



Skoda Roomster 1.2 TSI Green tec Elegance

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (77 kW / 105 PS)

Der Roomster ist in die Jahre gekommen, kann aber in seiner Klasse noch immer den Konkurrenten Paroli bieten. Gut ist der Fahrkomfort, das Fahrwerk ist zudem sicher abgestimmt. Richtig punkten kann der kleine Tscheche mit dem Innenraum, das Platzangebot ist beachtlich, vor allem hinten. Die Fondsitze können einzeln ausgebaut werden und sorgen so für maximale Flexibilität im Innenraum. Und auch der Kofferraum fasst garantiert mehr als erwartet. Die kräftigste Benzin-Variante, der 1.2 TSI mit 77 kW/105 PS, sorgt für kräftigen Vortrieb, der Motor mag aber mit viel Drehzahl betrieben werden. Nutzt man ihn schaltfaul mit niedriger Drehzahl, so fehlt es ihm etwas an Durchzugskraft. Die Maschine läuft rau, nervt aber auch auf langen Strecken nicht. Beim Kraftstoffverbrauch liegt der Benziner nur im Mittelfeld. Dieses gelungene Gesamtpaket hat aber auch seinen Preis, ab 19.190 Euro für die Test-Variante. Die Ausstattung ist aber reichhaltig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. KIA Venga, Lancia Musa, Opel Meriva.

+ sehr großer und praktischer Kofferraum, praktische Ideen im großzügigen Innenraum, kräftige Bremse, gut geeignet für Kindersitze, präzise Schaltung

- hohe Betriebskosten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,5 Langstrecke

2,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck, Türfalze sind ordentlich umgebördelt und abgedichtet, die Spalte um die leicht schließenden Türen und Klappen gleichmäßig und schmal. Im Innenraum dominiert Hartplastik, das aber recht solide wirkt. Das komplette Interieur ist massiv geschaffen, aber nicht überall präzise gefertigt und eingepasst. Ein riesiges Panoramadach wird gegen Aufpreis angeboten (im Testwagen vorhanden).

⊖ Der Motorraum ist annähernd unverschlossen, wodurch er schnell verschmutzt und am Unterboden unnötige Luftwirbel entstehen. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet, die Schweller sind kratzempfindlich. Die lackierten Schürzen vorn und hinten sind einteilig und durchgehend lackiert, sie verzeihen auch keine kleinen Rempfer. An den Seiten gibt es keine Schutzleisten. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, sondern muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieseldieselkraftstoff befüllt werden. Die Motorhaube wird mit einem einfachen Metallstab offen gehalten - Gasdruckfedern wären hier praktischer.

2,3

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung von 432 Kilogramm kann nicht vollends überzeugen. Angehängt werden dürfen nur 1.000 Kilogramm, ohne Bremse dürfen die Anhänger maximal 450 kg wiegen.

⊕ Mit dem 55-Liter-Kraftstofftank lässt sich eine Reichweite von ca. 970 Kilometern realisieren. Das serienmäßige Reserverad ist vollwertig und entspricht der Fahrbereifung. Auf der serienmäßigen Dachreling sind 75 kg Gepäck erlaubt. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken vorgesehen werden. Durch die kompakte Karosserie ist der Skoda, vor allem in der Stadt, recht handlich.

3,0

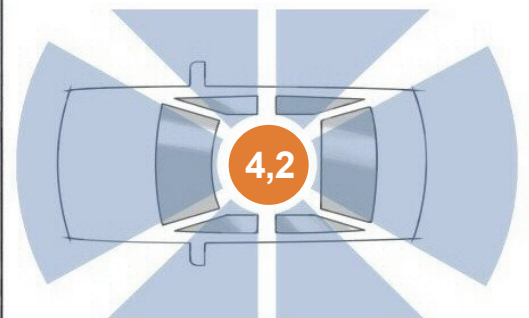
Sicht

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition ist die Sicht nach vorn gut, die Abmessungen der steil abfallenden Front muss man jedoch abschätzen, die Motorhaube entzieht sich komplett der Sicht des Fahrers. Nach hinten lässt sich die Karosserie gut einschätzen. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurven- und Abbiegelicht sowie Nebelscheinwerfer. Ebenso ist ein energiesparendes Tagfahrlicht erhältlich.

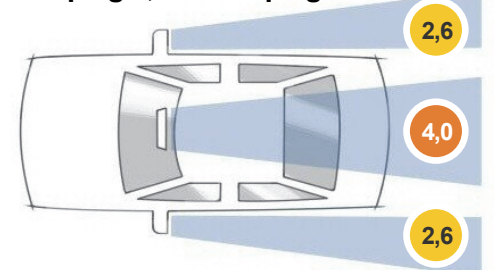


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

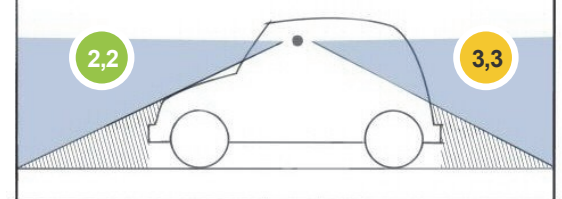
Rundumsicht



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

Eine optische und akustische Einparkhilfe findet sich ebenfalls in der Ausstattungsliste. Elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel sind serienmäßig. Erfreulich großzügig fällt die von den Scheibenwischern überstrichene Fläche aus.

⊖ Die Rundumsicht ist mäßig, besonders breit präsentieren sich die D-Säulen, was besonders beim Abbiegen stört. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Roomster nur ausreichend ab. Auch im Innenspiegel dürfte der Sichtbereich größer sein. Es sind keine Xenon-Scheinwerfer zu haben, das Halogenlicht ist etwas schwach auf der Brust.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Vorn steigt man recht bequem ein und aus, die Türschweller sind nicht zu hoch und nicht voluminös, die Sitzflächen befinden sich in praktischer Höhe über der Straße. Hinten kann man sogar noch leichter ein- und aussteigen, weil die Türausschnitte sehr hoch sind und die Türen weit öffnen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Türbremsen sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Die Safe-Sicherung bewirkt, dass nach dem Abschließen von innen die Türen nicht mehr entriegelt werden können und somit keiner mehr aussteigen kann. Abhilfe: Zweimal hintereinander Verriegeln, dann wird diese Funktion abgeschaltet.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei offener Fahrertüre unterbunden wird.

1,0 Kofferraum-Volumen*

⊕ Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum sehr groß, er fasst 375 Liter unterhalb der Gepäckraumabdeckung. Lädt man hinter der Rücksitzbank bis zum Dach, kann man 675 Liter Volumen nutzen. Dann lassen sich darin 13 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Unter dem Kofferraumboden steht ein Fach mit weiteren 85 Litern zur Verfügung. Sind die drei Rücksitze herausgenommen, erweitert sich das Volumen sogar auf 880 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Auch hohe, sperrige Gegenstände können gut verstaut werden, dafür sorgen die geraden Seitenwände und die senkrechte Hecktür. Nutzt man das volle Volumen und belädt bis zum Dach, so können fast 1.700 Liter verstaut werden.



Mit einem Kofferraum von bis zu 1.700 l Volumen bleiben kaum Wünsche offen.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt über 1,94 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Die Ladekante liegt mit 64 cm über der Straße angenehm niedrig, beim Ausladen müssen nur 3,5 cm überwunden werden. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, der Boden von vorn bis hinten weitgehend eben. Dank der großen Öffnung stellt die Tiefe kein Problem dar, man kann einwandfrei auch Gegenstände erreichen, die bis vor an die Rücksitze gerutscht sind.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist spärlich. Egal, ob die Sitze ein- oder ausgebaut sind, ob der Laderaumboden vorhanden ist oder nicht, eine durchgehend ebene Ladefläche ergibt sich aber nicht.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum beziehungsweise Innenraum sind sehr variabel. Die beiden äußeren der drei Rücksitze lassen sich in Längsrichtung verschieben, auch können die drei Lehnteile einzeln vorgeklappt werden. Anschließend sind die Sitze komplett vorklapp- und auch herausnehmbar (Mittelsitz 12 kg, Außensitze 16 kg). Zum Befestigen von Tragetaschen sind Haken an den Seitenwänden vorhanden. Für kleine Gegenstände gibt es seitliche Ablagefächer, Verzurrösen und einen kleinen Korbring, der rechts an der Seitenwand befestigt werden kann. Die Gepäckraumabdeckung kann auch auf halber Höhe eingesetzt werden.

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Der Roomster lässt sich überwiegend einfach bedienen. Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, Funktionsebenen sind klar getrennt, Tasten und Schalter intuitiv handzuhaben. Die klar gezeichneten Instrumente können gut abgelesen werden. Das Höhen- und längseinstellbare Lenkrad lässt sich individuell auf unterschiedliche Staturen anpassen. Die Außenbeleuchtung wird komplett über einen beleuchteten Drehschalter bedient. Die elektrischen Fensterheber haben eine Antippsfunktion und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Es gibt Kontroll- und Warnleuchten für alle wichtigen Funktionen sowie Anzeigen für Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Mittelkonsole mit den Funktionsebenen für die Klimaanlage und das Navigationssystem ist übersichtlich gestaltet. Alle wichtigen Bedienelemente sind beleuchtet. Das Navi lässt sich per Touchscreen und über Tasten am Lenkrad einstellen. Der untere Teil des Handschuhfachs wird von der Klimaanlage gekühlt. Sehr praktisch sind die zahlreichen Ablagen vorne und hinten, sie umfassen auch Flaschenhalter. Alle Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht verschlossen sind. Auf langen Reisen entlastet der Tempomat.

⊖ Bei Verwendung der Armlehne fällt der Schalthebel etwas kurz aus. Das Handschuhfach ist nicht ideal gestaltet, durch seine Zweiteilung eignet es sich nicht für größere Gegenstände. Die losen Gurtschlösser der Rücksitzbank erschweren das Anschnallen.



Der Fahrerplatz des Roomster hält keine Überraschungen bereit. Typisch für den Volkswagen-Konzern sind das nüchterne, zweckmäßige Design und die gute Funktionalität.

2,6 Raumangebot vorne*

Vorn ist genügend Platz vorhanden, die Kopffreiheit sogar sehr üppig. Der Fahrersitz lässt sich für knapp 1,90 m große Personen zurückschieben. Insgesamt ergibt sich ein angenehm großzügiges Raumgefühl vorne. Nur an den Ellenbogen wünscht man sich gelegentlich etwas mehr Bewegungsfreiheit.

1,2 Raumangebot hinten*

+ Hinten ist der Platz üppig. Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht der Platz für fast zwei Meter große Mitfahrer. Auch die Innenbreite ist verhältnismäßig groß, trotzdem sollte der mittlere Platz nur für kurze Strecken verwendet werden. Insbesondere mit dem optionalen Panoramadach hat man hinten ein angenehm luftiges Raumgefühl.



2,0 Innenraum-Variabilität

+ Die hinteren Sitze können einzeln entnommen werden. Nach Ausbau des hinteren Mittelsitzes lassen sich die beiden Außensitze mehr zur Mitte hin versetzen. Dann können die beiden Mitfahrer über besonders üppige Schulterfreiheit verfügen.

Für die Fondpassagiere ist das Ein- bzw. Aussteigen nicht nur überraschend bequem, auch Personen bis 2,0 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt ausgewogen, mit leicht straffer Tendenz. Lange Bodenwellen werden gut pariert und bringen den Roomster nicht aus dem Konzept. Kurze Bodenwellen (beispielsweise eine gestauchte Teerdecke vor Ampeln) dringen etwas deutlicher, aber nicht unangenehm zu den Insassen durch. Stuckern tritt kaum auf. Auch Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, etwas ausgeprägter zeigt sich die Seitenneigung bei forcierter Kurvenfahrt. Vollbesetzt bleibt die Federung ihrem Komfort treu, die Karosserie schwingt nur etwas mehr nach - aber alles im üblichen Bereich.

- Auf Kopfsteinpflaster können im Innenraum unangenehme Dröhnfrequenzen auftreten.

2,4 Sitze

+ Beide Vordersitze verfügen über eine Höheneinstellung. Sie bieten eine ordentliche Rückenunterstützung dank hoher Lehnen, es fehlt aber etwas an Seitenhalt, besonders auf der kurzen Sitzfläche, die weich gepolstert ist. Die meisten Fahrer können eine angenehme Sitzposition finden und ihre Beine und Füße fest abstützen. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen ist ebenfalls gut, positiv vor allem die einstellbare Lehnenneigung. Auch wenn die Kontur der Sitze ausgeprägter sein dürfte, selbst Erwachsene finden hinten eine brauchbare Sitzposition, weil dank längseinstellbarer Sitze viel Beinfreiheit zur Verfügung steht.

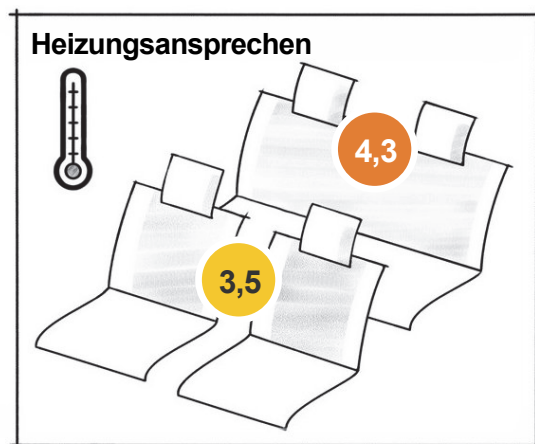
2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,2 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche fallen nicht störend auf. Windgeräusche kann man aber schon deutlich von Richtung Panoramadach vernehmen. Unter Last klingt der kleine Benziner kernig, fällt aber nicht störend aus der Reihe.

3,4 Klimatisierung

Auf den vorderen Plätzen bietet der Skoda nur eine durchschnittliche Heizleistung.

- + Die optionale Klimaautomatik (halbautomatische Klimaanlage Serie) regelt fein und situationsangepasst. Die Temperatur kann exakt eingestellt werden, ebenso die Luftverteilung nach oben, Mitte und unten - beides geht nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.
- Für die Fondpassagiere ist die Heizleistung unzureichend. Die Seitenscheiben können dort nur halb geöffnet werden - eine zügige Durchlüftung wird dadurch nicht gewährleistet.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des kleinen 1,2-l-Turbobenziners gehen in Ordnung, sie sind für einen Minivan völlig ausreichend. Dreht man die Gänge aus, kann man richtig zügig beschleunigen. Bei niedrigen Drehzahlen fehlt es ihm aber etwas an Durchzugskraft.

2,5 Laufkultur

- + Der Vierzylinder-Benziner gibt nur geringe Vibrationen in den Innenraum weiter. Unter Last verhält er sich etwas rau, bleibt aber stets zurückhaltender als ein Diesel. Brummen oder Dröhnen verkneift sich der kleine TSI weitgehend, wenn er auch mit steigender Drehzahl stetig kerniger klingt.

1,9 Schaltung

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten. Auch schnelle Schaltvorgänge sind kein Problem. Die Schaltwege fallen angenehm kurz aus. Eine Schaltpunktanzeige gibt Aufschluss über den ökonomischsten Gang je nach Fahrweise. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre vor versehentlichem Einlegen geschützt. Schaltet man ihn bei ausrollendem Fahrzeug, so quittiert es das Getriebe gern mit Rasseln. Eine Berganfahrhilfe hält das Auto am Berg vorübergehend fest und unterstützt beim Anfahren.
- Ist das Start-Stopp-System aktiv und der Anfahrang bereits eingelegt, startet das Fahrzeug nicht mehr durch Drücken auf die Kupplung. Es muss wieder mit dem Schlüssel gestartet werden.

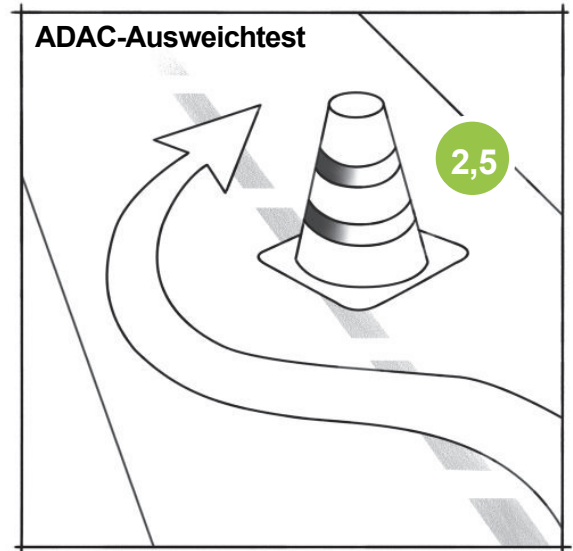
2,8 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakterik des Motors, zusätzlich entstehen zwischen den einzelnen Gangstufen keine zu großen Drehzahlsprünge, die Anschlüsse passen. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe wäre aber günstiger. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit über 3.000 Touren. Auch hier würde ein längeres Sechsgang-Getriebe Kraftstoff sparen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, selbst Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen es nicht aus der Ruhe. Auf Seitenwind reagiert es aber etwas sensibel. Überholen schnelle Fahrzeuge auf der Autobahn, so gerät der Roomster schon mal etwas aus der Spur. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf weniger griffiger Fahrbahn kaum durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Im ADAC-Ausweichtest folgt der Roomster leicht untersteuernd, dennoch willig dem Lenkbefehl. In Phase 2 geht das Untersteuern in leichtes Übersteuern über, bleibt aber ungefährlich. Schleudern oder gar Kippen wird vom ESP effektiv unterbunden. Nach starken Lenkimpulsen pendelt der Skoda um die Mittellage, stabilisiert sich aber schnell wieder. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der kleine Van sicher über die Vorderräder weg, wodurch auch Lastwechselreaktionen auf das Mindeste reduziert werden.



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.

2,6 Lenkung*

⊕ Auch wenn die Mittelstellung der Lenkung nicht perfekt definiert ist und dem Fahrer somit etwas Gefühl für das Geradeausfahren fehlt, das Ansprechen auf bereits geringe Lenkwinkel ist überzeugend. Mit nur kurzer Verzögerung dreht das Auto agil in die Kurve ein. Insgesamt ist die Lenkung präzise und vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Die recht direkte Auslegung der Lenkübersetzung unterstützt die Handlichkeit, ebenso der geringe erforderliche Kraftaufwand beim Kurbeln.

⊖ Negativ fällt der große Wendekreis von 11 m auf.

1,4 Bremse

⊕ Muss eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchgeführt werden, benötigt der Roomster durchschnittlich 34,5 m (halbe Beladung, Mittel aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Dunlop SP Sport 01 der Größe 185/60R15 84H). Eine lobenswerte Distanz, die sonst eher von Sportwagen eingehalten wird. Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Dabei zeigt sich das Fahrzeug spurstabil.

2,4

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Roomster verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage mit ein. Optional sind ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Ebenso in der Optionsliste stehen Kurvenlicht und Abbiegelicht. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreichte der Skoda Roomster für die Insassensicherheit mit insgesamt 34 Punkten knapp fünf Sterne (Jahr 2006). Erhöhte Belastungen ergeben sich aber im Oberschenkelbereich des Fahrers und Beifahrers. Neben der Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags installiert. Sehr hohes Schutzpotenzial zeigt sich dank Seiten- und Vorhangairbag beim Seitencrash und Pfahlaufprall. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,80 m Größe guten Schutz. Sie haben einen geringen Abstand zu den Köpfen, können dadurch bei einem Heckaufprall günstig wirken.

⊖ An den Klapp-Außengriffen hinten lässt sich nach einem Unfall zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen. Auf den äußeren Rücksitzen sind die Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausreichend, der horizontale Abstand zu den Köpfen ist recht groß. Auf dem Mittelsitzplatz ist die Kopfstütze viel zu niedrig. Für die Rücksitze fehlen Gurtwarner.

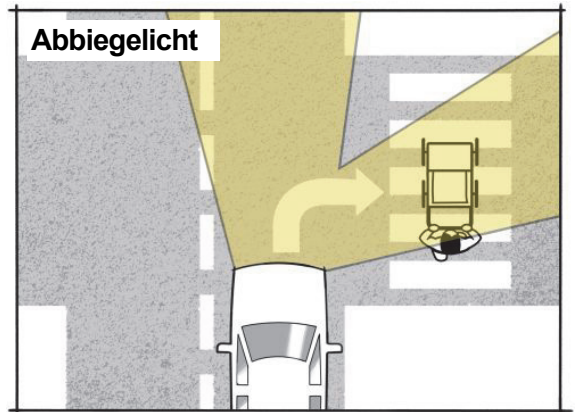
1,7

Kindersicherheit

⊕ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, 40 von 49 möglichen Punkten werden erreicht. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze verwendet werden. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels des Isofix-Systems. Einsteckhilfen sind aber zwingend nötig. Die Gurtlängen reichen dort auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Besonders hohe Kindersitze können problemlos eingesetzt werden. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Klassen.

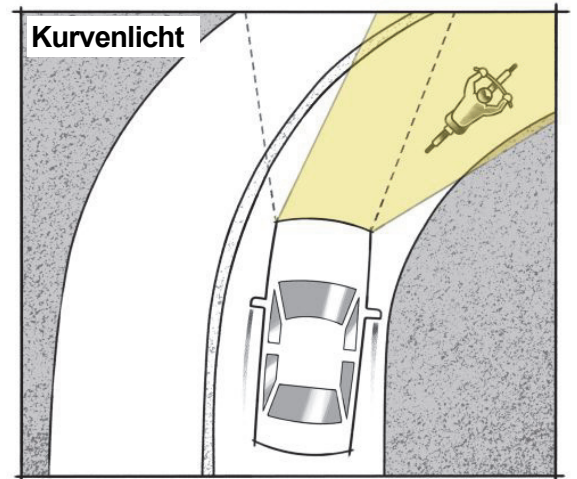
⊖ Hinten sind die Gurtschlösser lose und erschweren somit das Angurten. In der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme wackelfrei befestigen zu können. Zudem ist für Babyschalen mit großem Gurtbedarf der Gurt zu kurz.

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.

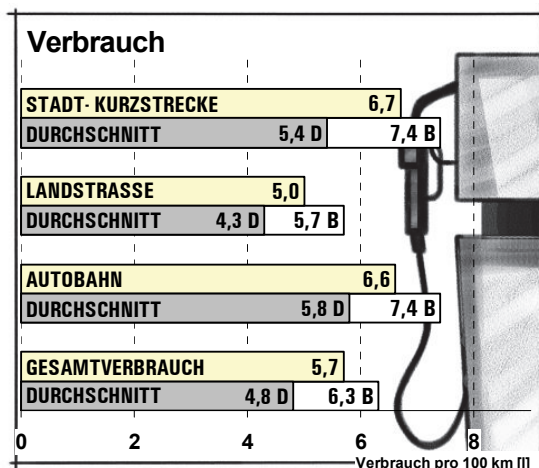
3,5 Fußgängerschutz

Entschärft ist nur der Stoßfängerbereich. Die Front und viele andere Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv. Somit reicht es beim ADAC Crashtest nur zu 14 von 36 Punkten.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂*

Beim Kraftstoffverbrauch landet der praktische Minivan nur im Mittelfeld: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Super alle 100 km und einem CO₂-Ausstoß von 156 g pro Kilometer ist der Skoda Roomster 1,2 TSI kein Sparwunder. Im EcoTest bedeutet dieser Wert nur 25 Punkte im CO₂-Bereich. Der Verbrauch liegt innerorts bei 6,7 Liter. Außerorts gibt sich der Minivan mit 5,0 l/100 km zufrieden, auf der Autobahn konsumiert er 6,6 Liter.



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

1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich auffällig - auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Der Lohn sind 45 von 50 Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich insgesamt 70 Punkte wodurch der Skoda gerade so vier Sterne im ADAC EcoTest absieht.

3,4 AUTOKOSTEN

4,9 Betriebskosten*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoffverbrauch. Da der Roomster beim Verbrauch nicht gerade geizt und zudem das teure Super-Benzin schluckt, fällt die Bewertung hier entsprechend schlecht aus.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen ist nach 12 Monaten oder alle 60.000 km eine Inspektion ohne Ölwechsel fällig. Der 1,2-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

3,7 Wertstabilität*

Dem Roomster 1,2 TSI wird ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Das Image von Skoda ist gut, ein Modellwechsel rückt aber näher.

3,9 Kosten für Anschaffung*

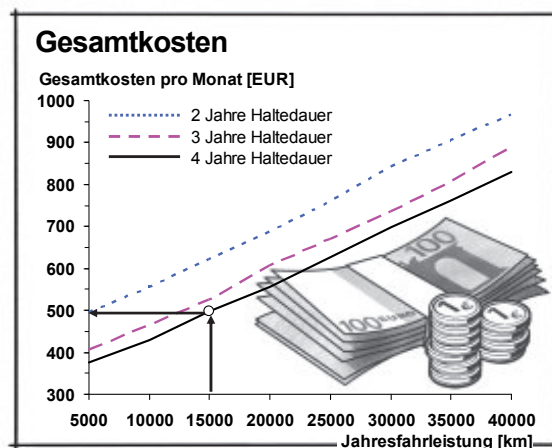
Mit 19.190 Euro fällt der Anschaffungspreis nicht gerade niedrig aus. Die Ausstattung ist zwar ordentlich, im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord und auch der Komfortbereich stellt zufrieden. Weiter aufrüsten lässt sich der kleine Tscheche natürlich noch und schnell ist die 20.000-Euro-Marke überschritten - eine Menge Geld, auch für einen Minivan.

1,9 Fixkosten*

⊕ Sehr erfreulich ist das Kapitel der festen jährlichen Kosten. Der Staat verlangt im Jahr niedrige 82 Euro Steuern. Die Versicherungsklassen liegen allesamt im mittleren Bereich (KH: 15; VK: 16; TK: 16).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten des Roomster 1,2 TSI im Umfeld seiner Klasse, kann er sich im mittleren Feld einordnen. Nur günstige Fixkosten reichen nicht, um wirklich zu punkten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 497 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.2 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1197	4/1197	4/1197	4/1197	3/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	63 (86)	63 (86)	77 (105)	77 (105)	55 (75)	66 (90)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	112/3000	160/1500	160/1500	175/1550	175/1550	195/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	15,9	12,6	12,6	10,9	10,9	15,5	13,3	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	172	172	184	184	162	171	181
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	5,7 S	5,3 S	5,7 S	5,3 S	4,5 D	4,7 D	4,7 D
CO2 [g/km]	143	134	124	134	124	119	124	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/15	15/16/16	15/16/16	15/16/16	15/16/16	16/16/18	16/16/18	16/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	120	102	82	102	82	162	210	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	484	484	482	491	489	461	478	478
Preis [Euro]	13.490	14.790	15.390	17.590	18.190	15.790	16.590	18.990

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/5,0/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4213/1684/1607 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1890 mm
Leergewicht/Zuladung	1260 kg/432 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/880 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	234 Euro
Monatliche Gesamtkosten	497 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/16
Grundpreis	19.190 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	270 Euro°
Automatikgetriebe (nicht für Green tec)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	270 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	260 Euro°
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	100 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreigeteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	490 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Panorama-Glasdach	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*	4,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	3,9
Fixkosten*	1,9
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen