



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Green tec Elegance

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)



Der Skoda Octavia Combi 2.0 TDI gehört nicht umsonst zu den beliebtesten Skoda-Modellen. Das Raumangebot ist vorn wie hinten großzügig, der Kofferraum ist groß und variabel (optionaler doppelter Ladeboden) und die Karosserie übersichtlich. Im aufgeräumten Cockpit findet man sich schnell zurecht und nimmt auf langstreckentauglichen Sitzen Platz, die sich auf Wunsch elektrisch in Höhe und Neigung einstellen lassen. Zusammen mit dem zum Modelljahr 2015 modifizierten Fahrwerk, das nun etwas feiner anfedert, liegt der Fahrkomfort hoch. Ein adaptives Fahrwerk, wie es viele Konkurrenten bereits im Portfolio haben, gibt es für den Octavia aber nach wie vor nicht. Der 2.0-TDI-Motor mit 150 PS zeigt sich auch auf langen Strecken als angenehmer Begleiter. Die Fahrleistungen sind stets ausreichend, und der Verbrauch liegt niedrig (EcoTest: 4,5 l/100 km). Nur die Euro6-Abgastechnik lässt noch auf sich warten. Für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen der optionale Frontradarassistent inkl. City-Notbremsfunktion und der Spurhalteassistent. Nur einen Totwinkelassistenten sucht man noch vergebens. In der Summe erweist sich die getestete Version des Octavia als äußerst gelungenes Gesamtpaket, das viele Zielgruppen anspricht und sich kaum Schwächen erlaubt. Einen kleinen Respektabstand zu seinen direkten Konkurrenten hält der Octavia vor allem durch einige klassenübliche Ausstattungen, die es für den Skoda nicht gibt. Dafür ist der Preis für ein Fahrzeug in der Mittelklasse unschlagbar. Die getestete Version gibt es bereits ab 27.950 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A4, BMW 3er, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat.

+ sehr großer Kofferraum, großzügiger Innenraum, einfache Bedienung der Grundfunktionen, sicheres Fahrverhalten, hoher Sicherheitsstandard, niedriger Verbrauch, günstiger Unterhalt

- Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, noch keine Euro 6-Abgastechnik verbaut

ADAC-URTEIL

1,8

AUTOTEST

2,0

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7

Familie

2,9

Stadtverkehr

2,7

Senioren

1,8

Langstrecke

1,7

Transport

2,4

Fahrspaß

1,9

Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung des Octavia hinterlässt einen guten Eindruck. Nur im Detail gibt es kleinere Nachlässigkeiten. 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 verlaufen gleichmäßig schmal. 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 und die Türschweller vorn werden durch Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet, wirkt aber schlichter als bei der direkten Konkurrenz. 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 verstaut werden muss.

- Die sehr schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, hier sollte eine Gasdruckfeder vorhanden sein. An den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, wodurch kleine Parkrempel teure Reparaturen nach sich ziehen können. Auch die Stoßfänger sind einteilig und durchgehend lackiert, wodurch sie schnell verkratzen können. Die großen Nebelscheinwerfer sind weit unten in der Stoßstange verbaut und somit bruchgefährdet.

Der Octavia Combi 2.0 TDI weist insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung liegt mit 512 kg im Klassenmittelfeld.

+ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von rund 1.110 Kilometer möglich (Basis EcoTest-Verbrauch). Auf der Dachreling können Lasten bis 75 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist zwar serienmäßig nur ein Reparaturset an Bord. Gegen Aufpreis kann aber auch ein vollwertiges Reserverad geordert werden. Da es jedoch nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht, darf man dennoch nur mit maximal 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren (im Testwagen vorhanden). Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.600 kg (gebremst), bzw. 670 kg (ungebremst). Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) montieren.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Octavia Combi zufriedenstellend ab. Vor allem die hinteren Dachsäulen und die breiten B-Säulen behindern die Sicht etwas stärker. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug lassen sich nur akzeptabel einsehen. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel könnten ein größeres Sichtfeld bieten.



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

⊕ Front und Heck des Kombis können vom Fahrer gut abgeschätzt werden. Direkt vor dem Fahrzeug bedingliche Hindernisse sind gut wahrnehmbar. Am Heck gibt es Parksensoren serienmäßig, vorn kosten Sensoren Aufpreis. Zudem ist ein Parklenkassistent erhältlich, der das Fahrzeug automatisch in quer und längs zur Fahrbahn liegende Parkbuchten manövriert (im Testwagen vorhanden). Auch eine Rückfahrkamera findet man nun in der Aufpreisliste (nicht im Testwagen). Serienmäßig findet man Halogenscheinwerfer an Bord. Gegen Aufpreis können aber auch helle Bi-Xenon-Scheinwerfer geordert werden. Dank dynamischem Kurvenlicht und der situationsabhängigen Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) wird die Umgebung vor dem Fahrzeug sehr gut ausgeleuchtet. Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern gibt es serienmäßig. Möchte man anstatt dem Halogen-Tagfahrlicht, LED-Leuchten haben, muss man beim Octavia nochmals zusätzlich zahlen. LED-Tagfahrlicht und -Rückleuchten kosten bei Wahl der Xenonscheinwerfer nochmals separat Aufpreis. Optional ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge automatisch ab (Serie). Gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich und reinigen die Scheibe zuverlässig.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verringert würde.

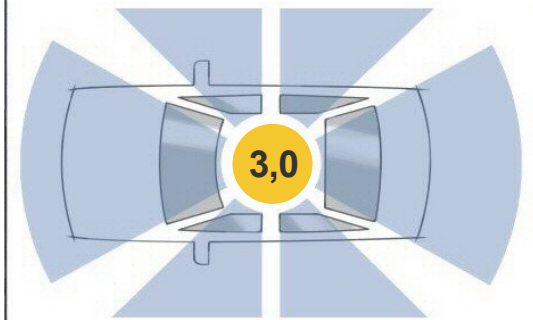
2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Octavia zufriedenstellend. Dank des niedrigen Schwellers muss man die Beine nicht besonders weit anheben. Deutlich störender sind dagegen die niedrige Sitzposition und der große Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schweller. Große Personen müssen zudem etwas aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf am tief gezogenen Dachholm anstoßen.

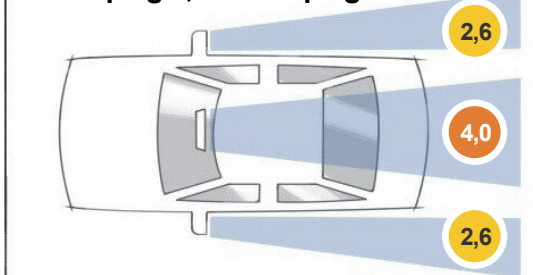
⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Kessy" ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da sich das Fahrzeug durch Sensoren in den Türgriffen öffnen lässt. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. In den Fond gelangt man dank der großen Türausschnitte recht bequem. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel. Bei Dunkelheit wird das Fahrzeugumfeld nach dem Auf- und Abschießen des Fahrzeugs beleuchtet. Wählt man den optionalen Fernlicht- oder Spurhalteassistenten, sorgen zusätzliche Boarding-Spots in den Außenspiegeln bei Dunkelheit für beleuchtete Einstiegsbereiche.

⊖ Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Ausstieg mehr möglich (Safe-Verriegelung; diese kann durch zweimaliges Betätigen deaktiviert werden).

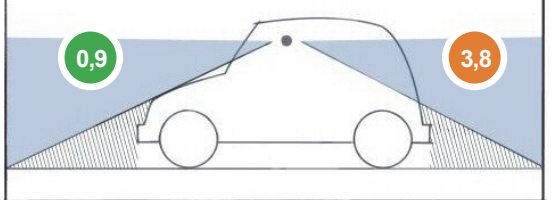
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld

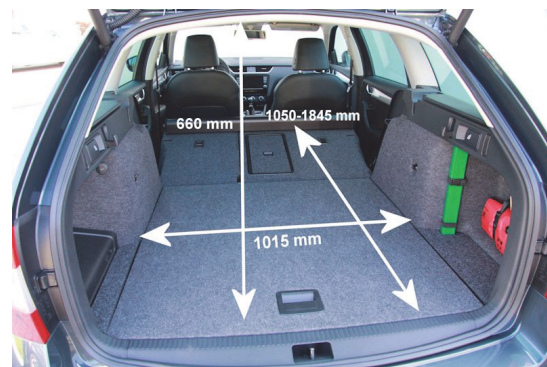


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

0,9

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 545 l (variabler Ladeboden in unterer Stellung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 735 l in den Kofferraum. Dann können bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten eingeladen werden. Nach dem Umlegen der Rückbank stehen 915 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.485 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.



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

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Für den Octavia Combi gibt es optional eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe (im Testwagen). Sie öffnet weit, wodurch Personen mit fast 1,90 m aufrecht stehen können. Dank der niedrigen Ladekante (64 cm über der Fahrbahn) muss Gepäck nicht besonders weit angehoben werden. Wählt man den optionalen variablen Ladeboden, ist dieser mit der Ladekante bündig (wenn Ladeboden oben), was das Einladen von schwerem Gepäck deutlich erleichtert. Mit dem variablen Ladeboden in oberer Stellung stört bei umgeklappten Rücksitzlehnen auch keine Stufe am Ladeboden, die das Verschieben von Gepäck erschweren würde. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und ist mit zwei Lampen gut beleuchtet. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

- Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen bei Unachtsamkeit leicht den Kopf stoßen.

2,2

Kofferraum-Variabilität

+ Der Octavia Combi bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Gegen Aufpreis kann man zudem eine Lehnenfernentriegelung vom Kofferraum aus ordern. Dann gibt es zusätzliche Entriegelungshebel in den Seitenverkleidungen. Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine praktische Ladeluke in der Rücksitzlehne. Ein Trennnetz, das den Koffer- vom Fahrgastraum trennt, ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen verbaut). Optional gibt es für den Octavia Combi eine umklappbare Beifahrersitzlehne, die jedoch nicht in der Elegance-Ausstattung verfügbar ist.

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

1,9

INNENRAUM

1,5

Bedienung

+ Der Octavia bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem großen optionalen Navigationssystem "Columbus" eine weitgehend 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. Bei Wahl des optionalen schlüssellosen Zugangssystems erfolgt der Motorstart über einen an der Lenksäule positionierten und beleuchteten Start-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 (Fernlichtassistent optional). 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 gezeichnet 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 eine gewisse Eingewöhnungszeit. Viele Menüpunkte lassen sich 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. 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 und klimatisiert. Leseleuchten sind für alle außen Sitzenden vorhanden.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität vermitteln beim Skoda Octavia einen guten Eindruck.

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

2,2

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 insgesamt angenehm, wird aber durch die breite Mittelkonsole (besonders im Kniebereich) leicht eingeschränkt.
- ⊖ Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich gering aus.

2,1 Raumangebot hinten*

Zwei Personen finden im Fond bequem Platz. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite aber eng.

➕ Für Passagiere bis rund 1,95 m ist die Bein- und Kopffreiheit ausreichend (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Das subjektive Raumgefühl ist gut, da die Fenster groß sind und sich keine Dachsäulen direkt auf Kopfhöhe befinden.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Die Innenraum-Variabilität ist somit ausreichend.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

Zum Modelljahr 2015 wurde das Fahrwerk des Octavia leicht überarbeitet. Gegenüber dem recht holprig ansprechenden Fahrwerk der älteren Modellversionen, spricht der Octavia Combi nun vor allem beim Überfahren von größeren Unebenheiten komfortabler an.

➕ Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt sowohl kurze als auch lange Bodenwellen gut ab. Harte Stöße werden nicht zu stark zu den Insassen durchgereicht. Insgesamt fällt der Langsamfahrkomfort gut aus. Nur beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster sind etwas stärkere Vibrationen im Innenraum wahrnehmbar. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs halten sich in noch Grenzen. Voll beladen schwingt die Hinterachse leicht nach, es steht aber genügend Federweg zur Verfügung.

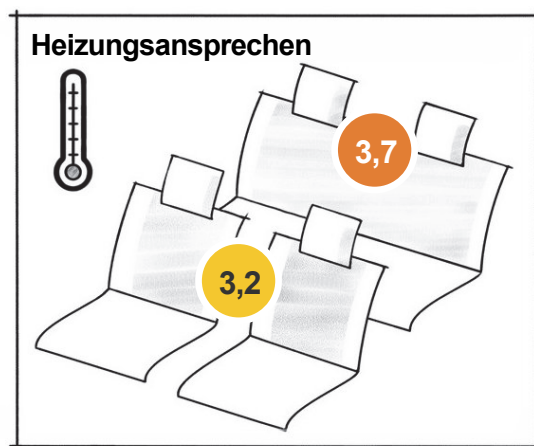
1,9 Sitze

In der Elegance-Ausstattung sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und besitzen eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Optional kann man für das Fahrzeug auch elektrisch einstellbare Vordersitze ordern (im Testwagen vorhanden). Die Sitzposition auf den nur mäßig konturierten Rücksitzen ist dank der hohen Lehnen noch akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

➕ Die elektrischen Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Zudem sind in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen verbaut. Damit finden Personen unterschiedlicher Statur und Größe eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der Vordersitze sind hoch, gut konturiert und bieten einen recht guten Seitenhalt. Die Kontur der Sitzfläche geht zwar ebenfalls in Ordnung, die Sitzfläche könnte für große Personen aber etwas länger sein. Der Fahrer findet links neben dem Kupplungspedal eine praktische und bequeme Ablage für den linken Fuß. Die Atmungsaktivität der Leder-/Alcantara-Sitzbezüge geht in Ordnung.

1,9 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt niedrig aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h nur 67,0 dB(A). Der Dieselmotor ist dabei recht gut abgeschottet und im Innenraum nicht störend. Nur direkt nach dem Kaltstart nagelt der Motor etwas stärker. Abrollgeräusche dringen nicht zu stark in den Innenraum. Allerdings dröhnt es beispielsweise beim Überfahren von Kopfsteinpflaster im Innenraum. Windgeräusche sind bis 130 km/h kaum vorhanden, nehmen mit steigender Geschwindigkeit aber deutlich zu.



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

2,2 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn zufriedenstellend an. Im Fond dauert es dagegen ein gutes Stück länger, bis eine angenehme Temperatur erreicht ist.

⊕ 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. Ein Aktivkohlefilter ist Serie.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 3.500 1/min) und besitzt schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes maximales Drehmoment von 320 Nm (bei 1.750 1/min). Die Fahrleistungen, die sich damit im Octavia Combi realisieren lassen, sind gut. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen wirkt der Motor schlapp, dann muss man auch mal einen Gang zurückschalten.

⊕ Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 5,2 s (gemessen im dritten Gang). Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte gut. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen vergehen im vierten Gang 7,7 s und im fünften Gang 11,8 s.

⊖ Deutlich träger geht es dagegen im lang übersetzten sechsten Gang zu. Hier vergehen 19,0 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird.

2,5 Laufkultur

⊕ Der 2.0-Liter-Dieselmotor besitzt insgesamt eine noch gute Laufkultur, auch wenn das Aggregat direkt nach dem Kaltstart rau und unkultiviert läuft. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrenningsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur dauerhafte leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zum Fahrer durch. Unter Last neigt der Motor im niedrigen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen.

1,7

Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich dank präzise geführter Gänge und kurzer Schaltwege einwandfrei schalten. Beim Einlegen ist zwar ein leichter Widerstand spürbar, dennoch hakt die Schaltung auch bei schnellen Schaltvorgängen nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos. Selbst wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorne rollt, kracht es nicht im Getriebe. Der Kraftaufwand zum Einlegen des Rückwärtsganges fällt nicht zu hoch aus. Das Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung der Berganfahrhilfe auch an Steigungen gut. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos und passen gut zum Motor. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit recht niedriger Motordrehzahl (ca. 2.200 1/min) unterwegs ist. Bei Überholmanövern muss man dadurch aber oft auch mal einen Gang zurück schalten, um genügend Vortrieb zu haben.

1,8

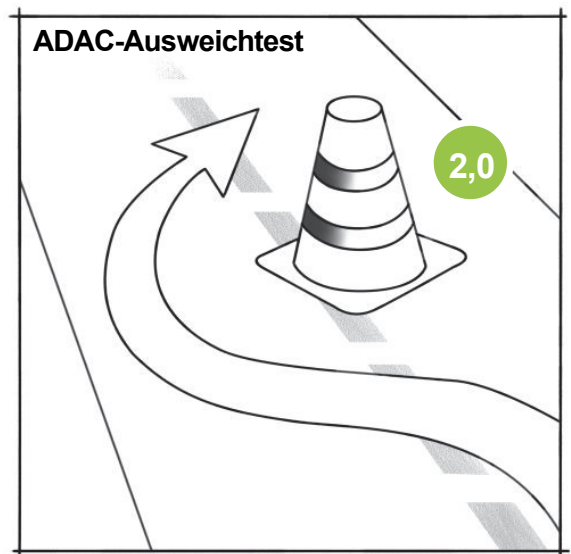
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Der Octavia Combi kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Der Skoda spricht gut auf Lenkbefehle an und setzt diese nahezu unverzüglich um. Plötzliche Lenkimpulse quittiert er allerdings mit einem leicht nachpendelnden Heck. Den ADAC Ausweichtest meistert der Skoda problemlos. Bei geringen Lenkwinkeln lässt er sich problemlos und weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang mit größeren Lenkwinkeln eingeleitet, drängt zunächst das Heck etwas. Dann regelt das ESP, was eine deutliches Untersteuern zur Folge hat - dieses Verhalten überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Dann entsteht aber auch ein Gegenpendler beim Einfahren in die Ausfahrgasse. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sind leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen vorhanden. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle abgebremst. Die elektronische Differenzialsperre EDS sorgt beim Beschleunigen aus Kurven dafür, dass das kurveninnere Vorderrad nicht durchdreht.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

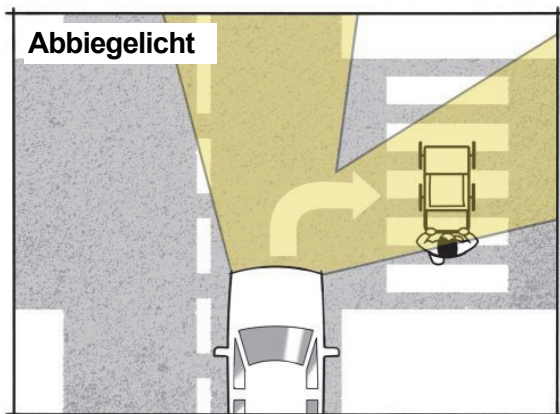
+ Die Lenkung ist Skoda gut gelungen. Sie spricht bei schnellen Lenkbefehlen gut an und es werden gleichmäßig Seitenführungskräfte aufgebaut. Noch nicht perfekt ist das Lenkgefühl um die Nulllage. Hier würde man sich etwas mehr Rückmeldung wünschen. Ordert man die Fahrprofilauswahl, lassen sich die Lenkkräfte einstellen. Im Sport-Modus erhält der Fahrer eine etwas bessere Rückmeldung. Im Comfort-Modus ist diese nicht so ausgeprägt, allerdings ist die Lenkung dann leichtgängig, was das Rangieren erleichtert. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise. Die Lenkübersetzung ist nicht zu indirekt - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis geht mit 11,3 m für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

+ Der gemessene Bremsweg aus 100 km/h beträgt nur 34,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT 91W der Größe 225/45 R17) - 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.

Der Skoda Octavia überzeugt mit einer sehr guten aktiven Sicherheit, auch wenn viele Assistenzsysteme Aufpreis kosten.

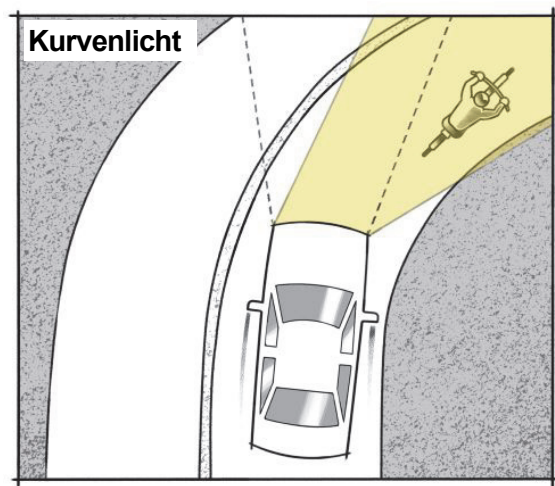
+ Der Mittelklasse-Kombi ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Serienmäßig findet man zudem ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Optional gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung), Kurven- und Abbiegelicht, sowie einen Fernlichtassistenten. In der Sonderausstattungsliste findet man auch ein Spurhalteassistent (Lane Assist). 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.

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.

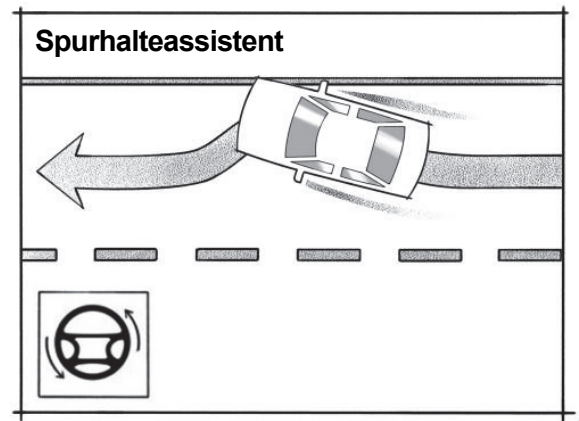
Kurvenlicht



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

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. In der Aufpreisliste findet man auch einen Frontradarassistenten samt City-Notbremsfunktion. Der Frontradar überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug und warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision zunächst optisch und akustisch. Reagiert dieser nicht, wird als Warnung ein kurzer Bremsruck und danach eine Teilbremsung eingeleitet. Dadurch werden die Aufprallgeschwindigkeit reduziert und die Folgen eines Unfalls verringert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck bis zu einer Vollverzögerung erhöht wird. Ein weiterer Bestandteil des Frontradarassistenten ist die City-Notbremsfunktion. Diese ist bis 30 km/h wirksam und bremst das Fahrzeug bei einer drohenden Kollision automatisch ab - im Idealfall kann ein Aufprall sogar gänzlich vermieden werden. Bei einer Vollverzögerung blinken die Bremsleuchten und es wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Zusätzlich zu den Xenonscheinwerfern können auch reaktionsschnelle LED-Rückleuchten geordert werden. In der Ausstattungsvariante Elegance warnen bei Nacht Rückleuchten (sonst Rückstrahler) in den Vordertüren andere Verkehrsteilnehmer bei 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.

– Ein Totwinkel-Assistent ist nicht lieferbar.



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.



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

1,2

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht die Octavia Limousine bei der Insassensicherheit sehr gute 93 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte auf den Kombi übertragbar sein. Insgesamt erhält der Skoda Octavia die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Stand: 02/2013). 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. 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. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebaut werden. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für knapp 1,90 m große Personen.

Zudem ist der Abstand zum Kopf sehr gering, wodurch die Kopfstützen im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken können. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es rechts im Kofferraum gut erreichbare Halterungen.

– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,70 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist noch gering genug, um im Falle eines Heckaufpralls die Gefahr von Hals-Wirbel-Verletzungen zu verringern.

1,7 Kindersicherheit

+ Die Kindersicherheit des Skoda Octavia fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erhält der Octavia gute 86 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis der Kombi-Version sollte ähnlich gut ausfallen. Auf den Fondaußenplätzen gibt es Isofix-Halterungen samt Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Gegen Aufpreis ist auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System erhältlich. Die Gurte reichen für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Gurtschlösser sind fest fixiert - das vereinfacht die Montage von Kindersitzen. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit den normalen Gurten zufriedenstellend montieren. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte sind groß genug, es sind jedoch die Anlenkpunkte nicht ideal, dadurch benötigt man etwas mehr Kraft, um die Gurte fest anzuziehen. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos montieren. 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.

– Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und dem geringen Abstand der Gurtanlenkpunkte nicht für Kindersitze geeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

2,4 Fußgängerschutz

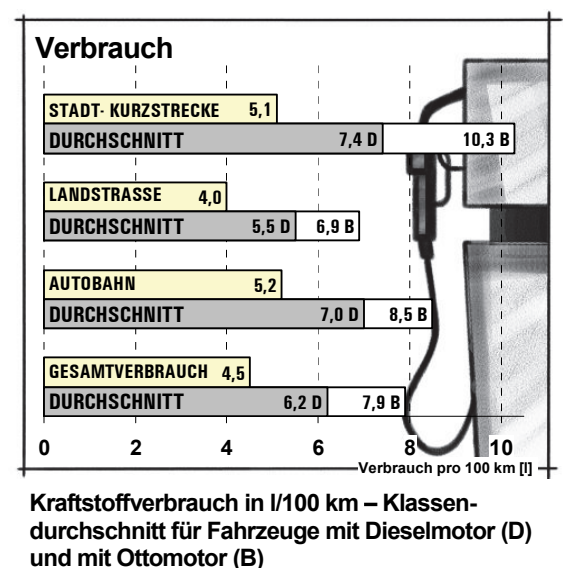
+ Beim ADAC Crashtest erreicht die aktuelle Version des Octavia im Kapitel Fußgängerschutz 66 % der möglichen Punkte (Stand: 02/2013). Der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

– Seit Mai 2013 verzichtet Skoda auf den Einbau einer aktiven Motorhaube, die das Verletzungspotenzial für Fußgänger nochmals deutlich reduzierte. Mit der aktiven Motorhaube erreichte der Octavia noch 82 % der möglichen Punkte bei Fußgängerschutz.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

+ Im CO2-Kapitel des EcoTest kann der Skoda Octavia Combi 2.0 TDI ein gutes Ergebnis einfahren. Mit einer CO2-Bilanz von 144 g/km erreicht das Fahrzeug gute 41 Punkte in diesem Kapitel. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei lediglich 4,5 l/100 km. In der Stadt sind es 5,1 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,2 l pro 100 km.



1,9

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Lediglich der NOx-Ausstoß liegt aufgrund der noch fehlenden Euro6-Abgastechnik etwas höher. In der Summe erreicht der Kombi 41 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt erreicht der Octavia Combi 2.0 TDI mit 82 Punkten klar vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,0

AUTOKOSTEN

1,7

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der niedrige Verbrauch von günstigem Dieselmotor verhilft dem Skoda zu einer guten Bewertung der Betriebskosten.

1,2

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 2,0 TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km erneuert werden muss.

⊕ Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,2

Wertstabilität*

⊕ Für den Skoda Octavia kann als Kombi-Version und mit dem sparsamen und beliebten 2.0 TDI Motor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein guter prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Den Skoda Octavia Combi 2.0 TDI gibt es in der Ausstattungsversion Elegance ab 27.950 Euro. Der Preis geht für einen Kombi in der Mittelklasse durchaus in Ordnung. Die Serienausstattung ist zwar nicht schlecht, für einige klassenübliche Ausstattungen wie Xenonscheinwerfer oder Assistenzsysteme muss man aber dennoch Aufpreis bezahlen.

2,6

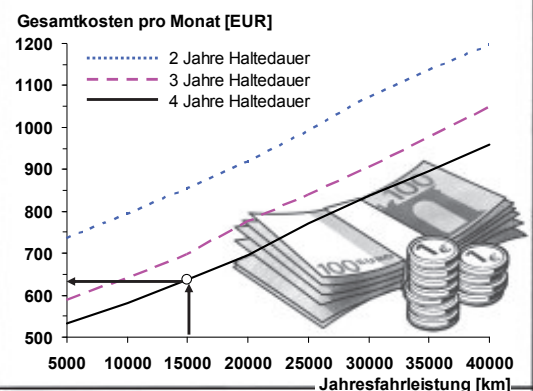
Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen im zufriedenstellenden Bereich. Im Jahr werden 220 Euro an KFZ-Steuer fällig. Während die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung im Klassenvergleich recht niedrig ausfallen (KH: 16; VK: 19), ist die Teilkaskoversicherung deutlich ungünstiger eingestuft (TK: 23).

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Geringe Betriebskosten und überschaubare Werkstatt-/Reifenkosten tragen ebenso wie die gute Wertstabilität dazu bei, dass die absoluten monatlichen Gesamtkosten niedrig ausfallen.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI GreenLine	2.0 TDI Green tec	RS TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	77 (105)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1400	250/1500	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	12,3	11,0	10,7	8,6	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	191	204	216	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,1 D	3,8 D	3,2 D	4,2 D	4,6 D
CO2 [g/km]	109	99	85	110	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/23	16/18/23	16/18/23	16/19/23	16/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	180	160	152	220	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	510	507	568	637	680
Preis [Euro]	20.290	21.290	24.650	25.950	31.290

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	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,1/4,0/5,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	144 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/512 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	545 l/915 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	386 Euro
Monatliche Gesamtkosten	636 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23
Grundpreis	27.950 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

Abbiegelycht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	610 Euro
Automatikgetriebe (DSG)	1.800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	240 Euro
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	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 hinten	440 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (Business Amundsen)	ab 870°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro°
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.095 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen