



## Skoda Rapid Spaceback 1.4 TDI Green tec Monte Carlo

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (66 kW / 90 PS)

**S**koda positioniert den Rapid Spaceback zwischen Fabia und Octavia und bietet so eine günstige Alternative im Golf-Segment an. Die Platzverhältnisse der 4,30 m langen Schräghecklimousine fallen dabei zwar insbesondere im Fond nicht so großzügig aus wie beim Octavia, dennoch gehen das Raumangebot sowohl im Innen- als auch im Kofferraum in Ordnung. Richtige Schwächen gibt es beim Rapid zwar nicht zu bemängeln, sowohl die Materialqualität im Innenraum als auch die Technikfeatures liegen aber kaum über dem Niveau des Fabia. Positiv ist, dass einige unsinnige Sparmaßnahmen zum Modelljahr 2016 ausgemerzt wurden. Die Fensterheber hinten haben nun einen Einklemmschutz, die Instrumentenbeleuchtung lässt sich jetzt dimmen und es sind bisher schmerzlich vermisste Ausstattungen wie ein automatisch abblendender Innenspiegel oder eine Einparkhilfe vorn erhältlich. Auch neue Assistenten wie der Frontradarassistent oder eine Müdigkeitserkennung sind nun lieferbar. Mit dem 90 PS starken Dreizylinder-Dieselmotor ist man zwar ausreichend flott unterwegs und der Verbrauch liegt niedrig (Testverbrauch 4,5 l/100 km), der raue Motorlauf und die ausgeprägte Anfahrschwäche nerven aber im Alltag. Der 116 PS starke 1.6 TDI sollte somit die bessere Wahl darstellen. In der gut ausgestatteten Monte Carlo Version kostet der Rapid Spaceback 22.740 Euro. Das ist zwar nicht gerade günstig, dennoch gehört der Rapid ausstattungsberichtigt zu den preiswertesten Vertretern der unteren Mittelklasse. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30, Kia cee'd, Mazda 3, Toyota Auris, VW Golf.

**+** recht niedriger Verbrauch, kräftige Bremsanlage, gute Serienausstattung

**-** ausgeprägte Anfahrschwäche, wenig hochwertig wirkende Materialien im Innenraum, schwache Heizung



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

2,8 Transport

3,3 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Der Skoda Rapid wirkt in der getesteten Top-Ausstattung Monte Carlo dank schwarz abgesetzter Karosserieteile (z.B. Seitenschweller und Dachkantenspoiler) und Felgen sowie dezenter Monte Carlo Schriftzüge sportlich-elegant. Auch der Innenraum gefällt dank Lederlenkrad mit Kontrastziernähten, Sportsitzen und Kunststoffeinlagen in Carbon-Optik. Die Verarbeitung geht zwar insgesamt in Ordnung, dennoch können die sportlichen Akzente nicht über die einfache Materialqualität im Innenraum hinwegtäuschen. Das komplette Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sehr hart und kratzempfindlich. Details wie die unverkleideten Sitzschienen schmälern den Qualitätseindruck weiter. Die Karosserie zeigt sich weitgehend ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Die Motorhaube und Heckklappe besitzen auf der Innenseite einen schützenden Decklack, die Heckklappe ist von innen jedoch fast komplett unverkleidet.

**+** Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und glattflächig. Dadurch ist der Motorraum gut vor Spritzwasser geschützt. Als nettes Detail findet man hinter der Tankklappe einen Halter für einen Eiskratzer, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum untergebracht werden muss. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert.

**-** Die vorderen Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen eintretenden Schmutz von außen geschützt, da kein separater Türgummi an den Türen verbaut ist. Die hinteren Türen besitzen dagegen zwei Türgummis und sind somit besser geschützt. Lackschutzleisten für die Türschweller gibt es keine. Der Tankstutzen des Rapid ist sehr groß und besitzt keine Klappe, dadurch kann das Fahrzeug bei Unachtsamkeit mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Die Motorhaube wird nicht durch einen Gasdruckdämpfer, sondern nur durch einen einfachen Haltestab offen gehalten. Die Stoßstangen sind komplett lackiert und müssen ohne Stoßleisten auskommen, wodurch selbst kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen können. Darüber hinaus sind die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet weit außen im unteren Bereich der Stoßstange angebracht.

**+** Der Rapid Spaceback bietet dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit. Mit dem großen 55 l Tank sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 1.220 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 464 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht.

**-** Serienmäßig ist der Rapid Spaceback nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Optional gibt es ein Reserverad (nicht im Testwagen), dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Es ist nur eine gebremste Anhängelast bis 900 kg zulässig (ungebremst 610 kg). Die Stützlast ist auf magere 50 kg begrenzt.

## 2,8 Sicht

Die Karosserieenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen, die Vorderkante der Motorhaube ist vom Fahrerplatz aber kaum einsehbar. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren am Heck (nur drei Sensoren). Gegen Aufpreis gibt es auch für vorn eine Einparkhilfe. Der Fahrer sitzt in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße, um das Verkehrsgeschehen zu überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Spaceback durchschnittlich ab, besonders eingeschränkt wird nur der Blick nach schräg hinten. Klein fällt das Sichtfeld im Innenspiegel aus. Gegen Aufpreis blendet dieser automatisch ab. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld. Sie haben jedoch keine separaten asphärischen Bereiche, die Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen. Tief liegende Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich nur ausreichend gut wahrnehmen.

⊕ Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind in der getesteten Topausstattung ebenso Serie wie Xenonscheinwerfer, die jedoch mit Spartechnik auskommen müssen. Das Abblendlicht sorgt noch für eine gute Fahrbahnausleuchtung, das Fernlicht funktioniert jedoch mit herkömmlichen Halogenlampen, was für eine allenfalls zufriedenstellende Reichweite sorgt. Auf eine automatische Leuchtweitenregulierung wurde ebenso verzichtet wie auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die gibt es immerhin gegen Aufpreis. Die Scheibenwischer mit Aerotwin-Wischerblätter haben einen großen Wischbereich und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug dank der flachen Motorhaube gut erkennen.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

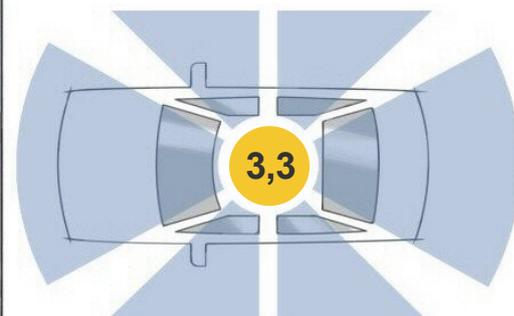
Das Ein- und Aussteigen klappt im Rapid Spaceback sowohl vorn als auch hinten zufriedenstellend. Die Schweller liegen zwar niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht so weit anheben muss, fallen aber sehr breit aus. Zudem sind die Vordersitze recht tief positioniert. Aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie müssen große Personen darauf achten, dass sie sich nicht den Kopf am Dachholm stoßen. Im Fond gefallen die großen Türausschnitte, doch auch hier fällt der Schweller breit aus.

⊕ Die Funkfernbedienung zum Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs hat große und gut bedienbare Tasten. Zudem kann mittels einer separaten Taste auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem Kessy. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug mittels Sensoren an den vorderen Türgriffen und der Heckklappe entriegelt werden (im Testfahrzeug vorhanden). Ebenfalls optional gibt es einen Fahrlichtassistenten inklusive Coming- und Leaving-Home-Funktion. Dann leuchten die Scheinwerfer bei Dunkelheit für eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten.

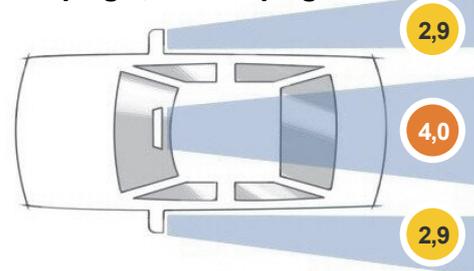


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten durch breite Dachsäulen erschwert.

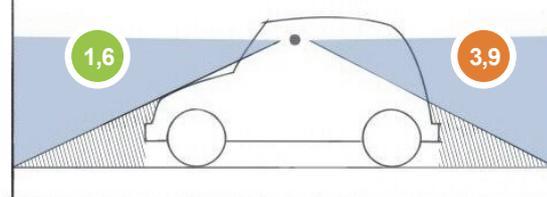
### Rundumsicht



### 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 Fahrzeug erkennt.

Sie besitzen drei Rastungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Der Rapid Spaceback kann mit einem recht großzügigem Kofferraum-Volumen überzeugen. Der mit dem optionalen variablen Ladeboden ausgestattete Testwagen bietet gemessen bis zur Kofferraumabdeckung 360 Liter Stauraum (variabler Boden in unterer Stellung). Damit fällt das Kofferraumvolumen gegenüber der Variante ohne variablen Boden um 20 Liter geringer aus. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich bis unters Dach 465 Liter verstauen. Dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen erweitert sich das Volumen (bis zur Fensterkante) auf 680 Liter. Dachhoch passen bis zu 1.105 Liter in den Kofferraum. Befindet sich der variable Ladeboden in oberer Stellung, passen darunter 100 Liter. Unter dem Kofferraumboden findet man ein zusätzliches Staufach mit 35 Liter.



**Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Skoda Rapid in dieser Fahrzeugklasse völlig ausreichend.**

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Hierfür gibt es aber nur den Skoda-typischen Gummiknubbel auf der Innenseite. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine zufriedenstellende Breite auf. Das Format des Gepäckraums ist praktisch, Höhe und Breite sind allerdings durchschnittlich. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Ladekante liegt mit 68 cm in akzeptabler Höhe, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht zu weit angehoben werden muss. Befindet sich der variable Ladenboden in oberer Stellung, stört innen nur eine kleine Stufe von fünf Zentimeter zwischen Ladekante und -fläche. Der Ladeboden ist dann auch bei umgeklappten Rücksitze durchgehend eben. Befindet sich der Boden in unterer Stellung, muss das Gepäck zum Ausladen knapp 20 cm angehoben werden.

⊖ Der Kofferraum ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet. An dem abstehenden Schloss können sich sehr große Personen den Kopf stoßen.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 60:40 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei leichtgängig, ist aber nur vom Fond aus gut erreichbar. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es links und rechts je ein kleines Ablagefach, Taschenhaken und vier stabile Zurrösen. Gegen Aufpreis sind eine doppelseitige Kofferraummatte (Teppich/gummiert; im Testwagen) und ein variabler Kofferraumboden (im Testwagen) erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Ablagen-Paket, das u. a. eine Mittelarmlehne mit Durchlademöglichkeit beinhaltet.

– Für die Rücksitzgurte gibt es zwar Halterungen in der Verkleidung, doch vergisst man diese einzuhängen und klappt die Rücksitzlehne wieder zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

+ Die Bedienelemente des Skoda Rapid sind logisch und gut erreichbar aufgebaut. Somit lässt sich das Fahrzeug schon nach kurzer Zeit einfach bedienen. Das Lenkrad ist in der Höhe und Weite einstellbar und lässt sich so unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Dank des schlüssellosen Startsystems muss nur noch der beleuchtete Startknopf betätigt werden, um das Fahrzeug anzulassen. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, wobei der Raum um das Gaspedal etwas beengt ist. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die Scheibenwischer haben eine einstellbare Intervallschaltung und zwei Wischergeschwindigkeiten. Der Heckwischer besitzt eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion. Einen Regensensor wie auch einen Lichtsensor gibt es nun gegen Aufpreis (war bisher nicht lieferbar). Der Lichtschalter befindet sich gut greifbar links am Armaturenbrett. Der Schalter für die Nebelleuchten ist ebenfalls gut bedienbar mit dem Lichtschalter kombiniert. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich einwandfrei ablesen. Der Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus wird der Fahrer gewarnt, wenn Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen sind. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Touchscreen-Farbdisplay des optionalen Radio-Navigationssystems liegt recht hoch und ist damit gut erreichbar, allerdings ist eine zielgenaue Betätigung notwendig. Das Audiosystem kann auch mit Lenkradtasten gesteuert werden. Das logisch aufgebaute Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist einfach zu handhaben, befindet sich aber recht weit unten und ist so vom Fahrer nicht ideal einsehbar. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, sie funktionieren aber nur bei eingeschalteter Zündung. Einen Einklemmschutz gibt es an allen Fenstern mit Ausnahme des Beifahrerfensters. Die meisten wichtigen Schalter sind beleuchtet und auch bei Nacht gut zu finden, nur am Dachhimmel und den Luftdüsen fehlt eine Beleuchtung. Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann nun eingestellt werden, das war bisher nicht möglich. Vorn gibt es separate Leseleuchten, hinten nur eine zentrale Lampe. An der Größe und Anzahl der Ablagemöglichkeiten gibt es im Rapid Spaceback nur wenig auszusetzen. Große Türfächer (vorn für 1,5 l Flaschen, hinten für 0,5 l Flaschen), Becherhalter, ein Brillenfach im Dachhimmel und Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze bieten genügend Platz für Kleinkram. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein Ablagenpaket, das unter anderem einen portablen Abfalleimer und eine Mittelarmlehne hinten beinhaltet (im Testwagen).



**Die Bedienung ist einfach und logisch, die Verarbeitungsqualität und Materialauswahl lassen jedoch trotz der beim "Monte Carlo" üblichen farblichen Kontrastpunkte noch Raum für Verbesserungen.**

### 2,3 Raumangebot vorne\*

+ Vorn bietet der Rapid Spaceback ein gutes Raumangebot. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Dank der für diese Fahrzeugklasse guten Innenbreite und den nicht zu nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen hat man im Rapid ein recht gutes Raumgefühl.

---

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Das Raumangebot im Fond ist zufriedenstellend. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten selbst Passagiere bis 1,95 genügend Beinfreiheit vor. Nachteilig ist das in dieser Version serienmäßige Panoramaglasdach, das eine etwas verringerte Kopffreiheit zur Folge hat. Für maximal 1,85 m große Personen reicht die Höhe des Innenraums aber allemal. Die Innenbreite ist auch hinten großzügig bemessen, allerdings stößt man mit den Ellenbogen an die stark ausgeformten Sitzverkleidungen zwischen Sitz und Tür an - das mindert das Raumgefühl etwas. Teilen sich drei Personen die Rückbank, wird es ohnehin eng.



**Im Fond finden aufgrund des im Testwagen verbauten Panoramadachs lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Rapid Spaceback werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Obwohl die Grundabstimmung des Fahrwerks recht straff gewählt wurde, bietet der Kompaktwagen genügend Restkomfort. Lange Fahrbahnwellen bereiten dem Fahrzeug keine Probleme und lassen auch bei hohen Geschwindigkeiten keine Unruhe aufkommen. Weniger souverän zeigt sich der Rapid bei schlechten Landstraßen mit vielen kurz aufeinander folgenden Fahrbahnunebenheiten. Hier spricht die Federung teils unwillig an und reicht die harten Schläge recht deutlich zu den Insassen durch. Je nach Geschwindigkeitsbereich kann dann auch eine leichte Stuckerneigung aufkommen, was den Skoda nervös wirken lässt. Auf Querfugen spricht der Rapid Spaceback hölzern an und reicht diese deutlich bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflaster wird von den Insassen deutlich wahrgenommen. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher absorbiert die Federung dagegen überraschend gut und reicht diese nicht zu stark weiter. Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind nicht zu stark ausgeprägt, aber durchaus vorhanden. Bei Beladung spricht die Federung auf kleinere Unebenheiten etwas feiner an, neigt dafür allerdings bei langen Wellen zu leichtem Nachschwingen.

---

### 2,7 Sitze

In der Ausstattungsvariante Monte Carlo findet man serienmäßig Sportsitze mit integrierten Kopfstützen an Bord. Der Sitzkomfort ist damit nicht ganz so gut wie mit den Standardsitzen, aber dennoch passabel. Beide Vordersitze sind höhenjustierbar und lassen sich damit gut unterschiedlichen Fahrergrößen anpassen. Die geringfügig längere Sitzfläche bietet mit ihren ausgeprägten Seitenpolstern guten Halt und eine angenehme Oberschenkelaufgabe. Die Sitzlehne sorgt durch die sportlich konturierten Wangen für guten Seitenhalt, ist aber nicht ganz so bequem wie bei den Standardsitzen. Grund dafür sind die integrierten Kopfstützen, die leicht nach vorn geneigt sind und somit je nach eingestellter Lehnenneigung am Hinterkopf drücken können.

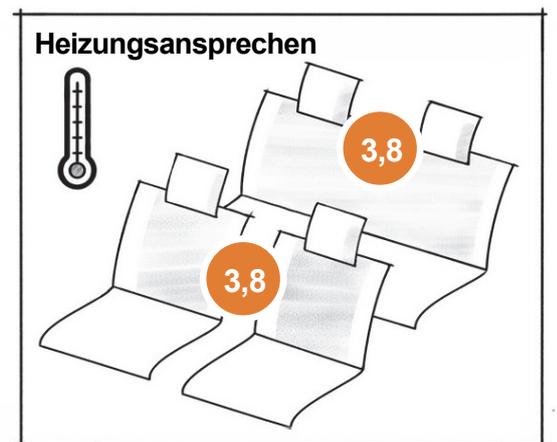
Zudem läuft das Lehnenpolster im oberen Teil schmaler zu und sorgt im Schulterbereich für wenig Unterstützung. Einstellbare Lordosenstützen sind nicht erhältlich. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Rücksitzlehne und -fläche sind durchschnittlich ausgeformt, so ergibt sich eine zufriedenstellende Sitzposition - Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

## 2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt durchschnittlich aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,5 dB(A) - ein zufriedenstellender Wert. Windgeräusche dringen dabei nicht zu ausgeprägt in den Innenraum und nehmen erst mit steigender Geschwindigkeit deutlicher zu. Die Fahrgeräusche fallen ebenfalls nicht überdurchschnittlich auf, wenn auch die polternde Hinterachse beim Überfahren von groben Hindernissen oder auf Kopfsteinpflaster deutlich wahrgenommen wird. Der Dreizylinder-Dieselmotor zeigt sich akustisch weitgehend unauffällig und ist nur direkt nach dem Kaltstart im Innenraum deutlich präsent.

## 3,2 Klimatisierung

Der Skoda Rapid Spaceback ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Einzonen-Klimaanlage. Die Temperatur ist damit zwar für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar, doch lässt sich diese gut einstellen. Die Intensität des Automatikmodus ist nicht einstellbar. Die Heizung spricht in Verbindung mit dem kleinen Motor vorn wie hinten nur mäßig an. Es dauert recht lange, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.



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

## 3,1 MOTOR/ANTRIEB

## 3,8 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 90 PS starken 1.4 TDI sind nur zufriedenstellend. Überholvorgänge lassen sich in noch akzeptabler Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Rapid 8,0 s (gefahren im 3. Gang). Die Elastizitätswerte gehen dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 230 Nm (ab 1.750 1/min) in Ordnung. Im vierten Gang dauert es rund 10,8 s, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird, im fünften Gang sind es 17,7 s.

⊖ Der Dieselmotor besitzt eine deutliche Anfahrtschwäche. Beim Anfahren würgt man den Motor vor allem an Steigungen leicht ab. Fährt man Schrittgeschwindigkeit im zweiten Gang und die Drehzahl fällt unter ein gewisses Niveau, stirbt der Motor schlagartig und ohne Vorankündigung ab - das kann schnell zu gefährlichen Verkehrssituationen führen.

### 3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Dieselmotors ist allenfalls zufriedenstellend. Vibrationen dringen nicht zu stark in den Innenraum und sind im normalen Teillastbetrieb nur leicht in den Pedalen und am Schalthebel spürbar.

– Fährt man jedoch mit niedrigen Drehzahlen unterhalb von 2.000 1/min und möchte dann beschleunigen, dröhnt der Motor stark und malträtiert die Insassen mit starkem Brummen.

### 2,3 Schaltung

Die Dosierung der Kupplung funktioniert beim 1.4 TDI nur zufriedenstellend. Vor allem beim Anfahren ist der Schleifpunkt nicht ideal erfühlbar. Die Motordrehzahl wird zwar beim Anfahrvorgang automatisch leicht angehoben, kuppelt man aber unsensibel ein, würgt man schnell den Motor ab.

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten. Die Schaltwege sind recht kurz, sodass sich auch recht schnelle Gangwechsel problemlos durchführen lassen. Der Rückwärtsgang ist wie üblich vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem möglichst spritsparenden Gang unterwegs zu sein. Eine Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend schnell an und ermöglicht eine zügige Weiterfahrt.

– Der Rückwärtsgang ist unsynchronisiert. Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kracht es laut im Getriebe.

### 3,3 Getriebeabstufung

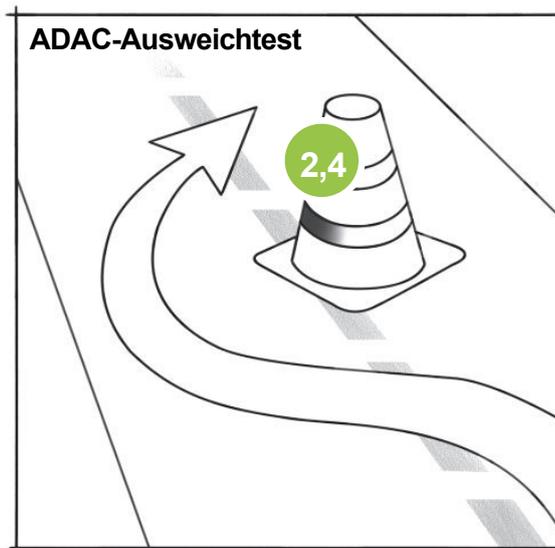
Die Gesamtübersetzung des Fünfgang-Getriebes ist zufriedenstellend gewählt. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min. Die fünf Vorwärtsgänge sind weit gespreizt. Der zweite Gang ist bereits sehr lang ausgelegt, sodass der Motor unter Umständen abgewürgt wird, wenn man im zweiten Gang abbiegen möchte. Insgesamt passen die Getriebeübersetzungen nicht perfekt zum Motor. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe hätte hier sicher besser gepasst.

### 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

#### 2,5 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Rapid Spaceback fällt insgesamt gut aus. Der Kompaktwagen reagiert spontan auf Lenkbefehle, quitiert diese aber mit einem leicht nachpendelnden Heck.

Fahrbahnverwerfungen und Spurrinnen nehmen nicht zu viel Einfluss auf die Richtungsstabilität. Letztere lassen den Skoda bei höheren Geschwindigkeiten etwas unruhig werden, wodurch gelegentlich leichte Lenkkorrekturen notwendig sind, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.



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.

Beim ADAC Ausweichtest kann der Spaceback ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl, drängt dann aber etwas mit dem Heck nach. Das hat starke und effektive ESP-Eingriffe zur Folge, die zu Untersteuern führen - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Bei zu schneller Kurvenfahrt kündigt sich der Grenzbereich schon früh an, es bleiben genügend Reserven, um das Fahrzeug sicher durch die Kurve zu lenken. Geht man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas, halten sich die Lastwechselreaktionen in kontrollierbaren Grenzen. Die Traktion des Frontrieblers ist gut. Die Traktionskontrolle greift auf rutschiger Fahrbahn recht früh ein und verhindert z.B. am Kurvenausgang das Durchdrehen des kurveninneren Rades.

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung des Rapid spricht um die Mittellage zwar spontan an, besitzt aber eine schwache Mittenzentrierung. Auch die Rückmeldung fällt um die Mittellage schwach aus, sodass besonders bei langgezogenen Kurven häufige Lenkkorrekturen notwendig sind. Mit steigenden Lenkwinkeln wird das Lenkgefühl besser. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering und auch der Kurbelaufwand fällt gering aus - von Anschlag bis Anschlag sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis des Rapid Spaceback liegt mit 11,5 m im unteren Klassendurchschnitt.

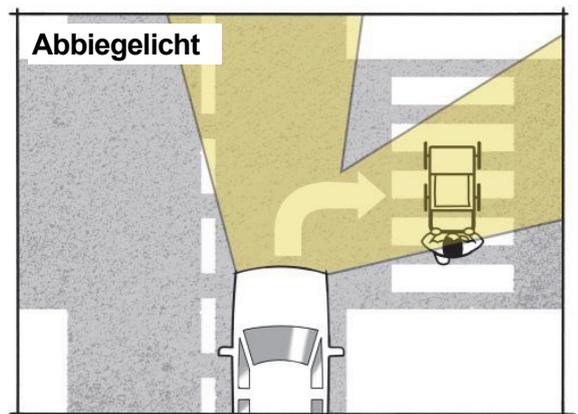
## 1,9 Bremse

⊕ Die Bremse des Rapid Spaceback kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit punkten. Der Skoda steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach guten 35,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx; Größe: 215/45 R16 86H). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Die Spurtreue bei starken Bremsungen in Kurven ist recht gut, wenn auch das Heck etwas unruhig wird.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Rapid ist serienmäßig mit den nötigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten findet man auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Nebelscheinwerfer inklusive Abbiegelicht sind beim Monte Carlo Serie. Eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und den Fahrer bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt, gibt es ebenso optional wie das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine optische und akustische Kollisionswarnung.



**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.



**Einschlafwarner**

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

Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision möglichst vermieden werden kann. Kleine Rückstrahler in den Türen warnen den rückwärtigen Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung problemlos angezeigt werden.

2,0

---

## Passive Sicherheit - Insassen

**+** Die Rapid Limousine kann beim ADAC Crashtest gute Ergebnisse vorweisen und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2012). Beim Spaceback sollte ein ähnliches Ergebnis zu erwarten sein. Bei der Insassensicherheit erreicht der Rapid 94 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Neben Front- und Seitenairbags vorn sind im Rapid Spaceback durchgehende Kopfairbags verbaut. An den stabilen Außentürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen. Im Rapid Spaceback findet man nun serienmäßig eine Multikollisionsbremse. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

**-** In der Ausstattungsvariante Monte Carlo findet man Sportsitze mit integrierten Kopfstützen an Bord. Dies bieten nicht das hohe Sicherheitspotential wie die Standardkopfstützen. Sie befinden sich zwar nahe am Kopf, sind jedoch recht schmal und reichen nur für Personen mit einer Größe von rund 1,75 m. Im Fond schützen die Kopfstützen lediglich kleine Passagiere bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf geht allerdings in Ordnung. Für die hinteren Insassen fehlt eine Gurtanlegekontrolle.

2,1

---

## Kindersicherheit

**+** Für die Kindersicherheit erhält der Rapid beim ADAC Crashtest gute 80 Prozent der möglichen Punkte. Beide äußeren Rücksitze verfügen über Isofix-Halterungen inklusive Ankerhaken. Kindersitze lassen sich damit sicher und lagestabil befestigen, auch wenn die Isofix-Befestigungen nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden können. Alternativ können Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen dank optimal positionierter Gurtanlenkpunkte mit den langen Gurten befestigt werden. Auf diesen Plätzen sind auch die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten groß. Der Beifahrerairbag ist mittels Schlüsselschalter deaktivierbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig. Die Fensterheber im Fond sind seit dem Modelljahr 2016 mit einem Fenstereinklemmschutz ausgestattet (bis dahin ohne Einklemmschutz).

**-** Der Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form wenig zum Fixieren von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschlösser sind auf der Rückbank nicht verwechslungssicher.

## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz kann der Rapid ein gutes Ergebnis einfahren. Es werden 69 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Die Fahrzeugfront sowie die mittleren Bereiche sind entschärft, im Bereich der vorderen Motorhaubenkante sowie im Bereich des Scheibenrahmens ist das Verletzungsrisiko aber noch erhöht.

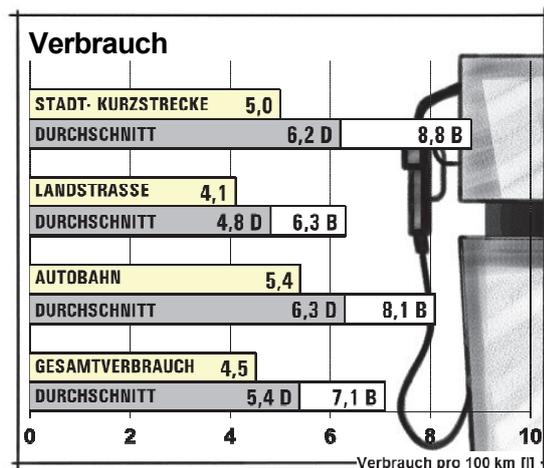
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Skoda Rapid Spaceback 1.4 TDI mit 90 PS erreicht mit einer ermittelten CO<sub>2</sub>-Bilanz von 146 g/km zufriedenstellende 34 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,5 l Diesel pro 100 km. Innerorts verbraucht der Kompaktwagen 5,0 l, außerorts sind es 4,1 l und auf der Autobahn 5,4 l pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Der Rapid 1.4 TDI erreicht durch einen NO<sub>x</sub>-Speicherkat die strenge Abgasnorm Euro6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Lediglich leicht erhöhte NO<sub>x</sub>-Emissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus kosten dem Fahrzeug ein paar Punkte. Mit 46 Punkten fährt der tschechische Kompaktwagen aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis ein. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht das Fahrzeug gute 80 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 1,5 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten fallen dank des recht niedrigen Verbrauchs und des benötigten günstigen Dieselmotors gering aus.

### 2,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Rapid besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 km, muss eine erweiterte Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

## Wertstabilität\*

Für den Rapid Spaceback 1.4 TDI kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums nur ein akzeptabler Restwertverlauf erwartet werden.

3,6

---

## 3,6 Kosten für Anschaffung\*

Im Klassenvergleich liegen die Anschaffungskosten recht hoch. Für die getestete Top-Ausstattung Monte Carlo sind mindestens 22.740 Euro zu berappen. Immerhin ist das Fahrzeug dann bereits gut ausgestattet. Xenonscheinwerfer, Einparkhilfe und ein Panorama-Glasdach sind beim Monte Carlo serienmäßig an Bord.

1,8

---

## 1,8 Fixkosten\*

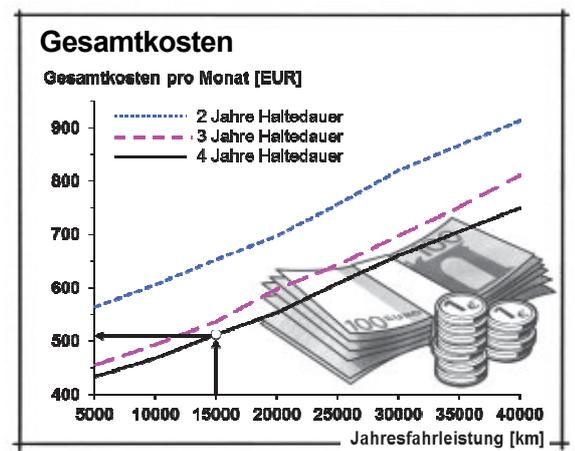
+ Die jährlichen Fixkosten liegen für einen Diesel überraschend niedrig. Die Kfz-Steuer beträgt noch akzeptable 142 Euro. Die Einstufung in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung ist günstig, nur die Teilkaskoversicherung zeigt sich teuer (KH: 16; TK: 21; VK: 16).

1,8

---

## 1,8 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die absoluten monatlichen Kosten liegen niedrig. Hieran haben sowohl die niedrigen Betriebs- als auch die überschaubaren Fixkosten ihren Anteil.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 513 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI Green tec	1.2 TSI Green tec	1.4 TSI Green tec DSG	1.4 TDI Green tec	1.6 TDI Green tec
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	3/1422	4/1598
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	81 (110)	92 (125)	66 (90)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	230/1750	250/1500
0-100 km/h[s]	11,2	9,7	8,9	12,0	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	198	205	183	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,6   S	4,8   S	4,7   S	3,4   D	4,1   D
CO2 [g/km]	105	109	112	89	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/16	14/16/16	14/16/16	16/16/21	16/16/21
Steuer pro Jahr [Euro]	44	52	62	142	176
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	474	491	546	473	499
Preis [Euro]	15.590	16.730	21.290	17.990	19.390

### 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

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1422 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/45R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,0/4,1/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	89 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>146 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4304/1706/1459 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1945 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1225 kg/464 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/680 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1220 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>90 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>304 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>513 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/21
Grundpreis	22.740 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 01.01.2016 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Automatikgetriebe	1.700 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	240 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Regen-/Lichtsensor)	240 Euro°
Klimaautomatik	420 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	990 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	230 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nicht für Monte Carlo)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	340 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen