlechtwege-Fahrwerk mit angepassten Dämpfern und erhöhter Bodenfreiheit erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

2,4 Sitze

Die Sitze des Rapid bieten einen guten Sitzkomfort und lassen sich gut unterschiedlichen Personengrößen anpassen.

⊕ Beide Vordersitze sind über einen weiten Bereich höheneinstellbar. Die Lehnen sind hoch genug, angenehm geformt und bieten dem Rücken zufriedenstellenden Halt. Zusätzliche Lordosenstützen sind allerdings nicht lieferbar. Die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Form auf, könnten aber etwas stärker konturiert sein. Insgesamt ergibt sich jedoch ein guter Seitenhalt - auch in schnell durchfahrenen Kurven. Die Rücksitzlehne und -fläche sind zufriedenstellend ausgeformt, so ergibt sich eine gute bis zufriedenstellende Sitzposition - Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

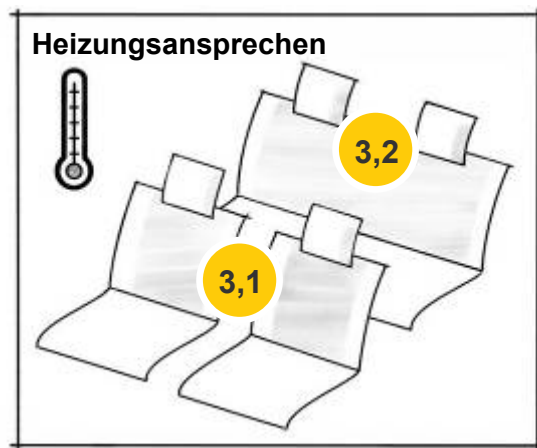
2,5 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist nie unangenehm laut, auch wenn es in dieser Fahrzeugklasse leisere Fahrzeuge gibt.

⊕ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel bei noch guten 69,5 dB(A). Weder Wind- noch Motorgeräusche dringen dabei besonders ausgeprägt in den Innenraum. Erst mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche deutlicher zu. Der 1,2 TSI Benzinmotor zeigt ein unaufdringliches und angenehmes Geräuschniveau. Im Leerlauf hört man den Motor kaum. Die Fahrgeräusche fallen ebenfalls nicht überdurchschnittlich auf, einzig die leicht polternde Hinterachse beim Überfahren von groben Hindernissen gefällt nicht ganz.

3,0 Klimatisierung

Der Skoda Rapid ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik erhältlich. Die Temperatur ist zwar für Fahrer- und Beifahrer nicht getrennt regelbar, doch lässt sich diese gut einstellen, im Automatikmodus muss nur wenig nachgeregelt werden. Die Intensität des Automatikmodus ist leider beim Rapid nicht einstellbar. Die Heizleistung liegt im zufriedenstellenden Bereich. Der Fußraum wird relativ schnell warm, was besonders bei durchgefrorenen Füßen des Fahrers von Bedeutung ist, um im Ernstfall die Reaktionsschnelligkeit der Füße zu gewährleisten. Doch bis im restlichen Innenraum Wohlfühltemperatur erreicht wird, dauert es dann doch etwas länger.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Die Motorenpalette des Rapid ist überschaubar gestaltet. Der getestete 1,2 l TSI Motor mit 105 PS markiert die Topmotorisierung. Der Motor macht den Rapid zwar nicht zum Sportler, doch flottes Vorankommen ist trotzdem garantiert. Man fühlt sich auch bei Autobahntempo nicht untermotorisiert, auf der Landstraße vermittelt der durchzugsstarke Turbomotor sogar einen Hauch von Fahrspaß. Dreht man den Motor weit aus, lassen sich Überholvorgänge in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt die nur 1,2 t schwere Limousine rund 6,4 Sekunden. Dank der 175 Nm an maximalem Drehmoment, zeigt der Motor im vierten und fünften Gang gute Elastizitätswerte. Einzig im lang übersetzten sechsten Gang lässt das Durchzugsvermögen spürbar nach.

2,2

Laufkultur

+ Insgesamt zeigt sich der Motor laufruhig und kultiviert. Mit steigenden Drehzahlen lässt sich jedoch ein leichtes Vibrieren wahrnehmen. Im unteren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor kaum präsent, lediglich unter Vollast neigt er unterhalb von 1.500 1/min zu leichtem Dröhnen.

2,0

Schaltung

+ Das Schaltgetriebe zeigt eine gute Präzision, alle Gänge sind sauber geführt und lassen sich einfach einlegen. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Einzig bei schnellen Gangwechseln kann das Getriebe gelegentlich leicht haken. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Auch wenn das Fahrzeug noch leicht vorwärts rollt, kann der Rückwärtsgang einfach und meist auch geräuschlos eingelegt werden. Eine Schaltpunktanzeige signalisiert dem Fahrer die optimalen Gang und die Schaltpunkte um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Die Kupplung lässt sich fein dosieren und besitzt einen guten Druckpunkt. Anfahren stellt dadurch keine großen Probleme dar. Eine zusätzliche Berganfahrhilfe (inkl. Reifendruckkontrolle), welche das Anfahren am Berg erleichtert, ist gegen Aufpreis lieferbar (erst ab März 2013 erhältlich).

1,5

Getriebeabstufung

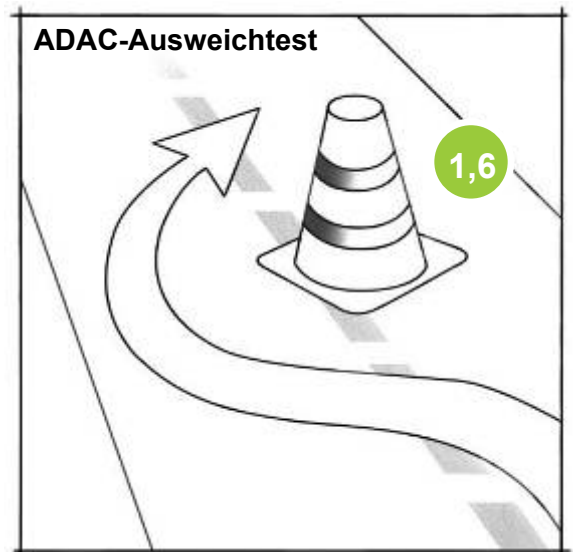
+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des drehmomentstarken Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Zu den typischen Fahrgeschwindigkeiten finden sich immer die passenden Gänge. Die Gesamtübersetzung hat Skoda relativ lang gewählt, so dass auch bei höheren Geschwindigkeiten die Drehzahlen nicht zu hoch ausfallen. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit noch moderaten 2.800 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Der Skoda Rapid zeigt ein sicheres und gut beherrschbares Fahrverhalten. Bei einem plötzlichen Spurwechsel reagiert das Fahrzeug spontan, pendelt aber um die Hinterachse nach. Der Geradeauslauf ist akzeptabel, bei hohen Geschwindigkeiten muss man aber oft leichte Lenkkorrekturen einsteuern, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest überzeugt die Limousine mit einem sicheren Fahrverhalten. Beim Gegenlenken drängt das Heck zwar leicht nach, wird aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert und lässt sich einfach in die Ausfahrgasse zurücklenken. Bei zu schneller Kurvenfahrt kündigt sich der Grenzbereich schon früh an, es bleiben genügend Reserven, um das Fahrzeug sicher um die Kurve zu lenken. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Die Traktion des Fronttrieblers ist gut. Die Traktionskontrolle greift auf rutschiger Fahrbahn recht früh ein und verhindert z.B. am Kurvenausgang das Durchdrehen des kurveninneren Rades.



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.

2,9 Lenkung*

Die elektrohydraulisch unterstützte Lenkung des Rapid funktioniert zufriedenstellend. Sie spricht um die Mittellage zwar sehr spontan an, besitzt aber eine schwammige Mittenzentrierung. Bei höheren Lenkwinkeln ist die Kraftbedarf am Lenkrad relativ gering, worunter der Fahrbahnkontakt bei schnell durchfahrenen Kurven leidet. Es müssen oft leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden, die Zielgenauigkeit ist allenfalls zufriedenstellend. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering, allerdings sind beim Lenken im Stand deutliche Lenkgeräusche vorhanden, welche durch die Lenkunterstützung der elektrohydraulischen Servolenkung hervorgerufen werden. Der Wendekreis des Rapid liegt mit 11,05 m im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse. Um die Lenkung von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind ca. drei Lenkradumdrehungen notwendig.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand, liegt der Bremsweg des Skoda Rapid bei sehr niedrigen 34,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport Maxx 86H der Größe 215/45 R16). Die Bremse spricht dabei passabel an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Die Spurtreue bei starkem Bremsen in der Kurve ist gut. Tippt man aber bei höheren Geschwindigkeiten die Bremse nur kurz an, wird das Heck etwas unruhig, insgesamt aber ein trotzdem sicheres Verhalten.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Skoda Rapid ist serienmäßig mit den nötigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Es werden aber sonst so gut wie keine weiteren Assistenzsysteme angeboten.

+ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und dem Bremsassistenten findet man bei der getesteten Variante auch in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht an Bord. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich (erst ab März 2013 lieferbar). Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen.

Passive Sicherheit - Insassen

Der Skoda Rapid ist serienmäßig mit sechs Airbags ausgestattet und kann hervorragende Crash-Ergebnisse vorweisen.

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Skoda Rapid bei der Insassensicherheit 94% der möglichen Punkte. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Neben Front- und Seitenairbags vorne sind im Rapid durchgehende Kopfairbags verbaut. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis knapp 1,90 m. Sie befinden sich nahe am Kopf, damit sie bei einem Heckaufprall möglichst optimal wirken können. Auch die hinteren Kopfstützen lassen sich weit genug ausziehen, um möglichst guten Schutz zu bieten. An den stabilen Außentürgriffen kann hohe Zugkraft aufgebracht werden, um verklemmte Türen im Falle eines Unfalls leicht öffnen zu können.

- Lediglich der Fahrersitz ist mit einem Seatbelt-Reminder (Ansnallerinnerer) ausgestattet.

Kindersicherheit

Der Skoda Rapid bietet eine gute bis akzeptable Kindersicherheit.

+ Für die Kindersicherheit erhält der Rapid bei den ADAC Crashtests gute 80% der möglichen Punkten. Beide äußeren Rücksitze verfügen über Isofix inklusive Ankerhaken. Kindersitze lassen sich damit sicher befestigen, auch wenn die Isofix-Befestigungen nicht ideal zugänglich sind. Durch die langen Gurte und gute Gurtanlenkpunkte können auf den Außensitzen Kindersitze auch mit den Fahrzeuggurten stabil und einfach befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist mittels Schlüsselschalter deaktivierbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt.

- Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form wenig zum Fixieren von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschlösser auf der Rückbank sind nicht verwechslungssicher. Die Fenster besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

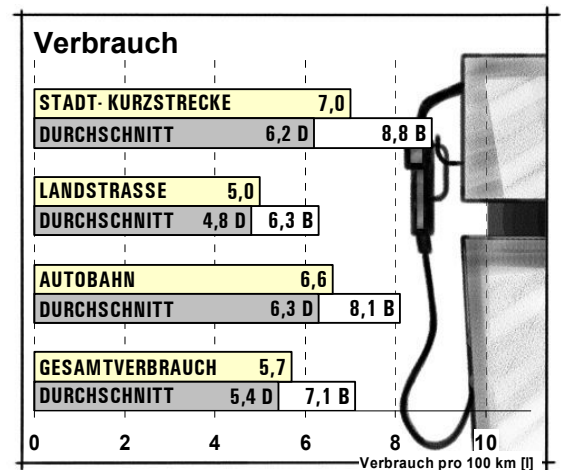
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz kann der Rapid ein gutes Ergebnis einfahren. Es werden 69% der Punkte erreicht. Die Fahrzeugfront sowie die mittleren Bereich sind gut entschärft, im Bereich der vorderen Motorhaubenkante sowie im Bereich des Scheibenrahmens ist das Verletzungsrisiko aber noch erhöht.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Rapid mit 105 PS Benzinmotor liegt bei akzeptablen 5,7 l/100 km. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 157 g/km erreicht das Fahrzeug im CO₂-Kapitel des EcoTest 30 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei recht hohen 7,0 l/100 km, ein Start-Stopp-System, welches zur Verbrauchssenkung beitragen könnte, ist nur gegen Aufpreis erhältlich (Green Tec, nicht im Testwagen vorhanden). Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,0 l, auf der Autobahn sind es 6,6 l pro 100 km.



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

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus. Einzig der Partikelaußstoß des Direkteinspritzers fällt leicht erhöht aus, was einige Punkte im EcoTest kostet. Für die Schadstoff erhält der Skoda 40 Punkte. Insgesamt erzielt das Fahrzeug mit 70 Punkten gerade noch die vier Sterne im EcoTest.

2,4 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Obwohl sich der Verbrauch des Skoda Rapid 1,2 TSI noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda Rapid besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig.

⊕ 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.

3,4 Wertstabilität*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Skoda Rapid kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein relativ stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden. Positiv wirkt sich aus, dass in nächster Zeit nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist. Die in Deutschland nicht extrem beliebte Limousinenform sowie die fehlenden Spritspartechniken (Green tec kostet Aufpreis) wirken sich dagegen eher negativ aus.

2,2 Kosten für Anschaffung*

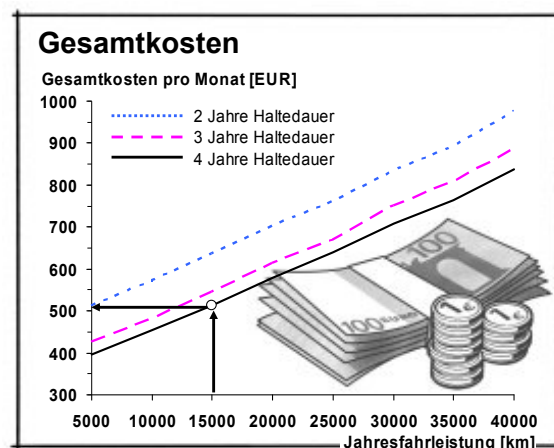
⊕ Die getestete Variante ist ab 19.860 Euro erhältlich. Das Fahrzeug zeigt sich für diese Klasse gut ausgestattet, in das optionale Green-Tec Paket mit Start-Stopp-Automatik und Bremsenergieerückgewinnung sollte aber investiert werden.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei niedrigen 54 Euro. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung fallen günstig aus. Einzig die Kosten für die Haftpflichtversicherung liegen nur im zufriedenstellenden Bereich.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Kosten fallen aufgrund des günstigen Anschaffungspreises sowie den niedrigen Fixkosten gering aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 512 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 Green tec	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1197	4/1197	4/1197	4/1197	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	55(75)	63(86)	63(86)	77(105)	77(105)	77(105)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3750	160/1500	160/1500	175/1550	175/1550	250/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	13,9	11,8	11,8	10,3	10,3	10,4	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	183	183	195	195	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	5,1 S	4,9 S	5,4 S	5,1 S	4,4 D	4,0 D
CO2 [g/km]	137	119	114	125	118	114	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/16	16/16/16	16/16/16	16/17/16	16/17/16	16/19/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	78	42	32	54	40	160	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	506	496	497	510	507	516	511
Preis [Euro]	13.990	15.110	15.510	16.110	16.510	18.410	18.810

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	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 5,0/ 6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km / 157g/km
Innengeräusch 130km/h	69,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4483/1706/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1935 mm
Leergewicht/Zuladung	1150 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	243 Euro
Monatliche Gesamtkosten	512 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/16
Grundpreis	19.860 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrhilfe)	120 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System (Green-tec)	400 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/350 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	990 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	590 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen