



Skoda Octavia Scout 2.0 TDI Green tec 4x4

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Scout stellt die Offroad-Variante des Skoda Octavia Combi dar. Die wuchtigen Stoßfänger samt angedeutetem Unterfahrschutz und die Kunststoffbeplankung an den Fahrzeugflanken suggerieren eine gewisse Geländetauglichkeit. Da die Bodenfreiheit gegenüber dem normalen Combi lediglich um rund drei Zentimeter erhöht wurde und der Allradantrieb weder zuschaltbare Sperren noch besondere Geländefahrprogramme besitzt, sind die Offroad-Qualitäten eingeschränkt. Als Handschalter ist der Scout lediglich mit dem 2.0-I-TDI-Motor erhältlich, der 150 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 340 Nm (bei 1.750 1/min) besitzt. Ein Vorteil: Im Vergleich zum Standard-Octavia beträgt die zulässige Anhängelast bei gebremsten Anhängern 2.000 kg und bei ungebremsten 750 kg - damit liegt sie um 400 kg bzw. um 80 kg höher. Ein Nachteil: Der im ADAC EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch beträgt 5,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Das ist rund ein Liter mehr als beim Standard-Octavia. Darüber hinaus bietet der Scout die gewohnten Qualitäten. 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. Für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Frontradarassistent inkl. City-Notbremsfunktion, der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent sowie die optionale Müdigkeitserkennung. Nur einen Totwinkelassistenten sucht man noch vergebens. Leider ist der gelungene Allrounder nicht besonders günstig. Skoda verlangt mindestens 30.250 Euro, zudem lässt sich der Preis durch zahlreiche Extras weiter nach oben treiben. **Karosserievarianten:** Limousine, Combi. **Konkurrenten:** Audi A4 allroad, Citroen C5 CrossTourer, Opel Insignia Country Tourer, Volvo V60 Cross Country, VW Passat Alltrack.

+ sehr großer Kofferraum, großzügiger Innenraum, einfache Bedienung der Grundfunktionen, leiser Innenraum, hoher Sicherheitsstandard

- keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, Außenspiegel ohne zusätzliche asphärische Bereiche, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,9 Langstrecke

1,7 Transport

2,5 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: August 2015
Text: Martin Brand

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Der Scout hebt sich durch rund 30 Millimeter mehr Bodenfreiheit vom Standard-Octavia ab. Zudem sind beim Scout die mehrteiligen Stoßfänger teilweise unlackiert, wodurch kleine Parkrempler nicht zwingend zu teuren Lackarbeiten führen. An den Fahrzeugflanken gibt es sowohl an den Kotflügeln als auch an den Türen dünne unlackierte Stoßleisten, die bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Auch wenn der Scout optisch eine gewisse Geländetauglichkeit suggeriert - letztendlich kann man damit allenfalls leichtes Gelände bewältigen. Vor allem der serienmäßige Allradantrieb ist da von Vorteil, den gibt es aber auch für den Standard-Octavia.

+ Die Verarbeitung des Octavia hinterlässt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Der Motorraum ist dank Schlechtwegepaket komplett von unten verschlossen. Auch der restliche Unterboden ist aufwändig aerodynamisch optimiert. Die Türschweller sind recht gut 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. Eine Sperrklappe im Tankstutzen verhindert eine versehentliche Fehlbetankung mit Otto-Kraftstoff. 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.

- Im Detail gibt es kleinere Nachlässigkeiten, die den Qualitätseindruck mindern. 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 sehr schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, hier sollte eine Gasdruckfeder vorhanden sein. Die großen Nebelscheinwerfer sind weit unten in der Stoßstange verbaut und somit bruchgefährdet.

1,9

Alltagstauglichkeit

Der Octavia Scout 2.0 TDI weist insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reparaturset an Bord. Gegen Aufpreis kann das im Testwagen vorhandene Reserverad geordert werden. Es entspricht jedoch nicht der Größe der Fahrbereifung und die Maximalgeschwindigkeit ist auf 80 km/h begrenzt. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind dann auch an Bord.

+ Der Scout besitzt einen 55-l-Tank (Standard 50 l), damit sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.000 Kilometern möglich. Auf der stabilen Dachreling können Lasten bis 80 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei 2.000 kg (gebremst), bzw. 750 kg (ungebremst). Die zulässige Stützlast beträgt 80 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren E-Bikes montieren.

2,0 Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Octavia Scout 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. Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen durchschnittlich überblicken. Niedrige Hindernisse können direkt vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Parksensoren, die beim Rangieren helfen, gibt es am Heck serienmäßig, vorn kosten diese Aufpreis. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Rückfahrkamera lieferbar. Darüber hinaus kann ein Parklenkassistent geordert werden, 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 nur Halogenscheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn akzeptabel ausleuchten. Gegen Aufpreis gibt es empfehlenswerte Bi-Xenon-Scheinwerfer. Dann wird die Umgebung dank dynamischem Kurvenlicht und der situationsabhängigen Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) sehr gut ausgeleuchtet. Enthalten sind zudem ein LED-Tagfahrlicht sowie LED-Rückleuchten. Optional gibt es Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Fernlichtassistent lieferbar (im Testwagen). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge automatisch ab (Serie). Gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend (im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Scheibe zuverlässig.

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

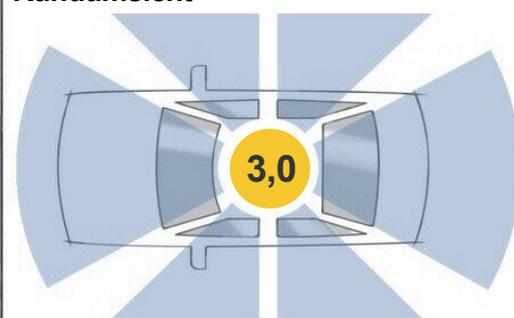
2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Octavia Scout zufriedenstellend. Gegenüber dem Standard-Octavia ist die Karosserie um ca. drei Zentimeter höher gelegt. Die Sitzfläche befindet sich mit rund 56 cm zwar auf zufriedenstellender Höhe, doch gleichzeitig muss man auch die Füße weiter anheben, da die Schwellerkante ebenfalls höher liegt. Der Schweller ist darüber hinaus sehr breit, wodurch ein großer Schritt nötig ist. Große Personen sollten aufpassen, damit sie den Kopf nicht beim Einsteigen am Dach stoßen. In den Fond gelangt man dank der großen Türausschnitte recht bequem, doch auch hier stört der etwas breite und hohe Schweller.

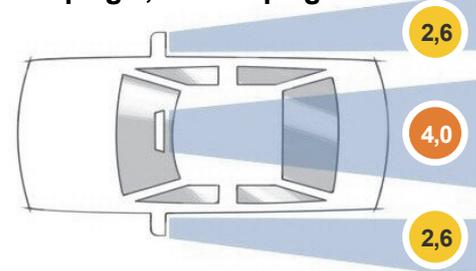


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

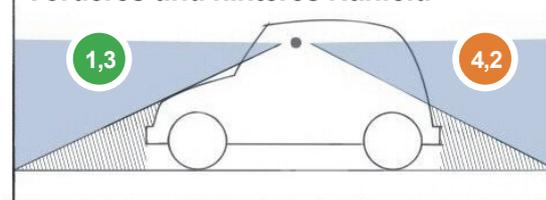
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld

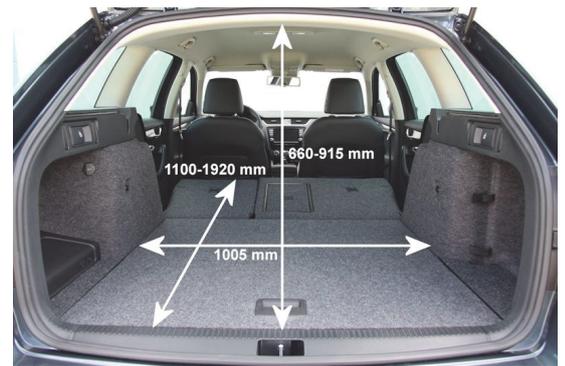


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

- + 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 Türfeststeller besitzen vorn wie hinten drei Haltepositionen, sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern. 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 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).

1,1 Kofferraum-Volumen*

- + Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 525 l (variabler Ladeboden in unterer Stellung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 715 l in den Kofferraum. Dann können bis zu 12 handelsübliche Getränkekisten eingeladen werden. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 895 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.465 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.



Mit 525 l Kofferraumvolumen setzt der Skoda Octavia Maßstäbe in der Mittelklasse.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Der Octavia punktet mit einer guten Kofferraumzugänglichkeit. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, wenn es hierfür auch keinen richtigen Griff sondern nur den Skoda-typischen Gummiknubbel gibt. Optional kann eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe geordert werden (nicht im Testwagen). Die Klappe schwingt weit auf, Personen mit fast 1,95 m können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante liegt mit 67 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut nicht weit angehoben werden muss. Wählt man den optionalen variablen Ladeboden, ist dieser innen mit der Ladekante bündig (wenn Ladeboden oben), was das Ein-/Ausladen 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.

2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Der Octavia Scout bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Zudem gibt es serienmäßig eine Lehnenfernentriegelung. Die Rücksitzlehnen können dadurch mittels zusätzlicher Entriegelungshebel in den Seitenverkleidungen des Kofferraums umgeklappt werden. 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 (nicht im Testwagen).

Optional gibt es für den Octavia eine umklappbare Beifahrersitzlehne (nicht mit Leder-Alcantara kombinierbar; nicht im Testwagen), die den Transport langer Gegenstände erleichtert. Kleine Utensilien können unter dem variablen Ladeboden untergebracht werden.

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

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 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. Ablend- 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 mittels separatem Lenkstockhebel 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 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 besitzen eine Antipp-Automatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. Vorn befinden sich 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 Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die Einsteller der Lordosenstützen sind nicht optimal zugänglich.



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

2,0 Raumangebot vorne*

- + Der Octavia bietet den vorderen Insassen gute Platzverhältnisse, besonders die Kopffreiheit fällt großzügig aus. Es finden Personen bis knapp über 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 geringen 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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße 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.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Der Octavia Scout ist mit einem höher gelegten Fahrwerk ausgestattet, wodurch er im Vergleich zum Standard-Octavia mehr Aufbaubewegungen besitzt. Eine adaptiv regelnde Federung (DCC) ist für den Scout nicht erhältlich.

- + Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist recht ausgewogen. Der Octavia Scout besitzt aber bereits unbeladen eine deutliche Nachschwingtendenz auf langweiliger Fahrbahn, beladen ist diese ausgeprägter. Im Vergleich zum Standard-Octavia sind auch die Karosserieneigungen in schnellen Kurven oder beim Beschleunigen/Bremsen ausgeprägter. Kurze Wellen bringen den Scout hingegen nicht aus der Ruhe, auch nicht bei häufigem Vorkommen. Einzelhindernisse schluckt die Federung souverän. Querfugen können ordentlich von den Insassen fern gehalten werden. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nur wenig durch. Der Federungskomfort kann sich auch bei niedrigen Geschwindigkeiten sehen lassen.

2,2 Sitze

Beim Octavia Scout sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und besitzen in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Gegen Aufpreis sind die Sitze mit einer Leder-/Alcantara-Kombination bezogen (im Testwagen). Optional kann man für das Fahrzeug auch elektrisch einstellbare Vordersitze ordern (nicht im Testwagen). Die Sitzposition auf den nur mäßig konturierten Rücksitzen ist dank der hohen Lehnen noch akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein.

+ Die Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, nur mit der elektrischen Einstellung ist auch eine Neigungsjustierung möglich. Insgesamt finden Personen unterschiedlicher Statur und Größe, auch dank der Mittelarmlehne eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der Vordersitze sind hoch, gut konturiert und bieten einen zufriedenstellenden 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 Atmungsaktivität der Leder-/Alcantara-Sitzbezüge geht in Ordnung.

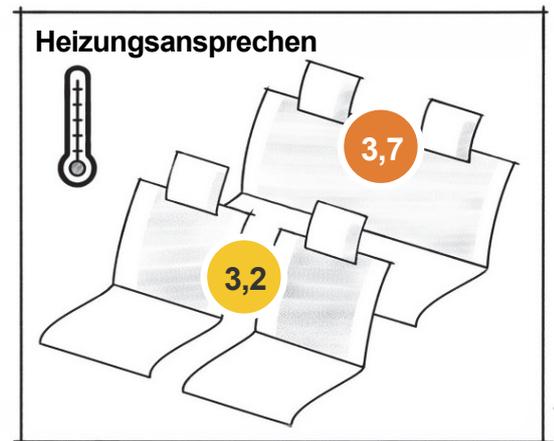
1,9 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt niedrig aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h nur 66,6 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.

2,2 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn zufriedenstellend und im Fond akzeptabel an. Dort müssen sich die Passagiere länger gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Die Fußbereiche werden vorn wie hinten schneller warm als der restliche Teil der Fahrgastzelle, was sich positiv auf das Empfinden auswirkt.

+ Der Octavia Scout ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet, die situationsangepasst arbeitet. Die Intensität der Automatikfunktion lässt sich im Menü einstellen. Fahrer und Beifahrer können separat die jeweilige Wunschtemperatur einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings können die Austrittsbereiche (oben, mittig, unten) einzeln ausgewählt werden. Die Frisch-/Umluftregelung wird mit einem Luftgütesensor realisiert. Ein Aktivkohlefilter ist Serie.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Der Octavia Scout fährt ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen ein. Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 3.500 1/min) und besitzt schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes maximales Drehmoment von 340 Nm (bei 1.750 1/min). Im vierten und fünften Gang können gute Elastizitätswerte erreicht werden. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht der Scout 7,4 s im vierten, 10,6 s im fünften und 15,9 s im sechsten Gang. Den simulierten Überholvorgang schließt der Scout im dritten Gang gemessen nach 5,4 Sekunden ab.

2,8 Laufkultur

Der 2.0-Liter-Dieselmotor besitzt insgesamt eine zufriedenstellende Laufkultur. Direkt nach dem Kaltstart läuft der Motor rau und unkultiviert. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders wenig. Störfrequenzen fallen nicht unangenehm auf, auch wenn der Motor unter Last im niedrigen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen neigt. Als störend werden hingegen die Vibrationen empfunden, die im Vergleich zum Standard-Octavia etwas stärker in den Innenraum übertragen werden.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich insgesamt präzise schalten und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge können einfach und mit geringem Kraftaufwand eingelegt werden. Durch die kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos durchführen. Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich dadurch geräusch- und verschleißarm einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt. Die Kupplung ist gut dosierbar. Beim Anfahren an Steigungen hilft zusätzlich die optionale Berganfahrhilfe. Sie lässt die Bremse für einige Sekunden betätigt, auch wenn man vom Bremspedal geht und verhindert somit ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend 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.

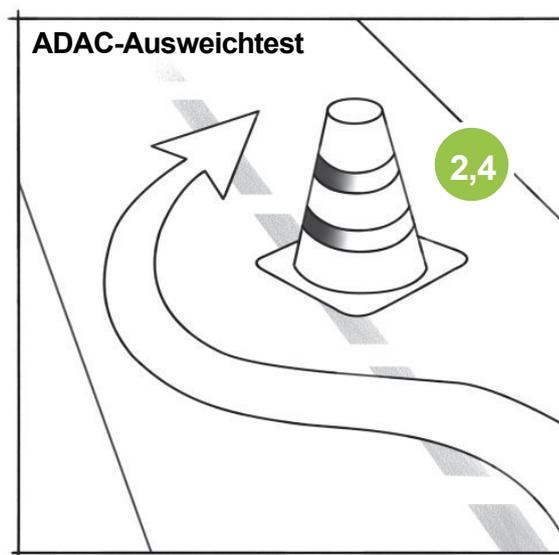
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist gut abgestimmt und passt einwandfrei zur Motorcharakteristik. Die einzelnen Abstufungen sind stimmig, sodass beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge entstehen. Die Achsübersetzung ist beim Scout, im Vergleich zum Standard-Octavia, etwas kürzer gewählt - der Motor dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) aber dennoch mit nur rund 2.300 1/min (Octavia mit Frontantrieb: 2.200 1/min).

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Octavia Scout fährt ein noch gutes Ergebnis bei der Fahrstabilität ein. Aufgrund der höher gelegten Karosserie besitzt der Scout im Vergleich zum Standard-Octavia mehr Aufbaubewegungen und das merkt man auch bei der Richtungsstabilität. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Scout erst einmal mit deutlicher Seitenneigung und pendelt dann mit dem Heck nach. Spurrillen haben hingegen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der Skoda ein noch gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, drängt der Combi mit dem Heck nach und zeigt auch beim Gegenlenken eine Tendenz zum Übersteuern.



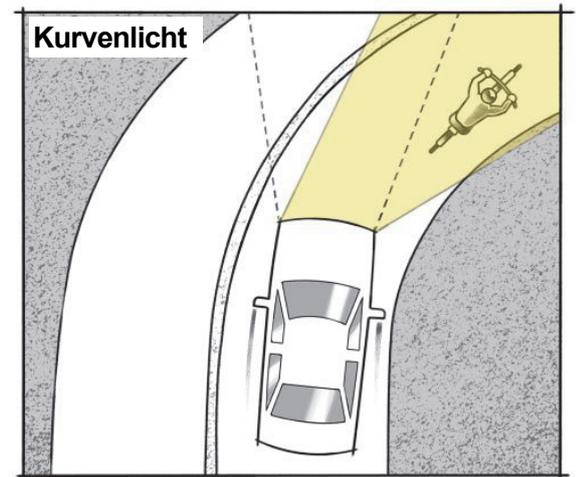
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Dies führt zum Regeln des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESC), wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht aber dennoch ein Gegenpendler. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht aber nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, neigt der Scout ebenfalls zum Übersteuern, im Grenzbereich greift das ESP allerdings stabilisierend ein. Dank modernem Allradantrieb mit Haldex-Kupplung ist die Traktion des Octavia Scout tadellos. Im Normalfall werden nur die Vorderräder angetrieben - tritt Schlupf auf, wird in kürzester Zeit die Lamellenkupplung geschlossen und die Antriebskraft stufenlos an die Hinterräder weitergeleitet. Das System funktioniert gut und bietet im täglichen Betrieb bessere Traktion.

2,5 Lenkung*

Die Lenkung ist Skoda insgesamt gut gelungen. Die Lenkübersetzung ist allerdings nur akzeptabel - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m für diese Fahrzeugklasse recht groß aus.

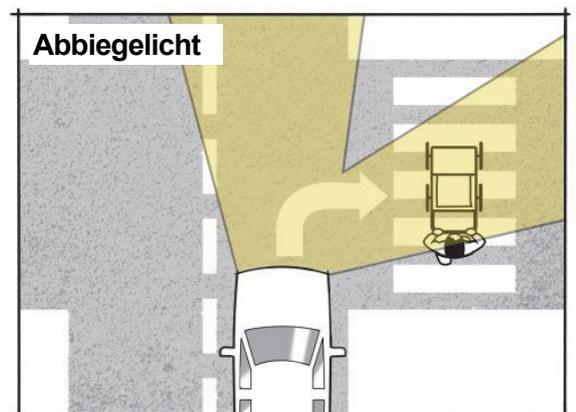
⊕ Die Lenkung spricht gut an, bei geringen Lenkwinkeln werden an beiden Achsen gleichmäßig Seitenführungskräfte aufgebaut. Bei großen Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, es werden verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Noch nicht perfekt ist das Lenkgefühl um die Nulllage. Hier würde man sich etwas mehr Rückmeldung wünschen. Ordert man die Fahrprofilauswahl, lassen sich die Lenkkräfte einstellen. Im Sport-Modus wird die Lenkkräftunterstützung etwas zurück genommen, wodurch der Fahrer eine etwas bessere Rückmeldung erhält. 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, aufgrund der Aufbaubewegungen sind gelegentliche Korrekturen jedoch notwendig.



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

1,7 Bremse

⊕ Der gemessene Bremsweg aus 100 km/h beträgt nur 35,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy3 der Größe 225/50 R17 94Y) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Octavia ist bei Vollbremsungen 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.



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.

1,5 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

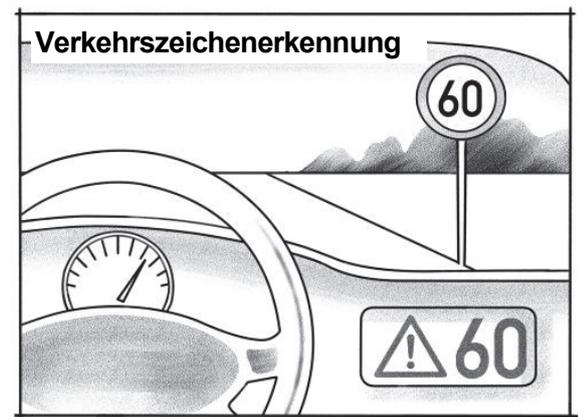
Der Skoda Octavia Scout überzeugt mit einer sehr guten aktiven Sicherheit, auch wenn viele Assistenzsysteme Aufpreis kosten.

⊕ Der Mittelklasse-Kombi ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial 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. Dann gibt es auch reaktionsschnelle LED-Rückleuchten. In der Sonderausstattungsliste findet man auch einen Spurhalteassistenten (Lane Assist). Er erfasst über eine Kamera die Fahrspuren; droht das Fahrzeug diese 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. In der Aufpreisliste ist zudem der Frontradarassistent samt City-Notbremsfunktion zu finden. 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. Bremst 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 ab Stillstand die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Rückstrahler in den geöffneten Vordertüren warnen bei Nacht andere Verkehrsteilnehmer. 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.

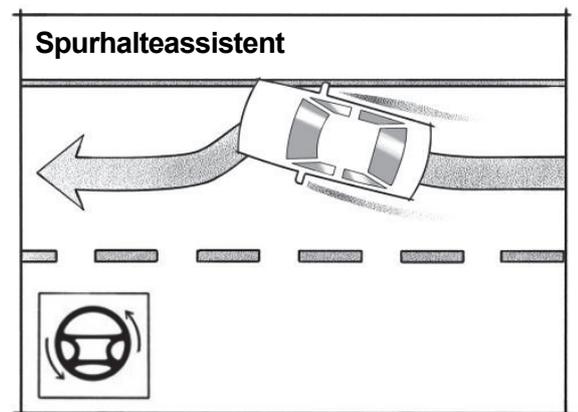
⊖ Ein Totwinkel-Assistent ist nicht lieferbar.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht die Octavia Limousine bei der Insassensicherheit sehr gute 93 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte auf den Scout übertragbar sein. Insgesamt erhält der Skoda Octavia die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Stand: 02/2013).



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn 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. Nach einem Unfall 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 Stützen 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 eines Schleudertraumas zu verringern.

1,6 Kindersicherheit

+ Die Kindersicherheit des Skoda Octavia fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erhält der Octavia gute 86 Prozent 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, die Position ist jedoch 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 gerichtete 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 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 02/2013). Der komplette Stoßfänger und fast alle mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Der Scout sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen.

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Skoda Octavia Scout 2.0 TDI mit Allradantrieb erreicht im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die CO₂-Bilanz beträgt 175 g/km, dafür gibt es 31 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern Diesel pro 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km, außerorts sind es 4,9 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der 2.0-l-TDI erfüllt die Euro6-Abgasnorm. Durch innermotorische Maßnahmen fällt der Stickoxidausstoß auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus gering aus. Der Octavia Scout erhält in diesem Kapitel sehr gute 46 von 50 Punkten. In der Summe kommt der Skoda auf 77 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

2,5 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

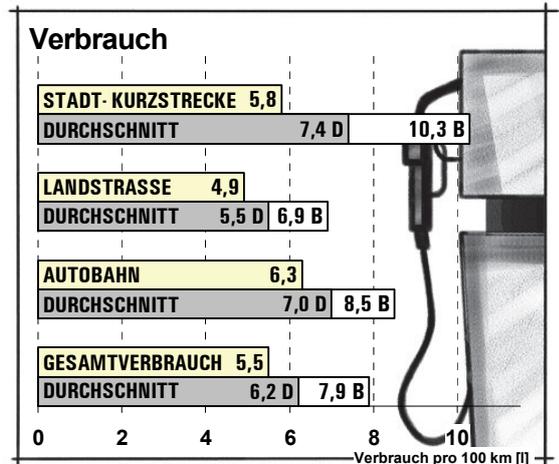
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein akzeptabler Verbrauch von günstigem Dieselmotor verhilft dem Skoda zu einer guten Bewertung der Betriebskosten.

2,7 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 mit erweitertem Umfang ohne Ölwechsel fällig. Der 2,0 TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der nach 210.000 km erneuert werden muss.

⊕ Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Bereifung führt zu leicht erhöhten Kosten für den Reifenersatz und verhindert somit eine noch bessere Benotung.



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

2,6 Wertstabilität*

Dem Skoda Octavia Scout wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

3,7 Kosten für Anschaffung*

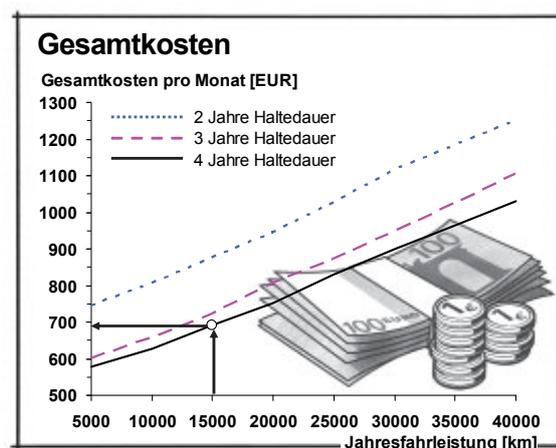
Den Skoda Octavia Scout gibt es mit der getesteten Motorisierung ab 30.250 Euro. Das ist für einen Mittelklasse-Wagen ein recht hoher Preis, zumal die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. Ein Audiosystem und eine Klimaanlage gibt es ab Werk, u. a. für Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion, Assistenzsysteme und auch ein Navigationssystem muss man aber Aufpreis bezahlen.

2,7 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen im zufriedenstellenden Bereich. Im Jahr werden 250 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).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Geringe Betriebskosten und überschaubare Werkstatt-/Reifenkosten tragen dazu bei, dass die absoluten monatlichen Gesamtkosten mit 691 Euro niedrig ausfallen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 691 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TSI Green tec DSG	2.0 TDI Green tec 4x4	2.0 TDI Green tec DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1350	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	7,8	9,1	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	216	207	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 S	4,8 D	5,0 D
CO2 [g/km]	154	125	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/23	16/19/23	16/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	154	250	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	753	691	742
Preis [Euro]	31.250	30.250	32.650

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,9/6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	175 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4685/1814/1531 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/566 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525 l/895 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	425 Euro
Monatliche Gesamtkosten	691 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23
Grundpreis	30.250 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)	120 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	610 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	370 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	240 Euro
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.115 Euro°
Müdigkeitserkennung	50 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.115 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/440 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (Amundsen)	ab 1.470°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Trennnetz zum Laderaum	180 Euro

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen