



Skoda Octavia 1.6 TDI Green tec Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse
(77 kW / 105 PS)

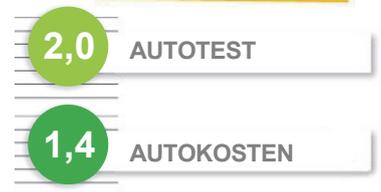
Der neue Octavia ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen und wirkt deutlich schicker und moderner. Das LED-Tagfahrlicht ist in den eckigen Scheinwerfern integriert, die Seitenlinie steigt leicht an, und das Heck wird von den optionalen LED-Rückleuchten in C-Form dominiert. Der Innenraum zeigt sich schlicht, ist aber präzise gefertigt. Das Platzangebot ist gut bis durchschnittlich, das Kofferraum-Volumen sehr großzügig. Das Navigationssystem "Columbus" wird im Stil eines Smartphones bedient - durch Wischen und Drücken des Bildschirms. Bei der Sicherheitsausstattung gibt der Octavia ein gutes Bild ab, wenn auch nicht alle Assistenzsysteme lieferbar sind. Der Spurhalteassistent ist sofort erhältlich, eine Abstandsregelung gibt es nicht für alle Motorisierungen. 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 1,6-l-TDI-Motor überzeugt mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 4,4 l/100 km im ADAC EcoTest. Die Fahrleistungen liegen aber nur im Mittelfeld. Vor allem in den hohen Gängen fehlt es an Durchzugskraft. Alles in allem ein gut gelungenes Fahrzeug, das einen größeren Kofferraum als der Golf bietet, sich aber nicht so ausgewogen präsentiert. Der Anschaffungspreis von 24.560 Euro ist auf jeden Fall gerechtfertigt.

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

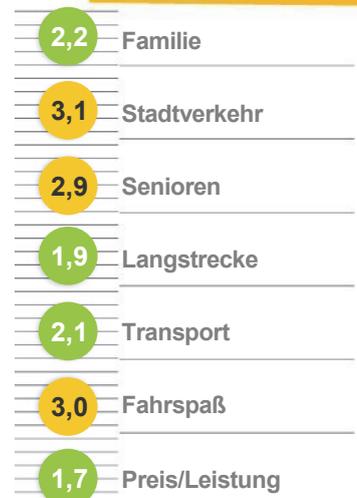
- +** sehr großer Kofferraum, hoher Sicherheitsstandard, sehr günstiger Unterhalt, einfache Bedienung, geringer Verbrauch, sicheres Fahrverhalten
- unübersichtliche Karosserie



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Dezember 2013
Text: Stefan Giuliani

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Bei der Verarbeitung macht der Octavia insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch Verbesserungspotenzial vorhanden ist. 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. Der Motorraum ist komplett verschlossen. Auch der restliche Unterboden ist aufwändig aerodynamisch optimiert. 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 Kunststoffteile sind passgenau gefertigt und die verwendeten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Für die kalte Jahreszeit befindet sich ein Eiskratzer in der Tankklappe, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum verstaubt werden muss.

⊖ Die sehr schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, hier sollte eine Gasdruckfeder vorhanden sein. 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.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Octavia weist insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond. Die maximale Zuladung befindet sich mit 507 kg im Klassenmittelfeld. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.500 kg (ungebremst 650 kg).

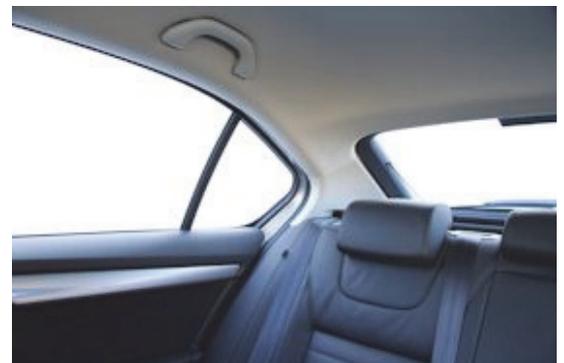
⊕ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis über 1.100 Kilometer möglich. Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig ein Reparaturset an Bord. Gegen Aufpreis kann eine Notrad erworben werden (im Testwagen vorhanden).

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. 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.

⊕ Direkt vor dem Fahrzeug befindliche 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.



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

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 auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Der Innenspiegel hat beim Elegance serienmäßig eine Abblendautomatik. 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 der tote Winkel deutlich kleiner ausfallen würde. 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 aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf am tief gezogenen Dachholm stoßen. 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.

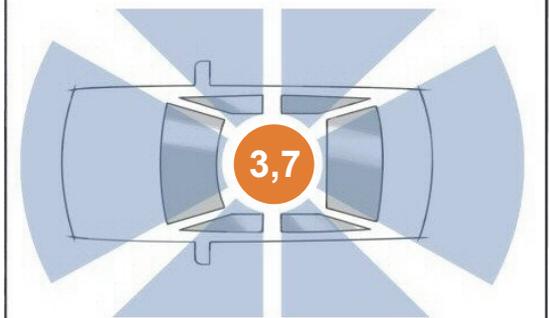
+ Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Kessy" ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da sich das Fahrzeug durch Sensoren in den Türgriffen öffnen lässt. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Die Türausschnitte 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, sodass 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).

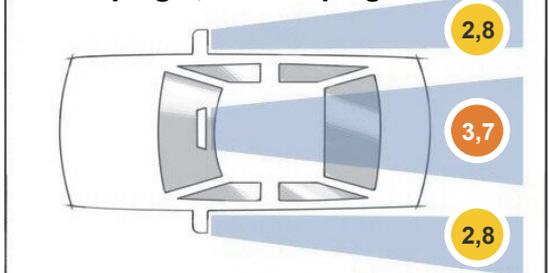
1,4 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 515 l. Hinter den Rücksitzlehnen lassen sich zehn handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Nach dem Umlegen der Rückbank stehen 870 l bis zur Scheibenunterkante und 1.380 l Ladevolumen bis zum Dach zur Verfügung.

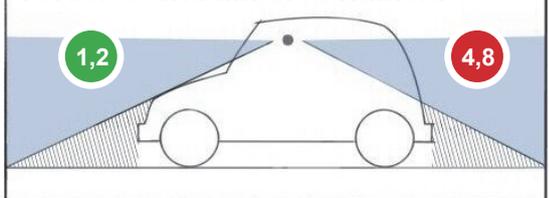
Rundumsicht



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.



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. 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 weit vorn liegende Gegenstände nicht gut erreichen lassen. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

- + Die Heckklappe schwingt weit nach oben, auch Personen mit fast 1,90 Metern können darunter aufrecht stehen. 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 bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. 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 an der Lenksäule positionierten und beleuchteten Knopf - die Lage ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Abblend- und Fernlicht sind 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 am 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 per Touchscreen bedient und besitzt einen Annäherungssensor.



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

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 ist ebenfalls leicht zu bedienen und das optionale "Canton" Soundsystem (mit Subwoofer) bietet auch bei lauter Musik einen guten Klang, ohne zu verzerren. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. 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.

– Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar.

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*

Passagiere bis knapp 1,90 m können im Fond bequem Platz nehmen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Im Fond liegt die Innenbreite im hinteren Klassenmittelfeld.

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.



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

2,4 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 - es tritt gelegentliches Stuckern auf. 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 aber insgesamt ordentlich abgefedert. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in überschaubaren Grenzen. Insgesamt kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,4 Sitze

⊕ Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten insgesamt einen guten Komfort. 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 Halt bieten. Die Konturen der recht kurzen Sitzflächen gehen in Ordnung. Beide Vordersitze besitzen eine manuell in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Fahrer findet links neben dem Kupplungspedal eine praktische und bequeme Ablage für den linken Fuß. Insgesamt sitzt er entspannt. Die Sitzposition auf den recht wenig konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

⊖ Auf den Lederbezügen schwitzt man bei sommerlichen Temperaturen.

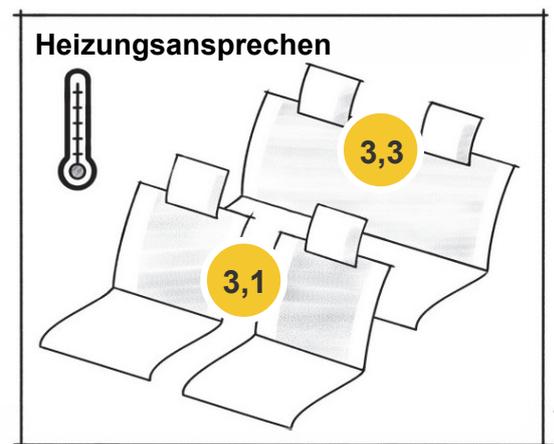
2,0 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 67,3 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.

2,2 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung auf allen Plätzen zufriedenstellend an.

⊕ In der getesteten Variante ist der Octavia serienmäßig mit einer Klimautomatik (Climatronic) ausgestattet, diese arbeitet fein und situationsangepasst.



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

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 Umluftregelung wird automatisch gesteuert.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Der 1,6-Liter-Diesel mit 77 kW/105 PS stellt bereits bei 1.500 Umdrehungen pro Minute sein volles Drehmoment von 250 Nm zur Verfügung. Die Fahrleistungen fallen aber eher verhalten aus. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 7,3 Sekunden absolviert.

– Im größten, dem fünften Gang fehlt es dem Octavia an Durchzugskraft.

2,5 Laufkultur

+ Man kann die Laufkultur des 1.6-TDI-Motors noch als gut bezeichnen. Er hat die typische Charakteristik eines Vierzylinder-Diesels. Immer wieder nimmt man im Innenraum leichte Vibrationen wahr, die aber nicht belasten oder nerven. Um die 1.500 Touren läuft der Selbstzünder etwas ruppig, in den anderen Drehzahlbereichen aber sehr ordentlich.

2,1 Schaltung

+ Das Schaltgetriebe des Skoda kann man lobend erwähnen. Es ist exakt geführt und leichtgängig. Nur auf dem Weg zum fünften Gang stolpert man manchmal etwas über eine kleine Hakelei. Die Schaltwege sind kurz, zum wechseln der Gänge ist nur wenig Kraft notwendig. Der Rückwärtsgang ist sicher gegen versehentliches Einlegen geschützt. Rollt das Fahrzeug aber noch geringfügig, so wird das Einlegen von deutlichem Getrieberasseln untermalt. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den richtigen Gang zu wählen. Am Berg wird das Auto beim Anfahren automatisch festgehalten.

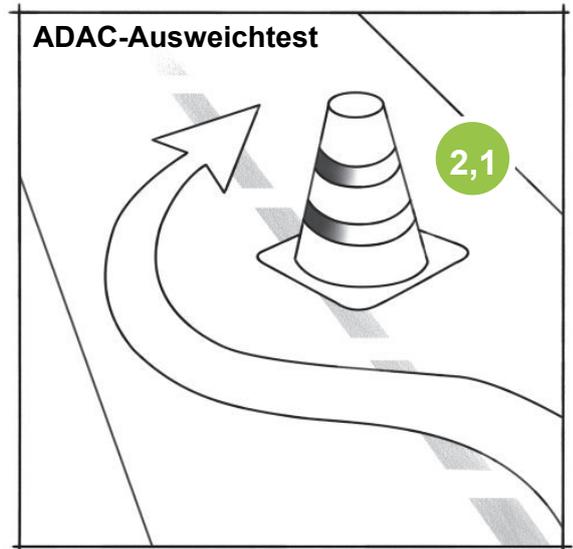
2,5 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Trotzdem wünscht man sich gelegentlich einen sechsten Gang, in der Hoffnung, dass das Auto dadurch etwas agiler wird. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.500 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist, bei Überholmanövern aber oft auch mal einen Gang zurück schalten muss, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

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 tritt ein kleiner Gegenpendler auf. Schleudergefahr besteht aber 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 Gaswegnehmen in der Kurve sind vorhanden.



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. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis ist mit 11,1 m für diese Fahrzeugklasse gering.

1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,6 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.

1,6

SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Octavia ist gut, 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 - Abbiegelicht 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 Fahrverhalten 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. Rückleuchten in den Vordertüren warnen andere Verkehrsteilnehmer bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.

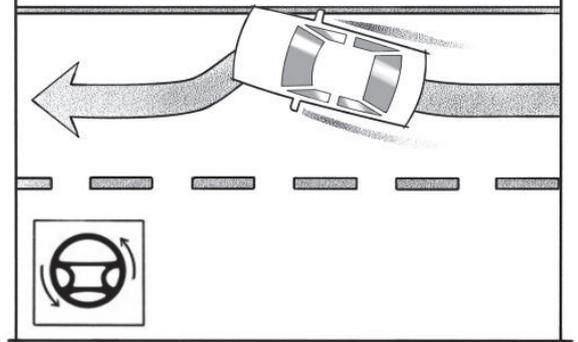
⊖ Eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und Notbremsfunktion ist bei dieser Motorisierung nicht erhältlich. Ein Totwinkel-Assistent ist nicht lieferbar.

1,0

Passive Sicherheit - Insassen

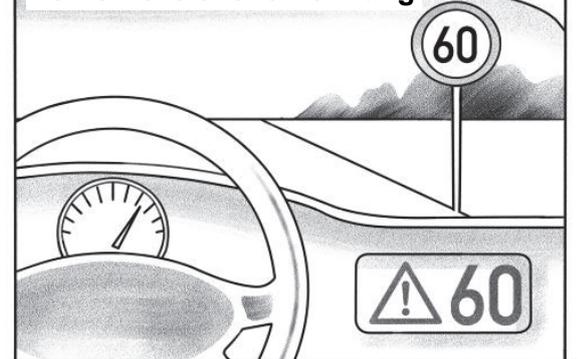
Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,70 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung, könnte aber geringer sein, um die Gefahr von Hals-Wirbel-Verletzungen zu verringern.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

Einschlafwarner



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

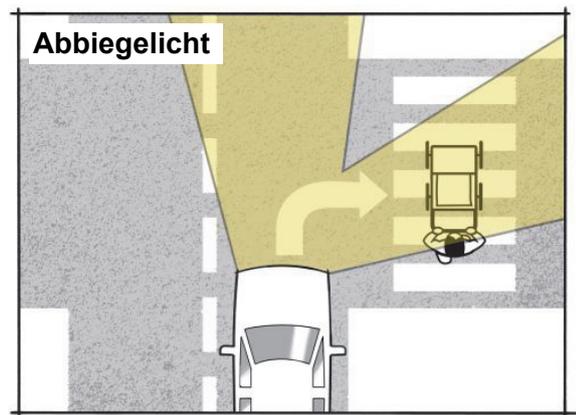
⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Octavia einen Erfüllungsgrad von 93 Prozent auf. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es den proaktiven 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 bieten. 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 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 Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer Zweitkollision zu verringern. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebaut werden.

2,3 Kindersicherheit

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

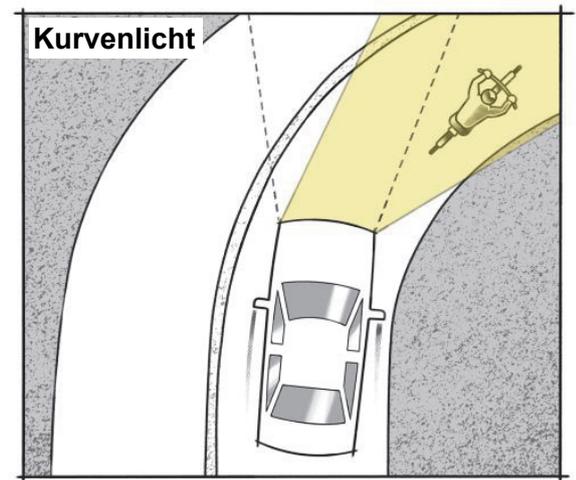
⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Octavia mit einem Erfüllungsgrad von 86 Prozent ein gutes Ergebnis einfahren. Er bietet auf den Fondaußenplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Gegen Aufpreis ist auch auf dem Beifahrersitz 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 Montage von Kindersitzen. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Vorn rechts erweist sich auch die Position der Gurtanlenkpunkte günstig. Es sind auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen erlaubt und der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden, wodurch dort auch rückwärts eingebaute Babyschalen erlaubt sind.

⊖ 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. Im Testwagen traten ungewöhnlich hohe Fensterschließkräfte auf, die für Kinder ein deutliches Verletzungspotenzial darstellen können.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

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

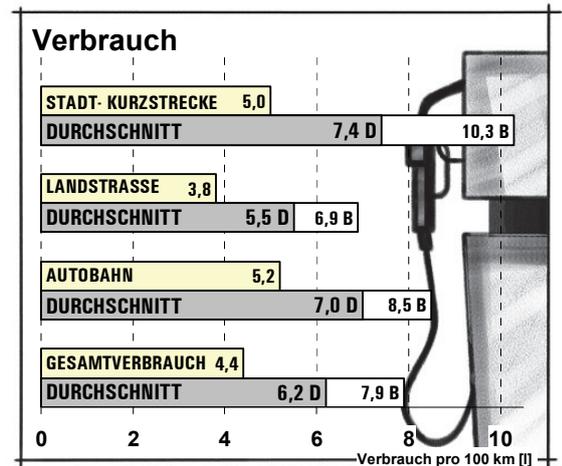
1,7 Fußgängerschutz

- + 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.

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

+ Im CO₂-Kapitel erreicht der Octavia 1.6 TDI Green tec ein gutes Ergebnis. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 141 g/km erhält er 42 Punkte beim ADAC EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,0 l/100 km innerorts, 3,8 l/100 km außerorts und 5,2 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen. Dieses Ergebnis lässt nicht viel Raum für Kritik.



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

1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Es fällt keine Schadstoffgruppe negativ auf, sodass hier 43 von 50 möglichen Punkten vergeben werden können. Insgesamt bringt es der Octavia 1.6 TDI auf 85 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

1,4 AUTOKOSTEN

1,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

+ Der niedrige Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff verhilft dem Skoda zu einer sehr guten Bewertung der Betriebskosten.

1,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda Octavia besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 1,6 Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller erst bei 210.000 km gewechselt werden muss.

+ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,2 Wertstabilität*

+ Da der Octavia völlig neu entwickelt wurde, ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen. Durch die sparsame Motorisierung ist mit einem guten Werterhalt zu rechnen.

2,2 Kosten für Anschaffung*

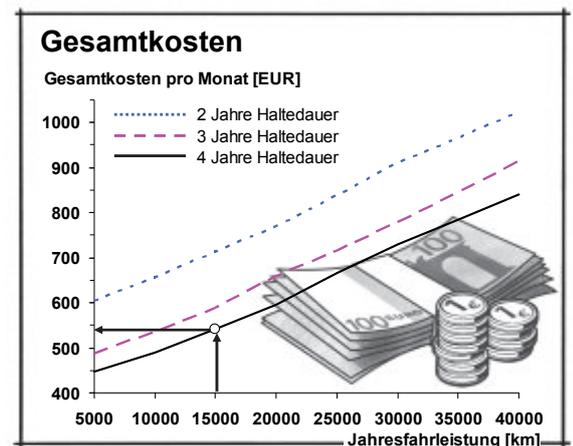
+ Der getestete Octavia 1.6 TDI Green tec kostet in der Top-Ausstattung "Elegance" mindestens 24.560 Euro - nicht zu viel in dieser Fahrzeugklasse. Die Serienausstattung erweist sich als durchschnittlich.

1,9 Fixkosten*

+ Die Fixkosten des Octavia 1.6 TDI sind günstig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 152 Euro und auch die Versicherungskosten bleiben überschaubar. Nur die Teilkaskoversicherung tanz stark aus der Reihe (KH: 16; TK: 23; VK: 18).

1,0 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten sind im Klassenvergleich sehr günstig. Bei allen Einzelkriterien kann sich der Octavia beste Zensuren sichern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 542 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.4 TSI Green tec	1.8 TSI Green tec	RS	1.6 TDI	2.0 TDI Green tec	RS TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	103 (140)	132 (180)	162 (220)	66 (90)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	250/1500	250/1250	350/1500	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	12,0	10,3	8,4	7,3	6,8	12,2	8,5	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	196	215	233	248	186	219	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,3 S	6,1 S	6,2 S	4,1 D	4,1 D	4,6 D
CO2 [g/km]	119	114	121	141	142	109	106	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	17/18/21	15/19/23	16/22/23	16/18/23	16/19/23	16/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	42	32	50	98	104	152	190	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	512	551	631	696	526	581	624
Preis [Euro]	15.990	17.690	19.690	24.190	29.390	19.090	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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/3,8/5,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	141 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/507 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515 l/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1135 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	305 Euro
Monatliche Gesamtkosten	542 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/23
Grundpreis	24.560 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
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	965 Euro°
Müdigkeitserkennung	50 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/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 710°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen