



## Skoda Octavia 1.2 TSI Green tec Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse  
(77 kW / 105 PS)

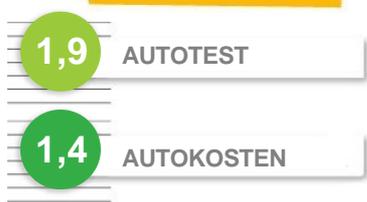
**D**er Octavia 1.2-TSI ist für alle eine Alternative, die ein geräumiges Fahrzeug mit niedrigem Spritverbrauch suchen. Der kleine (aufgeladene) Ottomotor leistet maximal 105 PS. Damit kann die Limousine (mit einem Leergewicht von 1.270 Kilogramm) zwar nur ein durchschnittliches Ergebnis bei den Fahrleistungen erzielen, wirklich untermotorisiert ist sie aber nicht: Für den alltäglichen Gebrauch reicht der Motor völlig aus. Punkten kann der Octavia im ADAC EcoTest: Hier wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter auf 100 km ermittelt - das ist ein guter Wert im Klassenvergleich. Ihre Trümpfe kann die Limousine besonders beim Platzangebot ausspielen. Während das Innenraumangebot „nur“ gut ist, zeigt sich der Kofferraum im Klassenvergleich sehr großzügig. Punkten kann der Octavia nun auch bei der Sicherheitsausstattung. Während bisher nur Xenonlicht, Spurhalteassistent, Reifendruckkontrollsystem und Müdigkeitswarnung erhältlich waren, kann jetzt auch eine Abstandsregelung mit Notbremssystem geordert werden - unterhalb von 30 km/h mit City-Notbremsfunktion. Das System warnt den Fahrer in mehreren Stufen, falls eine Kollision droht. Reagiert dieser nicht, wird im Notfall automatisch eine Vollbremsung eingeleitet. Ein Totwinkelassistent ist allerdings weiterhin nicht lieferbar. Das Fahrwerk bietet genügend Federungskomfort, tendiert aber in Richtung straff - leider ist für den Skoda ein adaptives Fahrwerk nicht erhältlich. Zu haben ist die Limousine in der getesteten Variante ab 22.160 Euro - das ist für die Fahrzeugklasse ein günstiger Anschaffungspreis.

**Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A5 Sportback, BMW 3er Gran Turismo, Citroën DS5, Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia, Renault Laguna.

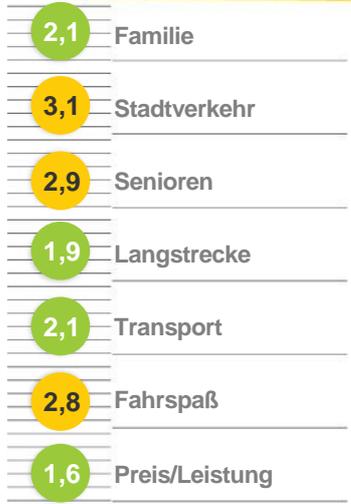
- +** sehr großer Kofferraum, niedriger Verbrauch, viele Assistenzsysteme erhältlich, geringer Anschaffungspreis
- unübersichtliche Karosserie, Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, Ersatzrad entspricht nicht der Fahrbereifung



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2013  
Text: Martin Brand

2,3

## 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.

2,3

### Alltagstauglichkeit

**+** Der Octavia weist insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung liegt mit 492 kg im Klassenmittelfeld. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis knapp 930 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.300 kg. Ungebremste Lasten dürfen bis 610 Kilogramm gezogen werden. Im Testwagen war ein aufpreispflichtiges Reserverad, das allerdings nicht der Fahrbereifung entspricht, verbaut. Dann sind auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

**-** Der Octavia ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich jedoch im Falle einer Reifenpanne als unbrauchbar erweisen kann.

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. 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. Aufgrund des Tagfahrlichts 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 das Fahrerassistenzpaket Traveller erhältlich. Dann ist der Octavia mit einem Fernlichtassistenten und automatisch abblendenden Außenspiegeln ausgestattet. 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 keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen ließen. Durch das hohe Heck sind niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich sehr schlecht erkennbar.

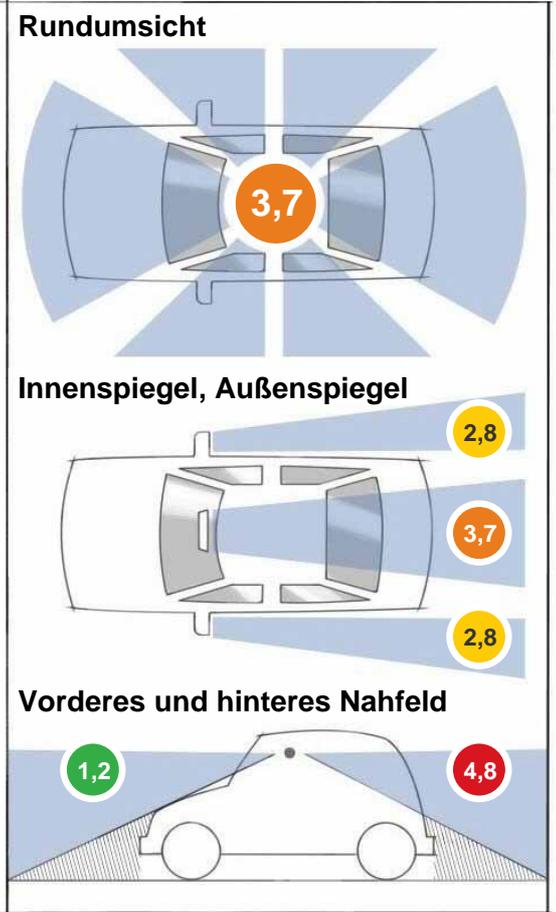
## 2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 (vorn und hinten drei Rasterungen). Die Türausschnitte fallen groß aus und die Sitzfläche liegt mit knapp 52 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Die Schweller sind tief positioniert, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Insgesamt gelangt man recht bequem ins Fahrzeug, große Personen sollten jedoch auf den Kopf achten, da dieser leicht an der Dachkante gestoßen werden kann. Es gibt für alle außen sitzenden Insassen Haltegriffe am Dachhimmel. 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). 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.



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



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.

---

## 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. Es können bis zu zehn handelsüblicher Getränkeboxen im Ladeabteil untergebracht werden. Nach dem Umlegen der Rückbank finden 875 l bis zur Hutablage und 1.385 l dachhoch Platz.



---

## 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 rund 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.

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

---

## 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. Gegen Aufpreis kann auch ein Skisack erworben werden (nicht im Testwagen).

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

---

## 2,0 INNENRAUM

---

### 1,6 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 Lenkstock positionierten und beleuchteten Knopf - die Lage ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Der Schalthebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet (wenn Zündung an), die Piktogramme nur in der AUTO-Stellung - dann sind das Abblend- 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 fährt. 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. Der Einsteller der Lordosenstütze ist ungünstig positioniert.

## 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 könnte hier 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. Das Raumempfinden ist angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.



---

## 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. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

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

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Adaptive Dämpfer, die sich entsprechend dem Fahrbahnuntergrund anpassen könnten, sind für den Octavia nicht lieferbar.

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist insgesamt ausgewogen, allerdings könnte die Limousine speziell bei unregelmäßigen Untergründen und Querfugen feiner ansprechen. Lange Fahrbahnwellen schluckt die Limousine ordentlich, wenn auch die Karosserie (besonders beladen) schon deutlich ausfedert. Kurzweilige Fahrbahnuntergründe dringen recht deutlich bis zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Unregelmäßige Untergründe regen die Limousine zum Stuckern an und lassen den Octavia etwas nervös wirken. Voll beladen spricht die Federung auf kleine Unebenheiten etwas feiner an. Einzelhindernisse und Geschwindigkeitshügel werden ordentlich gefedert. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden besonders akustisch wahrgenommen, dringen aber nicht zu stark in den Innenraum. Insgesamt kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als recht gut gedämpft.

---

### 2,3 Sitze

⊕ Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten insgesamt einen guten Komfort - die Atmungsaktivität der Stoff-Leder-Kombination 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 ordentlich konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Konturen der recht kurzen Sitzflächen gehen ebenfalls 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.

⊖ Im Fond sind sowohl die Sitzflächen als auch -lehnen wenig konturiert und bieten dadurch kaum Seitenhalt.

---

## 2,0 Innengeräusch

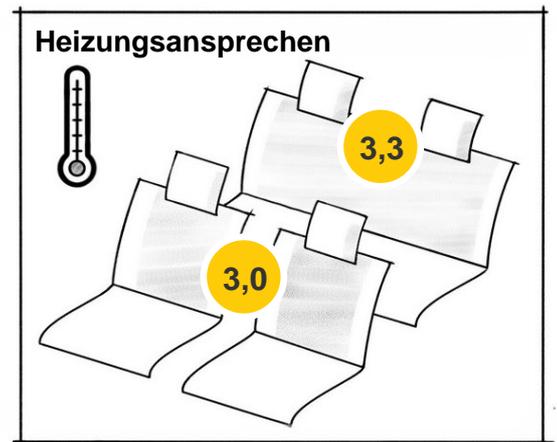
⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 66,9 dB(A). Motorgeräusche halten sich meist im Hintergrund, werden mit steigenden Drehzahlen jedoch präsenter. Abrollgeräusche dringen nicht zu stark in den Innenraum, sind aber bei schlechten Fahrbahnuntergründen durchaus vorhanden. Windgeräusche fallen besonders bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärker an den Türrahmen auf, werden aber nicht als zu störend wahrgenommen.

---

## 2,1 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.

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,0 Fahrleistungen\*

Der 1.2-Liter TSI Motor leistet maximal 105 Pferdestärken (bei 4.500 U/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 175 Nm bei 1.550 U/min. Damit kann der Octavia ein durchschnittliches Ergebnis bei den Fahrleistungen einfahren. Die Elastizitätswerte sind in den drei größten Gängen zufriedenstellend und auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in akzeptablen 6,5 Sekunden absolviert. Trotz der geringen Motorleistung fühlt man sich im Octavia nicht untermotorisiert.

---

## 2,3 Laufkultur

⊕ Das aufgeladene Aggregat bietet eine gute aber nicht tadellose Laufkultur. Der Ottomotor läuft insgesamt vibrationsarm, wenn auch besonders zwischen 1.000 und 1.500 U/min unter Last Vibrationen am Lenkrad spürbar sind. In diesem Drehzahlbereich erzeugt das Aggregat auch deutlich wahrnehmbare Störfrequenzen. Bei sehr hohen Drehzahlen wird der Motor laut.

1,9

## Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Skoda gut gelungen. Die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich leicht einlegen, wenn auch ein kleiner Widerstand vorhanden ist. Bei schnellen Schaltvorgängen fällt der Widerstand etwas deutlicher aus. Die Schaltwege erweisen sich als nicht zu lang. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich leicht einlegen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Die Start-Stopp- Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zügig an und ermöglicht so eine verzögerungsfreie Weiterfahrt. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, allerdings muss beim Losfahren gelegentlich etwas mit Kupplung und Gaspedal gespielt werden, wenn man ruckfrei anfahren möchte.

2,3

## Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestuft, beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nicht zu kurz gewählt, so dass der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit moderaten Drehzahlen (2.900 U/min) arbeitet. Allerdings sind dann wenig Zugkraftreserven im größten Gang vorhanden. Bei Überholmanövern oder auch an Steigungen muss gelegentlich ein Gang zurück geschaltet werden.

1,9

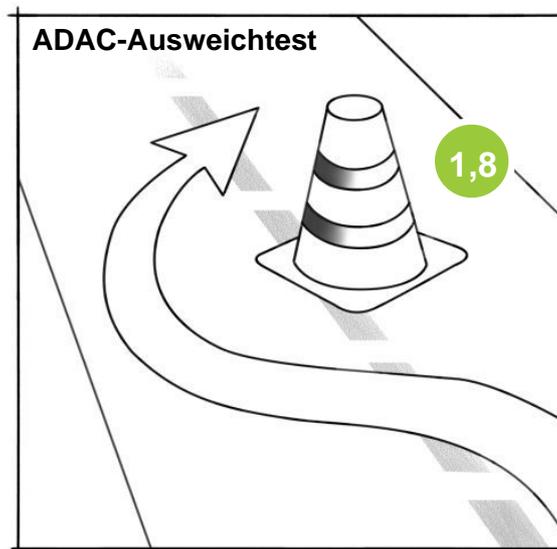
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### Fahrstabilität

⊕ Im Ganzen zeigt der Octavia eine gute Fahrstabilität. Der Skoda spricht gut auf Lenkbefehle an und setzt diese nahezu unverzögert um. Bei plötzlichen Lenkimpulsen schwingt das Heck einmal nach, anschließend stabilisiert sich die Limousine wieder. Im ADAC Ausweichtest gibt der Skoda ein gutes Bild ab. Bei geringen Lenkwinkeln lässt er sich problemlos und weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang mit größeren Lenkwinkeln eingeleitet, drängt zunächst das Heck etwas. Dann regelt das ESP, was ein deutliches Untersteuern zur Folge hat - dieses Verhalten überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Dann entsteht aber auch ein Gegenpendler beim Einfahren in die Ausfahrgasse. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Die Limousine zeigt sich von Lastwechseln in Kurven recht unbeeindruckt und weist eine gute Richtungsstabilität auf. Der Octavia ist serienmäßig mit einer Antischlupfregelung (ASR) und 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.

### 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\*

Für den 1.2-TSI-Motor ist die Fahrprofilauswahl (Einstellbarkeit der Lenkunterstützung) nicht erhältlich.

⊕ Die Lenkungsabstimmung ist Skoda gut gelungen. Die Lenkung spricht bei plötzlichen Lenkimpulsen schnell an und kann mit einer guten Zielgenauigkeit punkten, wenn auch etwas Spiel um die Mittellage vorhanden ist. Daher sind besonders bei langgezogenen Kurven (mit geringen Lenkwinkeln) gelegentliche Korrekturen notwendig. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn, mit der Fahrprofilauswahl ist die Rückmeldung besonders im Sport-Modus jedoch besser. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis geht mit 11,15 m für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

1,5

## Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann mit guter Wirkung und Belastbarkeit überzeugen. Die Limousine steht nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,7 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.

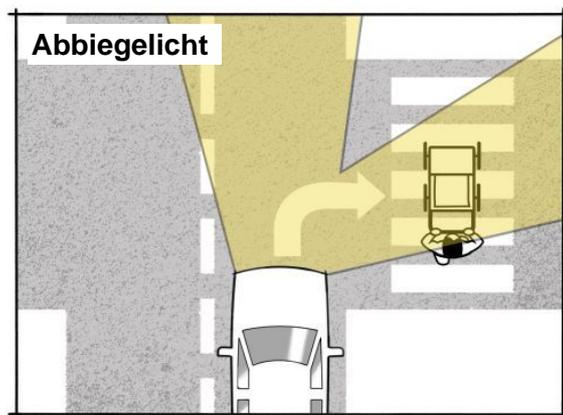
1,4

## SICHERHEIT

1,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Skoda bietet ein gutes Angebot an aktiver Sicherheitsausstattung an. Die Mittelklasse-Limousine ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Optional ist nun der Frontradarassistent erhältlich. Das System überwacht den Abstand zu Vorfahrern und warnt den Fahrer in vier Stufen, falls der Sicherheitsabstand zu gering ausfällt. Zunächst erhält der Fahrer eine optische Warnung, im nächsten Schritt eine optische und akustische Warnung, zudem wird die Bremsanlage auf eine Bremsung vorbereitet. Reagiert der Fahrer nicht, wird ein Bremsruck mit automatischer Teilbremsung eingeleitet. Reagiert der Fahrer weiterhin nicht, wird der Bremsassistent auf höchste Sensitivität gesetzt - es folgt eine automatische Notbremsung, die einen Aufprall vermeiden bzw. die Folgen reduzieren kann. Darüber hinaus arbeitet das System zwischen 5 und 30 km/h als City-Notbremsfunktion. Im Notfall wird der Skoda unterhalb von 30 km/h automatisch bis zum Stillstand abgebremst. Aufpreisfrei findet man ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt.



Abbiegeleuchte

**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.**

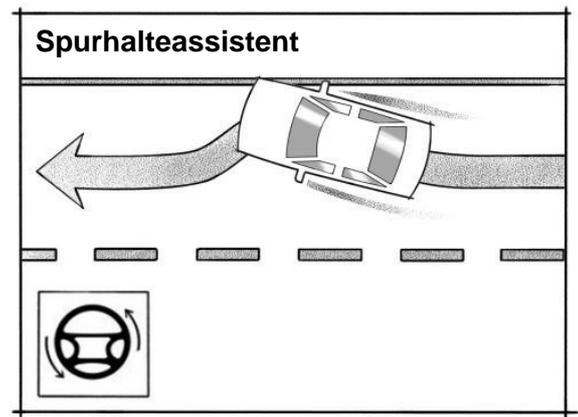
Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung), Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten - Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) ist Serie. Optional ist ein Spurhalteassistent (Lane Assist) erhältlich. Er erfasst 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. Ordert man das Fahrerassistenzpaket Traveller, sind zudem (Lane Assist) eine Verkehrszeichenerkennung und ein Fernlichtassistent an Bord. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Müdigkeitswarnung erhältlich. Diese analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und fordert diesen bei nachlassender Konzentration oder Müdigkeit zu einer Pause auf. Bei einer Vollverzögerung blinken zunächst die Bremslichter und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Zudem gibt es für den Octavia optionale LED-Rückleuchten, die gut erkennbar sind. Rückstrahler in den Vordertüren warnen andere Verkehrsteilnehmer bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit betätigter Kupplung gestartet werden kann. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.

⊖ Ein Totwinkel-Assistent ist für den Octavia nicht lieferbar.

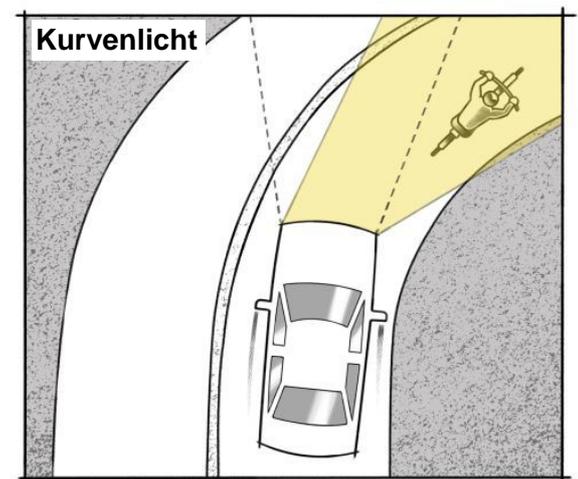
## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

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 erhält der Octavia 93 Prozent der möglichen Punkte. 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.



**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.



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

## 2,1 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 erreicht der Octavia mit 86 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. 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 Gurtanlenkpunkte optimal. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig, könnte aber etwas früher Einsetzen. Vorn rechts erweist sich auch die Position der Gurtanlenkpunkte als günstig. Es sind auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen erlaubt und der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden.

⊖ Die Position der Gurtanlenkpunkte ist auf den äußeren Fondplätzen 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

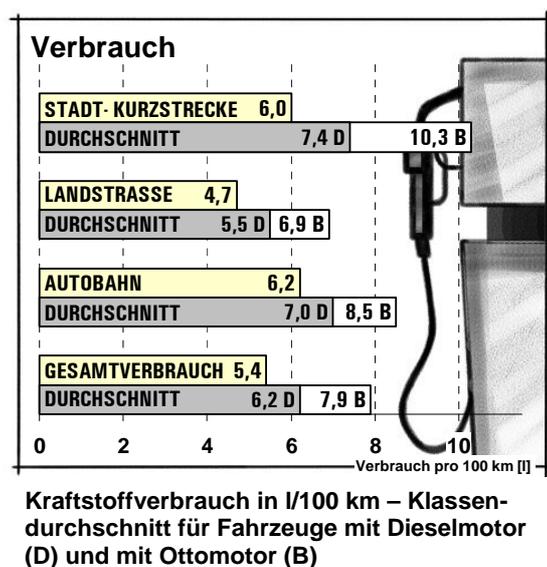
⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Octavia 82 Prozent der möglichen Punkte. Dafür sorgt u.a. die aktive Motorhaube, die beim Fußgängeraufprall den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Zudem sind der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft.

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

## 1,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO2\*

⊕ In diesem Kapitel kann der Octavia 1.2 TSI ein gutes Ergebnis einfahren. Im EcoTest wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 149 g/km ermittelt. Das entspricht 39 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Den Octavia gibt es serienmäßig mit Start-Stopp-System und Bremsenergie-Rückgewinnung. Im Stadtbetrieb verbraucht der Octavia 1.2 TSI 6,0 l/100 km und außerorts genehmigt er sich 4,7 l/100 km. Im Autobahnzyklus wurde ein Verbrauch von 6.2 l/100 km ermittelt.



## 1,1 Schadstoffe

⊕ Hier kann der Octavia 1.2 TSI ein sehr gutes Ergebnis erzielen. Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf, die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. In diesem Kapitel erzielt der Skoda 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit dem CO<sub>2</sub>-Ergebnis bringt es der Octavia auf 88 Punkte im ADAC EcoTest - das entspricht vier von fünf Sternen.

## 1,4 AUTOKOSTEN

### 2,8 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Octavia 1.2 TSI recht sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, landet er in diesem Kapitel im guten Klassenmittelfeld.

### 1,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Skoda Octavia besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1,2 Liter-Motor besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller erst bei 240.000 km und dann alle weiteren 30.000 km geprüft und dann, falls notwendig, gewechselt 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.

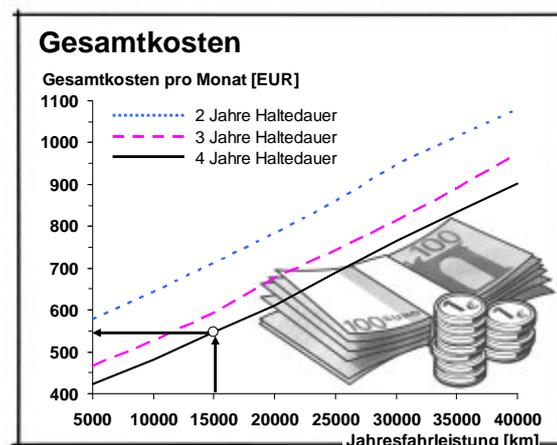
⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

### 3,0 Wertstabilität\*

Der Octavia Limousine wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass die Limousine ein völlig neues Modell darstellt. Mit der getesteten Motorisierung eignet er sich allerdings nur bedingt für Vielfahrer.

### 1,7 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der getestete Octavia 1.2 TSI kostet in der Top-Ausstattung "Elegance" mindestens 22.160 Euro - das ist ein günstiger Preis in dieser Fahrzeugklasse. Die Serienausstattung erweist sich als durchschnittlich. Während einige Komfortdetails wie eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik und ein Lichtsensor sowie sicherheitsrelevante Details wie die Multikollisionsbremse serienmäßig an Bord sind, muss man für weitere empfehlenswerte Extras Aufpreis zahlen. Dazu zählen zum Beispiel Xenonscheinwerfer, der proaktive Insassenschutz mit Seitenairbags hinten oder auch der Frontassist. Darüber hinaus ist auch das Fahrerassistenzpaket "Traveller" empfehlenswert, aber mit einem Preis von 2.390 Euro nicht besonders günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 547 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

0,6

## Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten des Octavia 1.2 TSI sind sehr niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 32 Euro und auch die Versicherungskosten bleiben überschaubar. Alle Einstufungen fallen gering aus, besonders jedoch die Vollkaskoversicherung (KH: 15; TK: 18; VK: 16).

1,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Hier kann der Octavia punkten. Während die Betriebskosten zufriedenstellend ausfallen, zeigen sich die anderen Kostenkapitel günstig, was in der Summe zu niedrigen monatlichen Gesamtkosten von 547 Euro führt.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI Green tec	1.8 TSI Green tec	RS	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI Green tec (DPF)	2.0 TDI Green tec (DPF)	RS TDI (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1395	4/1798	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	103 (140)	132 (180)	162 (220)	66 (90)	77 (105)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	250/1500	250/1250	350/1500	250/1500	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	12,0	8,4	7,3	6,8	12,2	10,8	8,5	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	215	233	248	186	195	219	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	5,3 S	6,1 S	6,2 S	4,1 D	3,8 D	4,1 D	4,6 D
CO2 [g/km]	119	121	141	142	109	99	106	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	17/18/21	15/19/23	16/22/23	16/18/23	16/18/23	16/19/23	16/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	42	50	98	104	152	152	190	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	551	632	696	526	510	581	624
Preis [Euro]	15.990	19.690	24.190	29.390	19.090	20.090	24.690	29.890

#### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,0/4,7/6,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>149 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1270 kg/513 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>520 l/875 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>925 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>124 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>299 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>547 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	22.160 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (f. d. Motorisierung)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (f. d. Motorisierung)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion (Frontradarassistent)	270 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	965 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	965 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 710°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen