



Skoda Octavia Combi RS TDI

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Auch den aktuellen Octavia bietet Skoda als RS-Variante an. Jeweils ein leistungsstarker Benziner und Diesel gehen wahlweise als Handschalter oder mit DSG-Getriebe in der 200-PS-Region an den Start. Die Ausstattung ist gehoben, das Fahrverhalten sehr sportlich. Vor allem die serienmäßige Progressivlenkung verbessert die Agilität im Vergleich zu den anderen Octavias deutlich. Bei der Sicherheitsausstattung gibt der Octavia ein gutes Bild ab, wenn auch ein Totwinkelassistent nicht lieferbar ist. Bi-Xenonlicht und dynamisches Kurvenlicht sind beim RS serienmäßig. Absolut unerklärlich ist, warum der aktive Fußgängerschutz kurz nach Markteinführung wegrationalisiert wurde. Überzeugend wirkt die Kombination aus dem Zweiliter-Diesel und dem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe. Bei viel Fahrspaß überzeugen die überdurchschnittlich guten Fahrleistungen. Der ADAC EcoTest-Verbrauch von 5,2 Litern wirkt angemessen. Die RS-Variante des Octavia macht das praktische Auto echt attraktiv. Der Grundpreis von etwa 30.000 Euro ist durchaus akzeptabel.

Karosserievarianten: Limousine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mazda 6 Sport Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant.

+ sehr großer Kofferraum, hoher Sicherheitsstandard, günstiger Unterhalt, einfache Bedienung, sicheres Fahrverhalten, großzügiger Innenraum, gute Fahrleistungen

- Kein aktiver Fußgängerschutz mehr erhältlich, Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,6 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,9 Langstrecke

1,7 Transport

1,9 Fahrspaß

2,0 Preis/Leistung

2,0

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 nur vorn. 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 533 kg im Klassenmittelfeld.

+ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von knapp 1.000 Kilometer möglich. Auf der Dachreling 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). Gebremste Anhänger können bis 1.600 Kilogramm mitgeführt werden, ungebremste bis 740 Kilogramm.

2,0

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet die Limousine im Klassenmittelfeld. Teils behindern die Dachsäulen die Sicht etwas. Aber auch die hohe Scheibenlinie hinten blockiert die direkte Sicht (vor allem Richtung Boden) etwas. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel könnten ein größeres Sichtfeld bieten.

+ Front und Heck des Kombis können vom Fahrer gut abgeschätzt werden. 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 serienmäßige LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.



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

Bei Nacht leuchten die serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und situationsabhängiger Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) die Umgebung vor dem Fahrzeug sehr gut aus - Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern gibt es ebenso serienmäßig. Gegen Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich. Innen- wie Außenspiegel haben beim RS 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.

2,5 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche liegt mit 53 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Große Personen müssen etwas aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf am tief gezogenen Dachholm stoßen.

+ 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 vorn wie hinten 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).

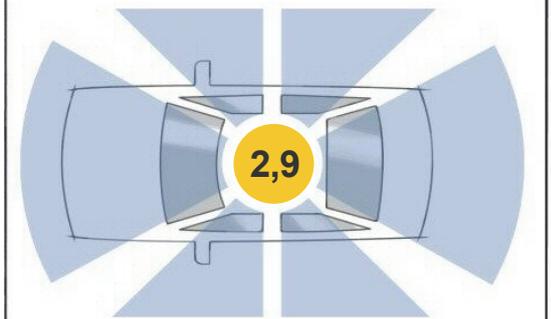
0,9 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 550 l. Hinter den Rücksitzlehnen lassen sich 13 handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Nach dem Umlegen der Rückbank stehen 920 l bis zur Scheibenunterkante und 1.490 l Ladevolumen bis zum Dach zur Verfügung.

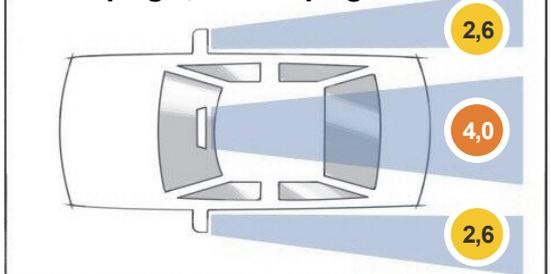
2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Ausladen muss das Ladegut über die 14 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden.

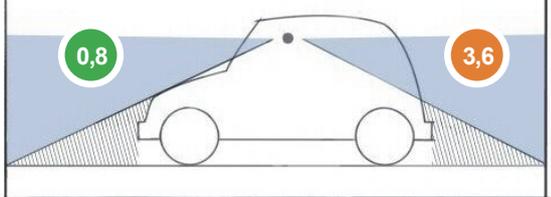
Rundumsicht



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

0,9

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 550 l. Hinter den Rücksitzlehnen lassen sich 13 handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Nach dem Umlegen der Rückbank stehen 920 l bis zur Scheibenunterkante und 1.490 l Ladevolumen bis zum Dach zur Verfügung.



Mit 550 l Kofferraumvolumen setzt weiterhin der Skoda Octavia Maßstäbe in der Mittelklasse.

Das Ladeabteil ist tief, wodurch sich weit vorn liegende Gegenstände nicht gut erreichen lassen. Die Kofferraubbreite und -höhe fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

⊕ Die Heckklappe wird elektrisch geöffnet und geschlossen (Option). Sie schwingt weit nach oben, auch Personen mit fast 1,90 Metern können darunter aufrecht stehen. Zudem fällt die Ladeöffnung großzügig aus. Die Ladekante liegt mit 62 Zentimetern in angenehmer Höhe. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und ist mit zwei Lampen gut beleuchtet.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzbank stört eine Stufe am Boden. Am abstehenden Heckklappenschloss stößt man sich leicht den Kopf.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Octavia bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand 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.

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

1,8 INNENRAUM

1,4 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. 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.



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

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 Detailsinstellungen 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 vorn 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. Die Bedienelemente der Lordosenstützen sind sehr hoch angebracht und somit während der Fahrt kaum erreichbar.

2,0 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.

1,8 Raumangebot hinten*

+ Passagiere bis 1,95 m können im Fond bequem Platz nehmen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch die Kopffreiheit kann dabei überzeugen. Im Fond liegt die Innenbreite im hinteren Klassenmittelfeld.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 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

2,6 Federung

Der Octavia RS ist recht straff ausgelegt. Als wirklich unkomfortabel kann er aber nicht bezeichnet werden. Durch das straffe Ansprechen dringen Querfugen deutlich bis in den Innenraum durch. Raue Fahrbahnbeläge lassen den Octavia nervös wirken - es tritt gelegentlich 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 der Kombi 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 fallen gering aus. Insgesamt kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,0 Sitze

Der Octavia RS ist mit hervorragenden Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten insgesamt 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. Der Seitenhalt kann überzeugen. Die Konturen der recht kurzen Sitzflächen gehen in Ordnung. Beide Vordersitze besitzen eine individuell 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.

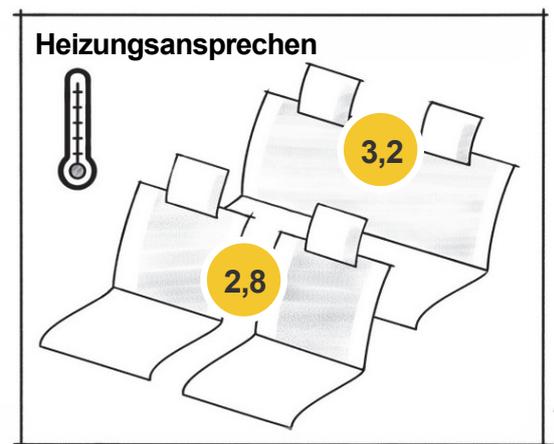
2,4 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 68,6 dB(A). Trotzdem erzeugt der Motor-Sound-Generator ein dröhnendes und auf Dauer etwas anstrengendes Motorgeräusch. Wählt man die Sporteinstellung verstärkt sich dieser Effekt. Dann ist die Geräuschkulisse im Innenraum eher weniger für Langstrecken tauglich. Windgeräusche sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärker an den Türrahmen zu vernehmen.

2,1 Klimatisierung

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

⊕ 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 Umluftregelung wird automatisch gesteuert.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Der 2-Liter-Diesel mit 135 kW/184 PS stellt bei 1.750 Umdrehungen pro Minute sein volles Drehmoment von 380 Nm zur Verfügung und sorgt für beeindruckende Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 4,5 Sekunden absolviert. Auch die Elastizitätswerte können sich sehen lassen. Nur im, lang übersetzten, sechsten Gang wirkt er etwas träger. Das subjektive Fahrgefühl überzeugt. Der Kombi stellt auch sportlich ambitionierte Fahrer absolut zufrieden.

2,8

Laufkultur

Der RS TDI ist nicht gerade ein Ausbund an Laufruhe. Dazu trägt vor allem der Soundgenerator bei, der bereits in Normal-Stellung für ein dröhniges Ambiente sorgt. In Sportstellung wirkt er schon etwas penetrant. Was zum sportlichen Charakter des Kombis passt, kann auf langen Strecken die Insassen belasten. Die Vibrationen im Innenraum halten sich in Grenzen.

1,7

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. Die Synchronisation sorgt dafür, dass er stets verschleiß- und geräuscharm eingelegt werden kann. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den richtigen Gang zu wählen und somit eine verbrauchsoptimierte Fahrweise anzustreben. Am Berg wird das Auto beim Anfahren automatisch festgehalten.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. 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. 2.250 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.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der Octavia RS ist deutlich sportlicher ausgelegt als die anderen Octavia Combi. Er lässt sich sehr agil bewegen, fordert im Grenzbereich aber auch etwas mehr Aufmerksamkeit. Dynamische Lenkimpulse quittiert der Octavia mit einem leicht nachpendelndem Heck - stabilisiert sich aber schnell wieder. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Spurtreue des Kombis.

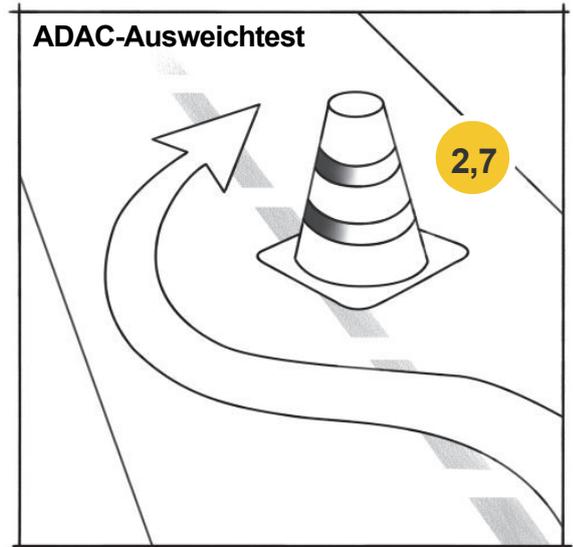
Beim ADAC Ausweichtest zeigt er sich klar Übersteuernd. Vom ersten Anlenken bis in die Ausfahrgasse drängt das Heck deutlich nach außen. Die Folge sind deutliche ESP-Eingriffe, die das Fahrzeug stabilisieren und gleichzeitig Geschwindigkeit abbauen. Schleudergefahr besteht aber nicht. Der Octavia ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre (XDS) ausgestattet - dies verbessert die Traktion, da die Drehzahlen der Antriebsräder verglichen werden und beim Durchdrehen eines Rades das System dieses entsprechend abbremst. Dies ist durch das hohe Motordrehmoment auch nötig. 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.

1,9 Lenkung*

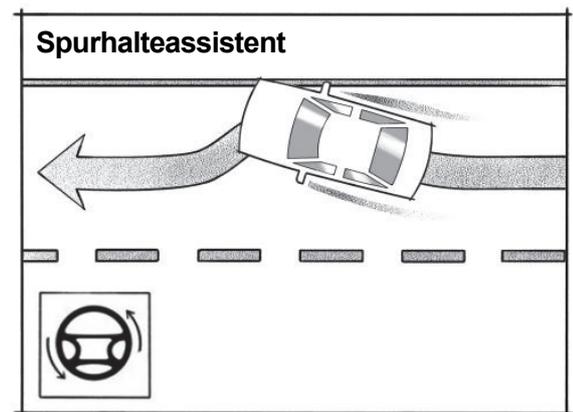
⊕ Der Octavia RS ist serienmäßig mit einer Progressivlenkung ausgestattet und verleiht dem Skoda noch deutlich mehr Agilität als die nicht 100 % ausgereifte Standardlenkung. Sie spricht sehr schnell auf Lenkradbewegungen an und zeigt sich auf kurvigen Landstraßen sehr präzise. Die Übersetzung ist sehr direkt gewählt und vermittelt dem Fahrer ein makelloses Gefühl für die Straße. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus, kann aber durch Wahl des Sportmodus deutlich erhöht werden. Dann wird das Gefühl für den Kombi nochmals besser. Der Wendekreis ist mit 11,1 m für diese Fahrzeugklasse gering.

1,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 35,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Sport Contact 2; 225/40 R18 92Y) - 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.



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.



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.



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

1,6

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

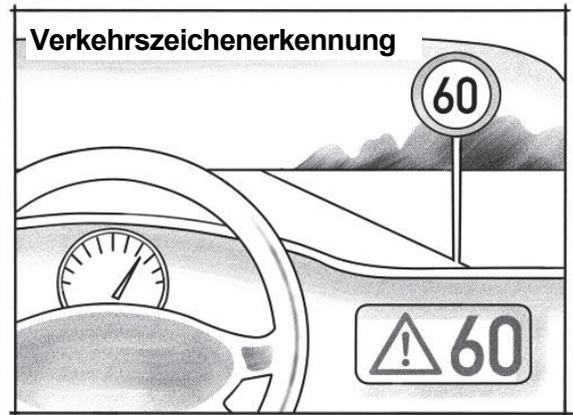
⊕ Die Sicherheitsausstattung des Octavia ist gut, hat aber nicht das Niveau des Golf VII. Der Mittelklasse-Kombi ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letztere hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. 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. Ebenso serienmäßig gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung), Kurvenlicht und Abbiegelicht, der Fernlichtassistent kostet Aufpreis. 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. Für den RS ist auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und Notbremsfunktion erhältlich.

⊖ Ein Totwinkel-Assistent ist nicht lieferbar.

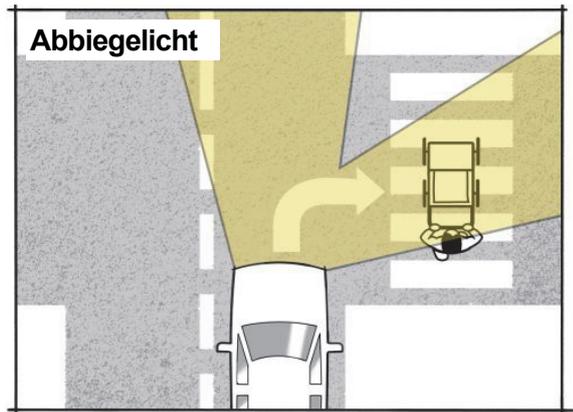
1,5

Passive Sicherheit - Insassen

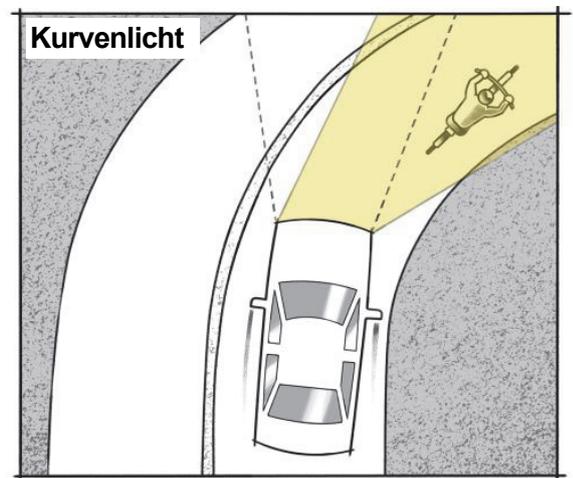
Die vorderen Kopfstützen der Sportsitze reichen in der Höhe für nur knapp 1,80 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist aber sehr gering, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,70 m optimalen Schutz.



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.



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.

Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung, könnte aber geringer sein, um die Gefahr von Hals-Wirbel-Verletzungen zu verringern.

+ 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 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.

1,6 Kindersicherheit

Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander genügend Platz.

+ 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. Selbst sehr hohe Kindersitze finden problemlos Platz. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber sind erfreulich gering, wodurch das Verletzungspotenzial minimiert wird.

- 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.

2,4 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Octavia 66 Prozent der möglichen Punkte. Der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

- Seit Mai 2013 verzichtet Skoda leider auf den Einbau einer aktiven Motorhaube, die das Verletzungspotenzial für Fußgänger deutlich reduzierte. Zu aggressiv sind noch die Vorderkante und die seitlichen Rahmen der Windschutzscheibe.

2,3

UMWELT/ECOTEST

2,7

Verbrauch/CO₂*

Im CO₂-Kapitel verpasst der kräftige Octavia knapp ein gutes Ergebnis. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 168 g/km erhält er 33 Punkte beim ADAC EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,5 l/100 km innerorts, 4,2 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km im Autobahnzyklus zusammen.

1,9

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Es fällt keine Schadstoffgruppe negativ auf, sodass hier 41 von 50 möglichen Punkten vergeben werden können. Insgesamt bringt es der Octavia RS TDI auf 74 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.

2,0

AUTOKOSTEN

2,0

Betriebskosten*

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

⊕ Der durchschnittliche Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff verhilft dem Skoda zu einer guten Bewertung der Betriebskosten.

1,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

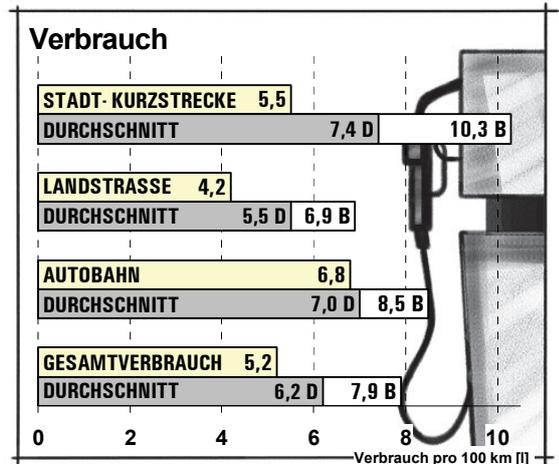
Der Skoda Octavia besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller erst bei 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ 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 gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,4

Wertstabilität*

⊕ Da der Octavia völlig neu entwickelt wurde, ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen. Vor allem die RS-Modelle werden sich großer Beliebtheit erfreuen.



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

3,3 Kosten für Anschaffung*

Der Octavia RS TDI mit Handschaltgetriebe hat einen Grundpreis von 30.540 Euro und liegt somit im Mittelfeld seiner Klasse.

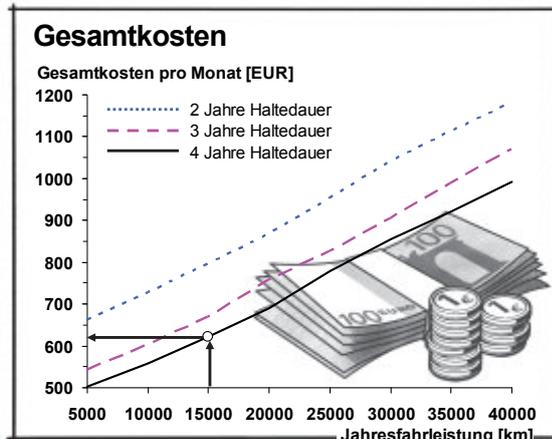
3,8 Fixkosten*

Die Fixkosten des Octavia RS TDI liegen noch im Mittelfeld. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 208 Euro und auch die Haftpflichtversicherung bleibt bezahlbar.

⊖ In den Kaskoklassen der Fahrzeugversicherung ist der Skoda sehr hoch eingestuft.

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind im Klassenvergleich günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 622 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 Active	1.6 TDI Green tec	2.0 TDI Green tec
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1798	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	103 (140)	132 (180)	162 (220)	66 (90)	77 (105)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	250/1500	250/1250	350/1500	230/1400	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,2	10,5	8,5	7,4	6,9	12,3	11,0	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	193	212	229	244	183	191	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,1 S	5,3 S	6,1 S	6,2 S	4,1 D	3,8 D	4,2 D
CO2 [g/km]	122	117	121	141	142	109	99	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	14/18/21	15/19/23	16/22/23	16/17/23	16/17/23	15/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	68	80	128	134	180	160	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	512	521	549	634	671	509	507	582
Preis [Euro]	16.890	18.590	20.590	25.150	30.250	19.990	20.990	25.650

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,2/6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4685/1814/1452 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1445 kg/533 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	960 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	622 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/23
Grundpreis	30.750 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)	120 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	610 Euro
Automatikgetriebe (DSG)	1.800 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	Serie
Müdigkeitserkennung	50 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	340 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	440 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1.220°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

2,0

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,4
Wertstabilität*	1,4
Kosten für Anschaffung*	3,3
Fixkosten*	3,8
Monatliche Gesamtkosten*	1,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen