



Skoda Octavia Combi 1.6 TDI GreenLine

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(81 kW / 110 PS)

M
 it einem angegebenen Verbrauch von 3,2 Litern pro 100 Kilometer ist der Skoda Octavia Combi GreenLine der momentan mit Abstand sparsamste Diesel-Kombi in der Mittelklasse. Im anspruchsvollen ADAC EcoTest fällt der Verbrauch mit 3,8 l/100 km zwar höher aus, doch mit einer CO₂-Bilanz von nur 123 g/km und sauberen Abgasen (es ist ein NO_x-Speicherkat verbaut) erreicht der Octavia GreenLine dennoch deutlich die vollen fünf Sterne im Umweltranking. Mit 95 Punkten führt er nun sogar das EcoTest-Ranking unter allen konventionell mit Diesel oder Benzin betriebenen Modellen an. Der 110 PS starke 1.6-Liter-Dieselmotor sorgt für ausreichende Fahrleistungen, auch wenn sich der Motor bei niedrigen Drehzahlen schlapp anfühlt und man entsprechend oft einen Gang zurückschalten muss. Insgesamt liegt die Langstreckentauglichkeit dennoch hoch. Der Fahrkomfort fällt trotz des etwas straffer abgestimmten Fahrwerks mit 15 Millimetern Tieferlegung gut aus, und die Fahreigenschaften sind sicher. Einschränkungen muss man bei den verfügbaren Ausstattungen hinnehmen. Einige Komfortextras (z.B. Panorama-Schiebedach oder elektrische Heckklappe) und sogar Sicherheitsausstattungen sind für die Spritsparvariante nicht erhältlich. So muss man auf den Frontradarassistent (Kollisionswarn- und Notbremssystem) sowie reaktionsschnelle LED-Rückleuchten verzichten. Der Grundpreis liegt bei günstigen 24.650 Euro, was in der Summe für niedrige Autokosten und ein respektables Preis-Leistungs-Verhältnis sorgt. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Peugeot 508 e-HDi; Ford Mondeo ECONetic; Opel Insignia EcoFlex.

- +
 sehr großer Kofferraum, großzügiger Innenraum, einfache Bedienung der Grundfunktionen, hoher Sicherheitsstandard, sehr niedriger Verbrauch, günstiger Unterhalt
- durchzugsschwacher Motor, bei niedrigen Drehzahlen mäßige Laufkultur, Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, geringe Anhängelast, für GreenLine nicht alle Ausstattungen erhältlich



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

1,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,8 Langstrecke

1,9 Transport

3,0 Fahrspaß

1,7 Preis/Leistung

Stand: Februar 2015
Text: D. Silvestro

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

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 Karosserieteile 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 gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, wodurch die Einstiegsbereiche nicht so schnell verschmutzen. Einstiegsleisten, die den Schweller vor Kratzern schützen würden, fehlen aber. 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. Dieser ist bei Bedarf schnell greifbar und muss nicht im Innenraum verstaut werden.

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

2,5

Alltagstauglichkeit

Der Octavia Combi 1.6 TDI GreenLine besitzt insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung liegt mit 470 kg noch im Klassenmittelfeld. Weniger überzeugen kann die maximal zulässige Anhängelast. Diese liegt beim GreenLine bei nur 1.000 kg (gebremst), bzw. 640 kg (ungebremst).

+ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von rund 1.315 Kilometer möglich (Basis EcoTest-Verbrauch). Auf der Dachreling können Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast beträgt gute 75 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) montieren.

- Für den Fall einer Reifenpanne steht beim GreenLine lediglich ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Das für die anderen Octavia-Modelle lieferbare vollwertige Reserverad inklusive Wagenheber und Bordwerkzeug ist für den GreenLine nicht erhältlich.

2,2

Sicht

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.

⊕ Front und Heck des Kombis können vom Fahrer gut abgeschätzt werden. Direkt vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse sind gut wahrnehmbar. Am Heck gibt es Parksensoren serienmäßig. Parksensoren vorn kosten wie auch der Parklenkassistent und die Rückfahrkamera Aufpreis (alles nicht im Testwagen). Serienmäßig findet man Halogenscheinwerfer an Bord. Gegen Aufpreis können aber auch helle Bi-Xenon-Scheinwerfer geordert werden (im Testwagen). 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. Optional ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen). Der Innen- und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge automatisch ab (optional im Comfort Paket). Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verringert würde. Das für die anderen Octavia-Modelle optional erhältliche LED-Tagfahrlicht sowie die LED-Rückleuchten sind für den GreenLine nicht erhältlich.

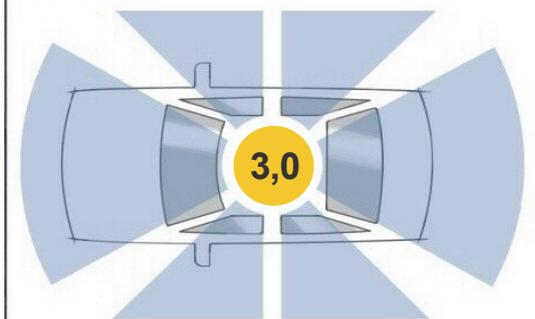
2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Octavia zufriedenstellend. Dank des niedrigen Schwellers muss man die Beine nicht besonders weit anheben. Deutlich störender ist dagegen die tiefe Sitzposition, die beim GreenLine nochmals 15 mm niedriger ausfällt, als bei den normalen Octavia (Fahrwerk mit Tieferlegung). Zudem stört der große Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schweller. Große Personen müssen aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf am tief gezogenen Dachholm anstoßen.

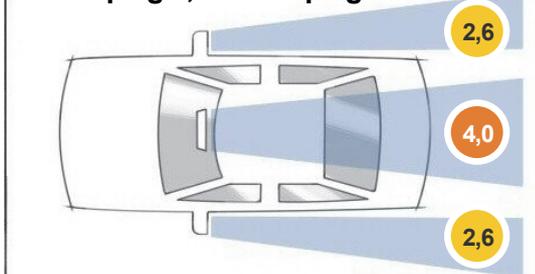
⊕ Mit der Fernbedienung kann nicht nur die Zentralverriegelung betätigt werden, es lassen sich durch langes Drücken der Taste auch die Fenster öffnen und schließen. Optional gibt es das schlüssellose Zugangssystem "Kessy". Dabei kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da sich das Fahrzeug durch Sensoren in den Türgriffen öffnen lässt (nicht im Testwagen verbaut). Die Türrastungen 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 Abschließen des Fahrzeugs beleuchtet. Wählt man den optionalen Fernlicht- oder Spurhalteassistenten, sorgen zusätzliche Boarding-Spots in den Außenspiegeln 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). Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei noch geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann.

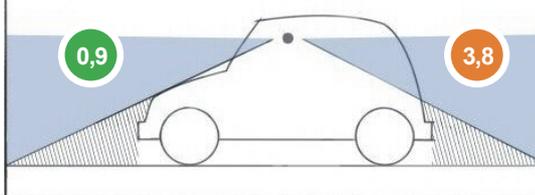
Rundumsicht



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



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

0,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 550 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 740 l in den Kofferraum. Dann können bis zu 13 handelsübliche Getränkeboxen eingeladen werden. Nach dem Umlegen der Rückbank stehen 920 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.490 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.



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

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben. Sie öffnet weit, wodurch Personen mit fast 1,90 m aufrecht stehen können. Dank der niedrigen Ladekante (62 cm über der Fahrbahn) muss Gepäck nicht besonders weit angehoben werden. Der Ladeboden liegt rund 14 cm tiefer, als die Ladekante. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und ist mit zwei Lampen gut beleuchtet. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen durchschnittlich aus.

⊖ Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen bei Unachtsamkeit leicht den Kopf stoßen. Einige für den Octavia Combi erhältlichen Ausstattungsdetails sind für den GreenLine nicht erhältlich. So gibt es für die Sprintsparversion weder eine elektrisch öffnende Heckklappe noch einen variablen Ladeboden. Durch den fehlenden variablen Ladeboden entsteht nicht nur eine Stufe zwischen Ladekante und Ladeboden, sondern auch bei umgelegten Rücksitzlehnen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Gegen Aufpreis kann man zudem eine Lehnenfermentriegelung vom Kofferraum aus ordern (im Testwagen verbaut). Dann gibt es zusätzliche Entriegelungshebel in den Seitenverkleidungen. Für den Transport langer Gegenstände findet man eine praktische Ladeluke in der Rücksitzlehne. Ein Trennnetz, das den Koffer- vom Fahrgastraum trennt, ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Optional gibt es für den Octavia Combi eine umklappbare Beifahrersitzlehne, die jedoch nicht im Testwagen verbaut war. Die Anzahl an Ablagen fällt gut aus. Links und rechts findet man kleine Ablagefächer vor und unter dem Kofferraumboden gibt es zusätzlichen Stauraum (ca. 25 l).

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können unter Umständen die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Der variable Ladeboden ist für den GreenLine nicht erhältlich.

2,0 INNENRAUM

1,7 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 gut angeordnet und das Zündschloss ist problemlos erreichbar, aber unbeleuchtet. Optional gibt es auch ein schlüsselloses Zugangssystem (nicht im Testwagen). Dann erfolgt der Motorstart über einen an der Lenksäule positionierten und beleuchteten Start-Knopf. Der Schalthebel liegt gut zur Hand.

Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Abblend- und Fernlicht sind sensorgesteuert (beides optional). Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Lichtschalters aktiviert. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten, alternativ kann die Steuerung auch dem optionalen Regensensor überlassen werden (Comfort-Paket). 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



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

Navigationsbildschirm angezeigt. Der Navigationsbildschirm 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 optionalen 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 serienmäßige Soundsystem bietet einen ordentlichen Klang. Das optionale "Canton" Soundsystem (mit Subwoofer) ist für den GreenLine nicht lieferbar. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. Vorn findet man 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 (nur mit Klimaautomatik). Leseleuchten sind für alle außen Sitzenden vorhanden.

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Der optionale adaptive Abstandsassistent ist für die GreenLine Variante nicht lieferbar.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Der Octavia bietet den vorderen Insassen gute Platzverhältnisse. Es finden Personen bis knapp über zwei Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. 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 sind 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.

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.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

+ Der Octavia GreenLine ist mit einem um 15 mm tiefergelegten Fahrwerk ausgestattet. Die Grundcharakteristik ähnelt der des normalen Fahrwerks, wenn auch das Fahrwerk durch die Tieferlegung einen Tick straffer ausfällt. Man kann auch beim GreenLine mit dem Fahrkomfort zufrieden sein. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden recht gut absorbiert. Harte Stöße werden nicht unangenehm zu den Insassen durchgereicht. Insgesamt fällt der Langsamfahrkomfort noch gut aus. Nur beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster sind stärkere Vibrationen im Innenraum wahrnehmbar. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs halten sich in Grenzen. Voll beladen schwingt die Hinterachse leicht nach, es steht aber genügend Federweg zur Verfügung.

2,2 Sitze

In der GreenLine-Version sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und besitzen in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitzposition auf den nur mäßig konturierten Rücksitzen ist dank der hohen Lehnen noch akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Die Atmungsaktivität der Stoff-Sitzbezüge ist zufriedenstellend.

+ Auf den Vordersitzen finden Personen unterschiedlicher Statur und Größe eine recht 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, sie 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 optionalen elektrisch einstellbaren Vordersitze sind für den GreenLine nicht erhältlich.

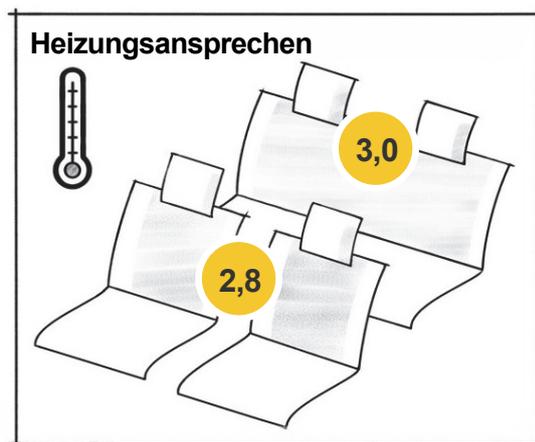
1,9 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt niedrig aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h nur 66,8 dB(A). Abrollgeräusche dringen nicht zu stark in den Innenraum. Windgeräusche sind bis 130 km/h kaum vorhanden, nehmen mit steigender Geschwindigkeit aber dann deutlich zu. Der Diesel-Motor hält sich akustisch stets zurück, ist aber speziell im Stand oder bei starkem Beschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten heraus im Innenraum deutlicher wahrnehmbar.

2,0 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an. Dank elektrischem Zuheizung wird der Innenraum in akzeptabler Zeit gleichmäßig aufgewärmt.

⊕ In der getesteten Variante ist der Octavia serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional findet man die im Testwagen verbaute Klimaautomatik (Climatronic) an Bord. Diese arbeitet fein und situationsangepasst. Die Intensitätseinstellung der Automatik kann im Menü verändert werden. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche einzeln ausgewählt werden. Die Umluftregelung wird automatisch gesteuert. Bei Wahl der Klimaautomatik findet man auch einen Aktivkohlefilter an Bord.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6 l großen Dieselmotors mit 110 PS fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der GreenLine in 6,9 s (gemessen im 3. Gang). Die Elastizität des Motors ist im vierten und fünften Gang zufriedenstellend. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 9,1 s und im fünften Gang sind es 12,8 s.

⊖ Zu träge geht es dagegen im lang übersetzten sechsten Gang zu. Hier vergehen 24,3 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird. Es muss oft in den fünften Gang zurück geschaltet werden, möchte man einigermaßen zügig beschleunigen.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist insgesamt zufriedenstellend. Der Diesel läuft direkt nach dem Kaltstart zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Nicht besonders kultiviert zeigt sich das Aggregat dagegen, wenn man bei niedrigen Drehzahlen unter Last fährt. Dann dröhnt der Motor deutlich.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich dank des präzise geführten Schalthebels 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 vorn rollt, kracht es nicht im Getriebe. Der Kraftaufwand zum Einlegen des Rückwärtsganges fällt nicht zu hoch aus. Das Anfahren klappt dank der Berganfahrhilfe auch an Steigungen gut.

Die Kupplungsbetätigung funktioniert gut, der Druckpunkt sollte aber noch etwas besser erfüllbar sein. 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 Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

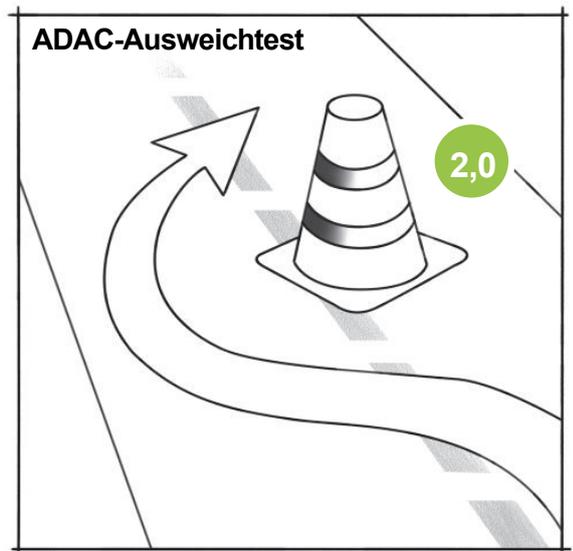
2,3 Getriebeabstufung

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Einzig der Sprung vom fünften in den sechsten Gang fällt etwas groß aus. Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit niedrigen Motordrehzahlen (rund 2.300 1/min).
- Bei höheren Geschwindigkeiten muss man allerdings an Steigungen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor dann so gut wie keine Zugkraftreserven hat.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

+ Der Octavia Combi GreenLine kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Der Skoda spricht gut auf Lenkbefehle an und setzt diese spontan 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. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler, der aber nicht kritisch ist. 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 XDS+ sorgt beim Beschleunigen aus Kurven dafür, dass das kurveninnere Vorderrad nicht durchdreht und die Traktion verbessert wird.



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.

2,2 Lenkung*

- + 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. Insgesamt erweist sich die Lenkung als präzise. Die Lenkübersetzung ist nicht zu indirekt - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis geht mit 11,2 m für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.
- Die optionale Fahrprofilwahl, die eine Einstellung der Lenkkräfte in drei Stufen ermöglicht (Comfort, Normal, Sport), ist für den GreenLine nicht erhältlich.

1,4

Bremse

⊕ Der gemessene Bremsweg aus 100 km/h beträgt nur 34,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 91V der Größe 205/55 R16) - das ist ein sehr guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Octavia klar auf Stabilität ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.

1,6

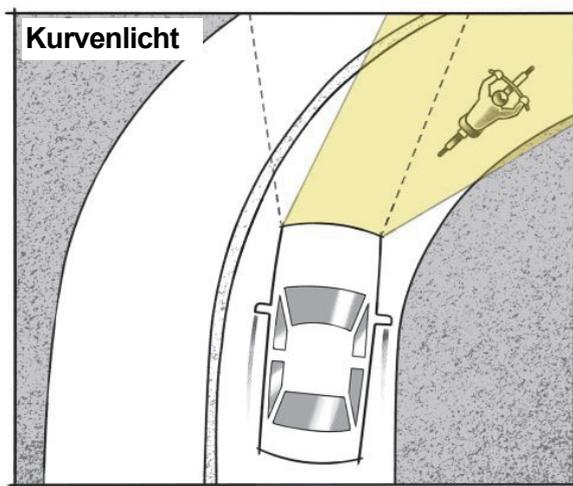
SICHERHEIT

1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Skoda Octavia überzeugt zwar mit einer guten aktiven Sicherheit, für die GreenLine-Variante sind allerdings nicht alle Assistenzsysteme lieferbar.

⊕ 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. Nebelscheinwerfer mit integriertem separatem Abbiegelicht sind Serie. Optional gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptiver Lichtsteuerung (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Schlechtwetter-Lichtverteilung) und Kurvenlicht, 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. 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 blinken die Bremsleuchten und es wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. In der Ausstattungsvariante GreenLine signalisieren bei Nacht Rückstrahler in den Vordertüren anderen Verkehrsteilnehmer, dass die Türen geöffnet ist. In den höheren Ausstattungen sind anstatt Rückstrahler sogar Rückleuchten mit noch besserer Signalwirkung verbaut. 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.



Kurvenlicht

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



Einschlafwarner

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

– Für die GreenLine-Variante ist der Frontradarassistenten samt City-Notbremsfunktion nicht erhältlich. Auch die reaktionsschnellen LED-Rückleuchten können für den GreenLine nicht geordert werden. Ein Totwinkel-Assistenten ist für den Octavia dagegen generell nicht lieferbar.

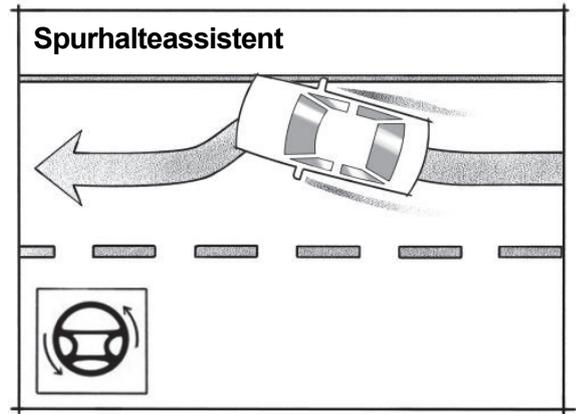
1,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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.

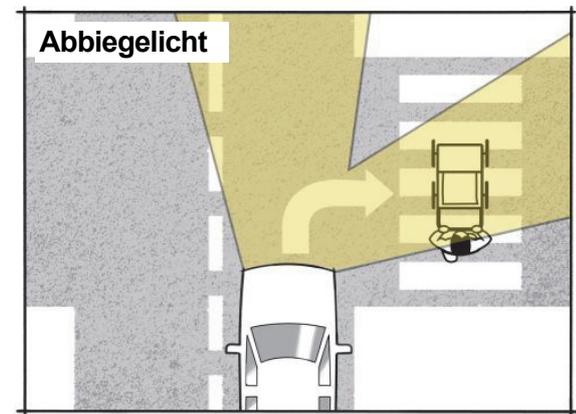
– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis knapp 1,70 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist noch gering genug, um im Falle eines Heckaufpralls die Gefahr von Hals-Wirbel-Verletzungen zu verringern.

1,8 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.



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.



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.

Die Abstände der Gurtranlenkpunkte 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 Gurtranlenkpunkte 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.

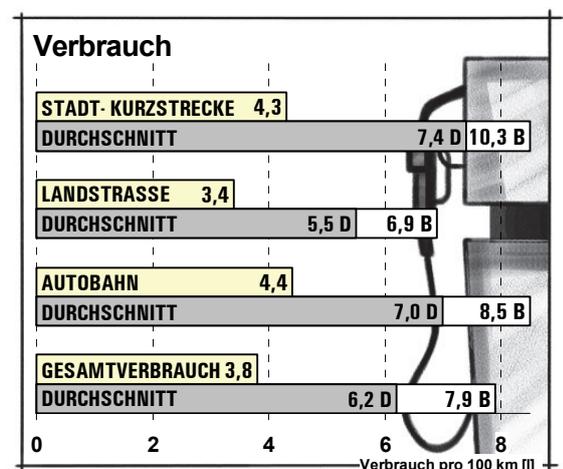
1,3 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO2*

+ Beim Verbrauch kann der Octavia Combi GreenLine ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 3,8 l/100 km ermittelt. Mit einer CO2-Bilanz von 123 g/km erreicht der Mittelklasse-Kombi im CO2-Kapitel des EcoTest 48 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,3 l/100 km, außerorts sind es 3,4 l/100 km und auf der Autobahn 4,4 l/100 km.

1,3 Schadstoffe

+ Der Octavia GreenLine ist serienmäßig mit einem NOx-Speicherkat ausgerüstet, der den Ausstoß an Stickoxiden reduzieren soll. Im ADAC EcoTest kann die Abgasreinigungstechnik des GreenLine überzeugen. Das Fahrzeug unterschritt in den EcoTest-Zyklen teilweise sogar die Grenzwerte der strengen Abgasnorm Euro6. Umso erstaunlicher ist es, dass der Octavia trotz der funktionierenden Abgastechnik nur nach der Euro 5 Abgasnorm homologiert wurde. Dank der sauberen Abgase erreicht der Octavia GreenLine im Schadstoffkapitel sehr gute 47 Punkte. In der Summe erhält der Mittelklasse-Kombi stolze 95 Punkte und damit die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

1,6

AUTOKOSTEN

0,7

Betriebskosten*

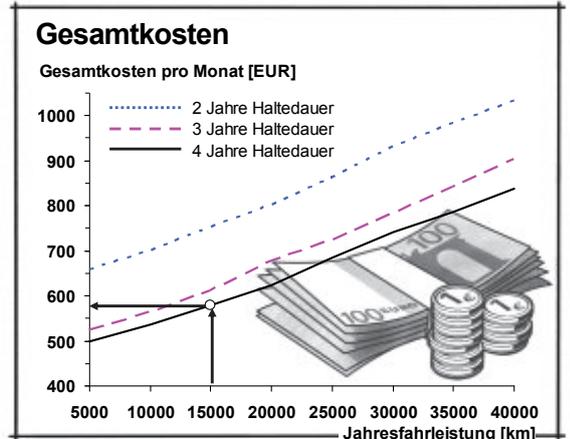
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der sehr niedrige Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff verhilft dem Skoda zu einer exzellenten Bewertung der Betriebskosten.

1,1

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 1,6 l 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 auf einem niedrigen Niveau. Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 580 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8

Wertstabilität*

Für den Skoda Octavia Combi GreenLine kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

2,6

Kosten für Anschaffung*

Den Skoda Octavia Combi 1.6 TDI GreenLine gibt es ab 24.650 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.

⊖ Für die GreenLine-Variante des Octavia sind nicht alle sonst verfügbaren Ausstattungen erhältlich. So müssen GreenLine-Fahrer auf ein Panorama-Schiebedach, elektrische Heckklappe, variablen Ladeboden und sogar auf einige aktive Sicherheitssysteme (Notbremssystem, LED-Rückleuchten) verzichten.

1,8

Fixkosten*

⊕ Die jährlichen Fixkosten fallen niedrig aus. Im Jahr werden 152 Euro an KFZ-Steuer fällig. Während die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung im Klassenvergleich niedrig ausfallen (KH: 16; VK: 18), ist die Teilkaskoversicherung deutlich ungünstiger eingestuft (TK: 23).

1,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Niedrige Betriebskosten, geringe Werkstatt-/Reifenkosten und überschaubare Fixkosten sorgen in der Summe dafür, dass die absoluten monatlichen Gesamtkosten für den Octavia Combi GreenLine sehr niedrig ausfallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Green tec	1.4 TSI Green tec	1.8 TSI Green tec	1.6 TDI	1.6 TDI Green tec	1.6 TDI GreenLine	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	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	103 (140)	132 (180)	66 (90)	77 (105)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,2	10,5	8,5	7,4	12,3	11,0	10,7	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	193	212	229	183	191	204	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,1 S	5,3 S	6,1 S	4,1 D	3,8 D	3,2 D	4,2 D
CO2 [g/km]	122	117	121	141	109	99	85	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	14/18/21	15/19/23	16/18/23	16/18/23	16/18/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	68	80	128	180	160	152	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	508	520	547	691	516	516	580	650
Preis [Euro]	17.190	18.890	20.890	25.450	20.290	21.290	24.650	25.950

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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	1598 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	3250 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	3,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,3/3,4/4,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	85 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	123 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4659/1814/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1315 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	71 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten	580 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/23
Grundpreis	24.650 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für GreenLine)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für Greenline)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	620 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	240 Euro
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.215 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	50 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket)	430 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	770 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.215 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (Comfort-Paket)	430 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	470 Euro ^o
Navigationssystem	ab 1.770 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Vorbereitung)	nicht erhältlich
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro
Schiebe-Hubdach (nicht für GreenLine)	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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