



Skoda Octavia 1.8 TSI Green tec Elegance DSG (7-Gang)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Der neue Octavia ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen, und das Blechkleid präsentiert sich nun kantiger. Das LED-Tagfahrlicht ist in den eckigen Scheinwerfern integriert, die Seitenlinie steigt leicht an, und das Heck wird von den optionalen LED-Rückleuchten in C-Form dominiert. Der Innenraum zeigt sich schlicht, ist aber präzise gefertigt. Das Platzangebot ist gut bis durchschnittlich, das Kofferraum-Volumen sehr großzügig. Bei der Sicherheitsausstattung gibt der Octavia ein gutes Bild ab, wenn auch nicht alle Assistenzsysteme lieferbar sind. Ein Spurhalteassistent ist erhältlich, eine Abstandsregelung gibt es aber zum Marktstart noch nicht. Ein Totwinkelassistent ist nicht lieferbar. Bi-Xenonlicht und der Fernlichtassistent kosten Aufpreis. Das Fahrwerk spricht straff auf feine Unebenheiten an und lässt den Octavia nervös wirken, hier fehlt etwas Feinschliff - ein adaptives Fahrwerk wird nicht angeboten. Der 1.8-l-TSI-Motor kann hingegen mit einer guten Laufkultur und sehr guten Fahrleistungen überzeugen - der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest ist mit 6,7 l/100 km akzeptabel. Alles in allem ein gut gelungenes Fahrzeug, das einen größeren Kofferraum als der Golf bietet, sich aber nicht so ausgewogen präsentiert. Der Anschaffungspreis von 28.060 Euro geht für die getestete Variante in Ordnung. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A5 Sportback, BMW 3er Gran Turismo, Citroën DS5, Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia.

+ sehr großer Kofferraum, sehr gute Fahrleistungen, gutes Sicherheitsangebot

- unübersichtliche Karosserie, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,1 Transport

1,9 Fahrspaß

2,1 Preis/Leistung

Stand: April 2013
Text: Martin Brand

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Bei der Verarbeitung macht der Octavia insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich verkleidet, wodurch er dennoch verschmutzen kann. Einige Kunststoffteile die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, wie große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes sind hart und dadurch kratzempfindlich. Die Dachpfosten werden nur durch Kunststoffverkleidungen ohne Stoffüberzug verdeckt.

⊕ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind meist gleichmäßig. Die Türschweller sind gut bis zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, Lackschutzleisten gibt es aber nicht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet, wirkt aber schlichter als beim Golf. Die Armaturen sind passgenau gefertigt und die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel ist einfach abschraubbar. Für die kalte Jahreszeit befindet sich ein Eiskratzer in der Tankklappe, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum untergebracht werden muss.

⊖ Die sehr schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, hier sollte standardmäßig eine Gasdruckfeder vorhanden sein. Zudem fehlt eine Geräuschdämmung auf der Innenseite. Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die -enden sind ohne schützende Leisten wodurch kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen können. Darüber hinaus sind die Reflektorleisten am Heck bruchgefährdet positioniert. Einen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht.

2,7

Alltagstauglichkeit

Der Octavia weist insgesamt eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz. Die maximale Zuladung befindet sich mit 492 kg im Klassenmittelfeld.

⊕ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis knapp 750 Kilometer möglich. Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.600 kg (ungebremst 670 kg).

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist ein Reparaturset serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis kann eine Notrad erworben werden (60 Euro, nicht im Testwagen). Radmutternschlüssel und Wagenheber sind nicht an Bord.

2,4

Sicht

Die Karosserie-Übersichtlichkeit gehört nicht zu den Stärken einer Limousine - während die Front noch recht gut abgeschätzt werden kann, ist das Heck nicht einsehbar. Die Sitzposition des Fahrers ist durchschnittlich hoch, wodurch er das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet die Limousine im hinteren Klassenmittelfeld.



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

Besonders die C-Säulen fallen sehr breit aus und schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel könnten ein größeres Sichtfeld bieten.

⊕ Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können gut wahrgenommen werden. Am Heck sind Parksensoren serienmäßig vorhanden, gegen Aufpreis auch vorn. Zudem ist ein Parklenkassistent erhältlich, der das Fahrzeug automatisch in quer und längs zur Fahrbahn liegende Parkbuchten manövriert. Durch das optionale LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei Nacht leuchten die aufpreispflichtigen Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und situationsabhängiger Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) die Umgebung vor dem Fahrzeug sehr gut aus - Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern gibt es serienmäßig. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich, dann blenden die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Der Innenspiegel blendet beim Elegance serienmäßig ab. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Scheibe zuverlässig.

⊖ Eine Rückfahrkamera, die das Rangieren erleichtern würde, ist nicht lieferbar. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen ließen. Durch das hohe Heck sind niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich sehr schlecht erkennbar.

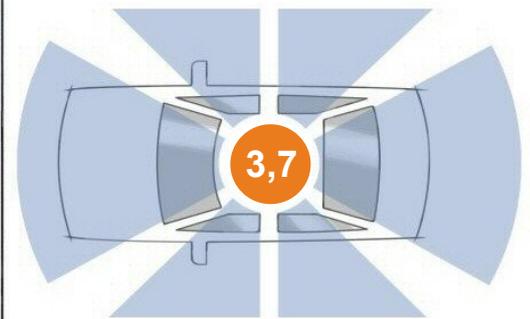
2,7 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche liegt mit knapp 52 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Große Personen müssen etwas auf den Kopf aufpassen, da dieser am Dach gestoßen werden kann. Beim Öffnen der Hecktüren ist Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann dies der Kopfhöhe entsprechen.

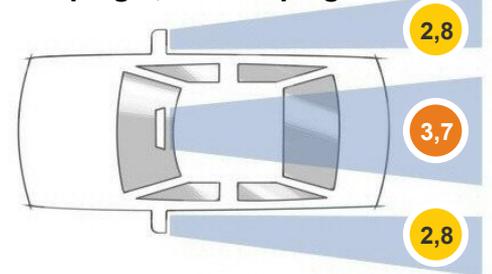
⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Kessy" ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da sich das Fahrzeug durch Sensoren in den Vordertüren öffnen lässt. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Die Tür ausschnitte fallen groß aus, man gelangt recht bequem ins Fahrzeug. Es gibt für alle außen sitzenden Insassen Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türschweller liegen nicht zu hoch, so dass man die Füße nicht weit anheben muss. Bei Dunkelheit wird das Fahrzeugumfeld nach dem Auf- und Abschließen des Fahrzeugs beleuchtet.

⊖ Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist sehr groß. Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Ausstieg mehr möglich (Safe-Verriegelung; diese kann durch zweimaliges Betätigen deaktiviert werden).

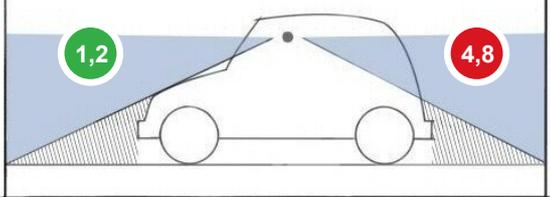
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

1,4 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 520 l, wird die Hutablage ausgebaut lassen sich bis zu 620 l verstauen. Nach dem Umlegen der Rückbank finden 875 l bis zur Hutablage und 1.385 l dachhoch Platz. Dann lassen sich zehn handelsübliche Getränkekisten im Ladeabteil unterbringen.



Der Kofferraum ist zwar gegenüber dem Vorgängermodell um 30 l etwas kleiner ausgefallen, setzt aber mit 520 l immer noch den Maßstab in der Mittelklasse.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe ist groß und schwer, dadurch lässt sie sich nicht so leicht anheben. Zum Schließen gibt es den Skoda-typischen, gut greifbaren Gummiknubbel an der Heckklappen-Innenseite. Die Ladekante liegt mit 70 Zentimetern über der Straße in einer zufriedenstellenden Höhe. Das Ladeabteil ist tief, wodurch sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nicht gut erreichen lassen. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

+ Die Heckklappe schwingt weit nach oben und bietet auch großen Personen genügend Platz darunter. Zudem fällt die Ladeöffnung großzügig aus. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und ist mit zwei Lampen gut beleuchtet.

- Zum Ausladen muss das Ladegut über die 20 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank stört eine Stufe am Boden.

2,5 Kofferraum-Variabilität

+ Der Octavia weist eine noch gute Kofferraum-Variabilität auf. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand, aber aufgrund des tiefen Ladeabteils nur von vorn möglich. Kleine Utensilien lassen sich mit einem großen Netz im Kofferraum, unter dem Kofferraumboden oder seitlich in einem kleinen Fach befördern. Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine praktische Ladeluke in der Rücksitzlehne. Optional kann beim Beifahrersitz die Lehne vollständig umgelegt werden (nicht im Testwagen).

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können unter Umständen die Gurte beschädigt werden.

2,0 INNENRAUM

1,5 Bedienung

+ Der Octavia bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem großen Navigationssystem "Columbus" eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Motorstart erfolgt über einen im Lenkstockhebel positionierten und beleuchteten Knopf - die Lage ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Der Wählhebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet, die Piktogramme nur in der AUTO-Stellung - dann sind das Ablend- und Fernlicht sensorgesteuert.

Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Schalters aktiviert. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten, alternativ kann die Steuerung auch dem serienmäßigen Regensensor überlassen werden. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich einwandfrei ablesen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Sind die Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Bordcomputer weist zahlreiche Informationsmöglichkeiten (Lang- und Kurzzeitspeicher) auf. Die Fahrdaten (wie Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) werden im Multifunktionsdisplay und/oder im Navigationsbildschirm angezeigt. Der Hauptbildschirm wird durch Berührung bedient und besitzt einen Annäherungssensor. Der Sensor erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Möchte man die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung aber etwas Gewöhnungszeit. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der in dieser Variante serienmäßigen Klimaautomatik (Climatronic) sehr schnell. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Das Audiosystem lässt sich ebenfalls leicht bedienen und das optionale "Canton" Soundsystem (mit Subwoofer) bietet auch bei lauter Musik einen guten Klang. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis das Fenster in die entsprechende Endposition kommt. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Vorn große Türfächer, Becherhalter in der Mittelkonsole, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und ein Fach unter dem Beifahrersitz. Hinten gibt es Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Vordersitzen und große Türfächer. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet sowie klimatisiert. Leseleuchten sind für alle außen Sitzenden vorhanden.



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen nach wie vor für den Skoda Octavia.

- ⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen.

2,1

Raumangebot vorne*

- ⊕ Der Octavia bietet den vorderen Insassen gute Platzverhältnisse, besonders die Kopffreiheit fällt großzügig aus. Es finden Personen bis rund zwei Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wird aber etwas durch die breite Mittelkonsole (besonders im Kniebereich) gemindert.
- ⊖ Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich gering aus.

2,6 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Platzangebot ebenfalls gut, doch hier könnte die Kopffreiheit großzügiger ausfallen. Passagiere bis knapp 1,90 m können bequem Platz nehmen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Im Fond liegt die Innenbreite im hinteren Klassenmittelfeld.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

In der getesteten Variante lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Rückbank umlegen, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung tendiert eher in Richtung straff und passt damit nicht gänzlich zur komfortablen Limousine. Durch das straffe Ansprechen dringen Querfugen (besonders an der Hinterachse) deutlich bis in den Innenraum durch. Raue Fahrbahnbeläge lassen den Octavia nervös wirken - eine durchschnittliche Stuckerneigung ist vorhanden. Auch Kopfsteinpflasterbeläge werden deutlich von den Insassen wahrgenommen. Voll beladen spricht die Federung auf kleine Unebenheiten etwas feiner an, allerdings ist dann bei langen Wellen eine leichte Nachschwingtendenz vorhanden. Adaptive Dämpfer, die sich entsprechend dem Fahrbahnuntergrund anpassen könnten, sind für den Octavia nicht lieferbar.

⊕ Unbeladen schluckt die Limousine lange Fahrbahnunebenheiten souverän. Kurze Wellen und Einzelhindernisse dringen weniger gedämpft bis zu den Insassen durch, werden insgesamt aber ordentlich abgefedert. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als recht gut gedämpft. Insgesamt kann noch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,3 Sitze

⊕ Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten insgesamt einen guten Komfort - die Atmungsaktivität der Leder-/Alcantara-Sitze geht in Ordnung. Die vorderen Sitze lassen sich in der Höhe einstellen, dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine gute Sitzposition - eine Neigungseinstellung der Sitzfläche fehlt aber. Die Lehnen sind hoch und recht gut konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Konturen der recht kurzen Sitzflächen gehen in Ordnung. Beide Vordersitze besitzen eine manuell in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da es ein stabiles Trittbrett gibt. Die Sitzposition auf den recht wenig konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

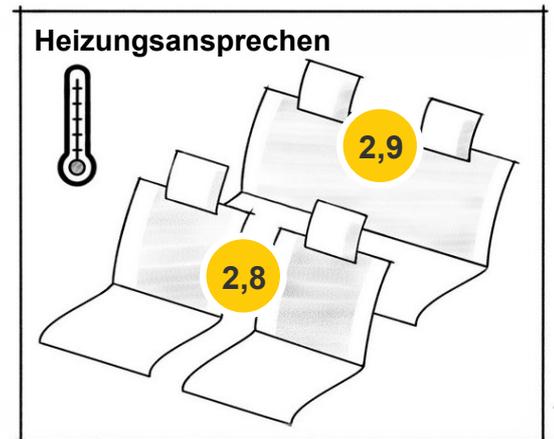
2,1 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 68,2 dB(A). Motorgeräusche halten sich meist im Hintergrund und Abrollgeräusche dringen ebenfalls nicht zu stark in den Innenraum. Windgeräusche sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärker an den Türrahmen zu vernehmen.

2,0 Klimatisierung

Die Heizung spricht vorn wie hinten zufriedenstellend an, so dass es nicht zu lange dauert bis beim ADAC Heizungstest angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

⊕ In der getesteten Variante ist der Octavia serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet, diese arbeitet fein und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche einzeln ausgewählt werden. Die Intensitätseinstellung der Automatik kann im Menü verändert werden. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Der 1.8 Liter TSI Motor leistet maximal 180 Pferdestärken (bei 5100 U/min) und entfacht sein maximales Drehmoment von 250 Nm bereits bei 1250 U/min - damit kann der Octavia bei den Fahrleistungen ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 3,9 Sekunden absolviert.

1,8 Laufkultur

⊕ Das aufgeladene Aggregat bietet eine gute aber nicht tadellose Laufkultur. Er läuft insgesamt unauffällig ruhig, um 1250 U/min sind aber deutliche Vibrationen am Lenkrad spürbar - das DSG meidet jedoch diesen Drehzahlbereich. Im gleichen Drehzahlbereich erzeugt der Motor auch leichte Störfrequenzen - unangenehm wird es aber nie.

1,7 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) passt gut zur Motorcharakteristik. Der Anfahrvorgang ist zwar recht komfortabel, es vergeht aber etwas Zeit nach der Gaspedalbetätigung bis das Fahrzeug anfährt. Im normalen Fahrbetrieb schaltet das Direktschaltgetriebe die Gänge zügig und ruckfrei durch. Etwas sanfter und schneller könnten sich die Schaltvorgänge jedoch beim wieder Durchbeschleunigen nach einer Ausrollphase realisieren lassen (z.B. wenn man an eine Kreuzung hin rollt aber nicht vollständig stehen bleiben muss). Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen rollt das Fahrzeug nicht nach hinten.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Ganganschlüsse des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes sind stimmig, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei der Gesamtübersetzung hat Skoda einen guten Mittelweg gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2800 U/min nicht zu hoch und weist gute Zugkraftreserven auf. Mit einer etwas längeren Übersetzung würde der Motor auch gut zurecht kommen und gleichzeitig etwas sparsamer mit dem Kraftstoff umgehen.

1,9

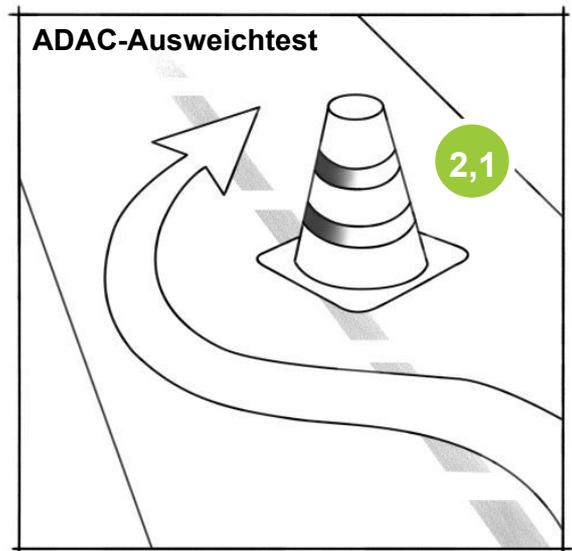
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Im Ganzen zeigt der Octavia eine gute Fahrstabilität, etwas mehr Feinschliff würde ihn aber ausgeglichener wirken lassen. Die Limousine spricht zwar schnell auf plötzliche Spurwechsel an, benötigt aber einen kurzen Augenblick bis sie stabil der vorgegebenen Richtung folgt. Dynamische Lenkimpulse quittiert der Octavia mit einem leicht nachpendelndem Heck - stabilisiert sich aber schnell wieder. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Spurtreue der Limousine. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Skoda gut ab, könnte sich aber souveräner präsentieren. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich, aufgrund etwas verzögert aufbauender Seitenführungskräfte an der Hinterachse, mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Die Folge sind deutliche ESP-Eingriffe, die das Fahrzeug stabilisieren und gleichzeitig Geschwindigkeit abbauen. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner Gegenpendler. Eine Schleudergefahr besteht nicht. Der Octavia ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre (EDS) ausgestattet - dies verbessert die Traktion, da die Drehzahlen der Antriebsräder verglichen werden und beim Durchdrehen eines Rades das System dieses entsprechend abbremst. Das Kurvenverhalten des Octavia ist tendenziell untersteuernd und damit sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch wird aber im beladenen Zustand früher erreicht. Leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind vorhanden.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,3

Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Skoda gut gelungen, allerdings fehlt es auch hier etwas an Feinschliff. Sie spricht schnell auf Lenkradbewegungen an, vermittelt dem Fahrer aber besonders um die Mittellage wenig Rückmeldung - eine definiertere Mittenzentrierung würde mehr Sicherheit bieten, besonders beim Geradeauslauf. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser, aber auch hier wünscht man sich etwas mehr Rückmeldung. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis ist mit 11,15 m für diese Fahrzeugklasse gering.

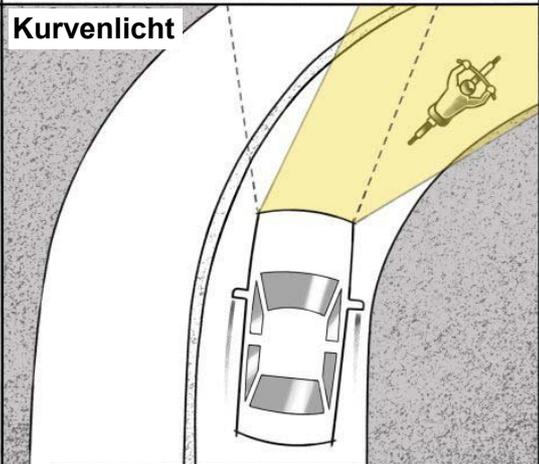
1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT ; 225/45 R17 91W) - das ist ein sehr guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Octavia klar auf Stabilität ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

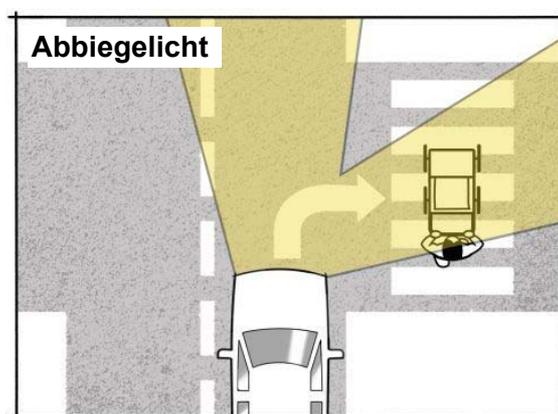
1,5 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

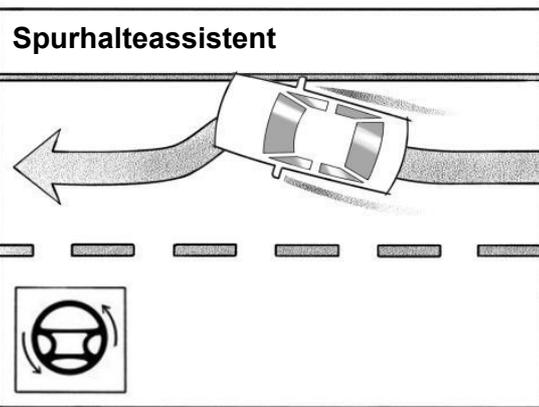
⊕ Skoda bietet ein gutes Angebot an aktiver Sicherheitsausstattung an, der Octavia hat aber nicht das Niveau des Golf VII. Die Mittelklasse-Limousine ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letztere hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Aufpreisfrei findet man zudem ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung), Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten - Abbieglicht ist Serie. Optional ist ein Spurhalteassistent (Lane Assist) erhältlich. Er erfasst über eine Kamera die Fahrspuren, droht das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück - das System funktioniert insgesamt zuverlässig. Gegen weiteren Aufpreis gibt es eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und eine Müdigkeitswarnung. Letztere analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und fordert diesen bei nachlassender Konzentration oder Müdigkeit zu einer Pause auf. Bei einer Vollverzögerung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Zudem sind die LED-Rückleuchten gut zu erkennen. Rückstrahler in den Vordertüren warnen andere Verkehrsteilnehmer bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur in der Parkstellung gestartet werden kann. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.



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



Abbieglicht
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.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

- Eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und Notbremsfunktion ist für den Octavia noch nicht erhältlich, diese wird erst mit dem Modelljahr 2014 angeboten. Ein Totwinkel-Assistent ist ebenfalls nicht lieferbar.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,70 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung, könnte aber geringer sein.

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Octavia einen Erfüllungsgrad von 93 Prozent auf. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es den proaktiven Insassenschutz, dann sind auch Seitenairbags für die hinteren Insassen vorhanden. Zudem werden bei einer sehr starken Bremsung, bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für knapp 1,90 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist sehr gering, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere (außen) wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Darüber hinaus ist der Octavia serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebaut werden.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,9 Kindersicherheit

Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander genügend Platz und auf den äußeren Fondplätzen ist eine Montage hoher Sitze nur geradeso möglich.

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Octavia mit einem Erfüllungsgrad von 86 Prozent ein gutes Ergebnis einfahren. Er bietet auf den Fondaußenplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Gegen Aufpreis ist auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System erhältlich (nicht im Testwagen). Die Gurte reichen für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sind kurz und fest - das vereinfacht die Einhandmontage von Kindersitzen. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz sind die Abstände der Gurtanklenkpunkte optimal. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und frühzeitig, so wird ein Verletzungsrisiko reduziert. Vorn rechts erweist sich auch die Position der Gurtanklenkpunkte günstig. Es sind auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen erlaubt und der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden.

– Die Position der Gurtanlenkpunkte erweist sich auf den äußeren Fondplätzen als ungünstig, da der Gurt auf das Sitzpolster drückt. Zudem weist das Polster eine ungünstige Sitzkontur auf. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist am Fondmittelsitz für breite Rückhaltesysteme zu gering. Darüber hinaus sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

1,7 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Octavia 82 Prozent der möglichen Punkte. Dafür sorgt u.a. die aktive Motorhaube, die beim Fußgängeraufprall den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Zudem sind der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft.

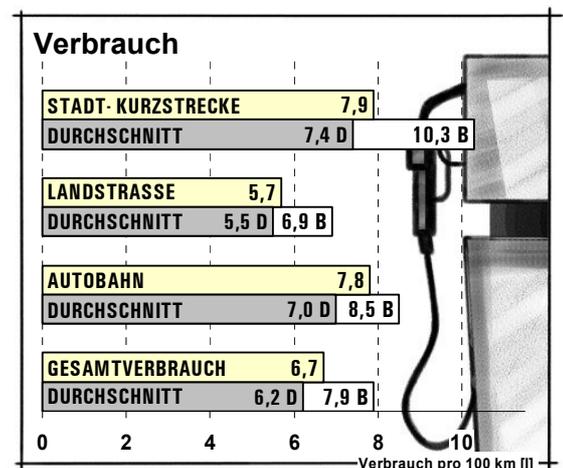
– Zu aggressiv sind noch die Vorderkante und die seitlichen Rahmen der Windschutzscheibe.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel landet der Octavia 1.8 TSI Green tec im Klassenmittelfeld. Mit einem ermittelten CO2-Ausstoß von 185 g/km erhält er 28 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,9 l/100 km innerorts, 5,7 l/100 km außerorts und 7,8 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen.

+ Die getestete Variante ist serienmäßig mit einer Start-Stopp-Automatik und Bremsenergie-Rückgewinnung ausgestattet.



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

1,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Es fällt keine Schadstoffgruppe negativ auf, so dass hier 49 von 50 möglichen Punkten vergeben werden können. Insgesamt bringt es der Octavia 1.8 TSI auf 77 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

2,2 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Was im Falle des Octavia 1.8 TSI aufgrund des durchschnittlichen Verbrauchs zu einer ausreichenden Benotung führt.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,8 Wertstabilität*

Da der Octavia ein völlig neues Modell darstellt, ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen. Allerdings ist der Skoda mit der getesteten Motorisierung kein Spritsparmodell - insgesamt wird aber ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,8 Kosten für Anschaffung*

Der getestete Octavia 1.8 TSI DSG kostet in der Top-Ausstattung "Elegance" mindestens 28.060 Euro - das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Fahrzeugklasse. Die Serienausstattung erweist sich ebenfalls als durchschnittlich. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 2.700 Euro aufgewendet werden. Darüber hinaus ist auch das Fahrerassistenzpaket "Traveller" empfehlenswert, aber mit einem Preis von 2.590 Euro nicht besonders günstig.

1,6 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten des Octavia 1.8 TSI DSG sind nicht zu hoch. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 80 Euro und auch die Versicherungskosten bleiben überschaubar. Während die HaftpflichtEinstufung günstig und die Vollkaskoeinstufung durchschnittlich ist, fällt die Teilkaskoeinstufung teuer aus (KH: 15; TK: 23; VK: 19).

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 645 Euro im Klassenvergleich nicht zu hoch. Nur die Betriebskosten zeigen sich erhöht, in den anderen Kostenkapiteln kann sich der Octavia gute bis durchschnittliche Bewertungen sichern.

DIE MOTORVARIANTEN						
in der preisgünstigsten Modellversion						
TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.4 TSI Green tec	1.8 TSI Green tec	1.6 TDI Green tec	2.0 TDI Green tec
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	250/1500	250/1250	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,0	10,3	8,4	7,3	10,8	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	196	215	233	195	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,3 S	6,1 S	3,8 D	4,1 D
CO2 [g/km]	119	114	121	141	99	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	17/18/21	15/19/23	16/18/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	42	32	50	98	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	505	513	550	631	516	587
Preis [Euro]	15.990	17.690	19.690	24.190	20.090	24.690

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/5,7/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	132 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	185 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1360 kg/492 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	745 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	141 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	645 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/23
Grundpreis	28.060 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (DSG)	1.800 Euro ^o
Berganfahrhilfe (bei DSG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	965 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	965 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 710 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen