



Skoda Octavia Combi 1.4 TSI G-TEC Style

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Auch wenn Erdgasautos in Deutschland immer noch ein Schattendasein fristen, gibt es bei genauerem Hinsehen doch einige interessante Modelle wie beispielsweise den Skoda Octavia G-TEC. Dieser ist mit einem bivalenten Antrieb ausgerüstet, der 1.4 TSI-Motor kann also sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden. Das nimmt dem Fahrer angesichts des immer noch vergleichsweise dünnen Tankstellennetzes (aktuell ca. 900 Erdgastankstellen) in Deutschland die Sorge, mit leerem Tank liegen zu bleiben. Mit dem 15 kg großen Gastank kommt man rund 350 km weit. Ist der Vorrat erschöpft, greift der Motor automatisch auf den 50-Liter-Benzintank zurück. Die Gesamtreichweite liegt dadurch auf Dieselniveau, mehr als 1.200 km sind mit dem Octavia G-TEC möglich. Auch mit den sehr sauberen Abgasen kann der Tscheche überzeugen, was dem Skoda ein hervorragendes Fünf-Sterne-Ergebnis beschert. Die Fahrleistungen des 110 PS leistenden Motors sind ausreichend, beladen wünscht man sich jedoch mitunter ein paar zusätzliche Pferde unter der Haube. Ansonsten punktet der Tscheche mit seinen bekannten Qualitäten: einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, sorgfältige Verarbeitung und viel Platz, auch wenn der Kofferraum wegen der beiden Erdgas-Tanks im Heck etwas kleiner ausfällt. Mit einem Grundpreis von 27.150 Euro ist der gut ausgestattete Octavia Combi G-TEC ein faires Angebot.

Konkurrenten: Seat Leon ST, VW Golf Variant.

- ⊕ großzügiges Platzangebot, einfache Bedienung, große Gesamtreichweite, wenig Schadstoffemissionen, günstig im Unterhalt
- ⊖ als G-TEC geringeres Kofferraumvolumen, Notbremssystem nur optional, kein Reserverad erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Dem Octavia kann man in puncto Verarbeitung wenig vorwerfen. Besonders die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und überzeugt mit hoher Verarbeitungsgüte. Der Innenraum glänzt ebenfalls mit genauen Passungen, allerdings lässt die Anmutung der verwendeten Materialien an der ein oder anderen Stelle etwas zu wünschen übrig - speziell dort, wo man nicht so oft

hinsieht. So bestehen die Türverkleidungen hinten etwa vollständig aus Hartplastik, während die vorderen zumindest im oberen Bereich geschäumt sind. Dekoreinlagen in Holzoptik und zahlreiche Chromapplikationen peppen das Interieur spürbar auf und sorgen für einen insgesamt wertigen Eindruck.

3,4 Alltagstauglichkeit

Mit den beiden insgesamt 15 kg großen Gastanks kommt der Octavia Combi G-TEC rund 350 km weit. Ist der Erdgasvorrat verbraucht, greift der bivalente Motor automatisch auf den 50 Liter großen Benzintank zurück. Somit kommt der Tscheche auf eine maximale Reichweite von mehr als 1.200 km und übertrumpft damit die meisten Diesel-Modelle. Die maximale Zuladung beträgt für einen Kombi recht bescheidene 423 kg. Auch die maximale Anhängelast fällt mit 1,4 Tonnen nur durchschnittlich aus.

⊖ Anstelle des sonst optional erhältlichen Reserverades befinden sich unter dem Kofferraumboden die beiden Erdgastanks, somit muss man sich im Falle einer Reifenpanne mit einem Reparaturset begnügen. Auch auf einen Wagenheber sowie nützliches Bordwerkzeug hat Skoda beim Erdgas-Octavia verzichtet, ein Fehlbetankungsschutz fehlt ebenfalls.

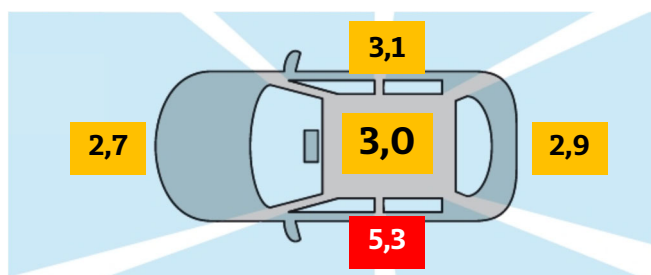
2,4 Licht und Sicht

⊕ Die kantige Karosserie lässt sich passabel einsehen, die Rundumsicht geht ebenfalls in Ordnung. Eine echte Kaufempfehlung sind die optionalen Bi-Xenon-

Scheinwerfer inklusive Kurvenlicht, die nachts für eine helle und homogene Ausleuchtung sorgen. Ein in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord, der statische Fernlichtassistent kostet allerdings Aufpreis. Das Ein- und Ausparken erleichtern die serienmäßigen Parksensoren in der Heckschürze. Zusätzliche Einparkhilfen wie Sensoren vorn, eine Rückfahrkamera oder der Parklenkassistent müssen allerdings extra geordert werden.

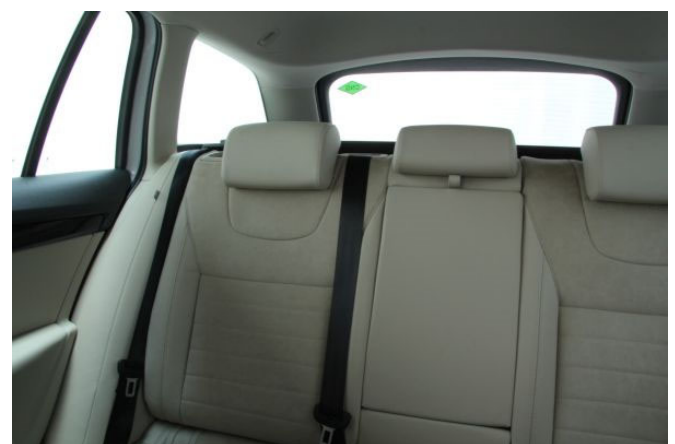
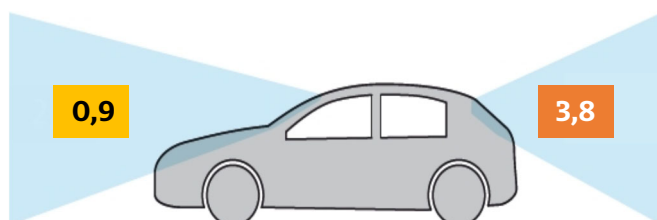
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten ist die Sicht nach hinten auch wegen der versenkbaren Kopfstützen im Octavia Combi doch relativ gut.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert und somit bessere Sicht nach hinten bietet.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte recht gut. Die Scheinwerfer beleuchten bei Verlassen des Fahrzeugs noch für einige Zeit den Weg, optional sind auch Leuchten in den Außenspiegeln zu haben, die den seitlichen Fahrzeugbereich erhellen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben. Letzteres funktioniert insgesamt gut, besitzt

aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

2,3 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zum Octavia Combi mit konventionellem Antrieb fällt das Kofferraumvolumen um 145 l kleiner aus. Der Grund sind die beiden Erdgastanks, die sich unter dem Kofferraumboden befinden. Bei den Benzin- und Dieselvarianten lässt sich der Ladeboden tiefer arretieren oder der Stauraum darunter nutzen, sofern sich der Boden in der oberen Position befindet.

⊕ Auch mit den Zusatztanks an Bord beträgt das Standardladevolumen immer noch stattliche 405 l, beladen bis unters Dach gehen 595 l oder alternativ zwölf Getränkeboxen in das Heckabteil. Klappt man die Lehnen um, schluckt der Octavia bis zu 1.345 l.



Die unter dem Fahrzeugheck montierten Erdgastanks kosten Stauraum. Trotzdem steht mit 405 l Volumen genügend Platz für das Gepäck zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In das Gepäckabteil passen dank der großen Laderaumöffnung auch sperrige Gegenstände problemlos. Die Ladekante befindet sich mit 63 cm angenehm weit

unten, der Ladeboden liegt nur vier Zentimeter tiefer. In der Seitenwand sind zwei Lampen angebracht, die den Kofferraum hell ausleuchten.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch klappbar und besitzen in der Mitte eine praktische Durchlademöglichkeit. Entriegeln lassen sich die Lehnen entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus per Hebel (gegen Aufpreis).

⊖ Während im Octavia Ambition gegen Aufpreis eine umklappbare Beifahrersitzlehne auch den Transport sehr langer Gegenstände ermöglicht, ist dieses praktische Feature für die übrigen Ausstattungsvarianten leider nicht erhältlich. Der variable Ladeboden ist für den Octavia G-TEC wegen der zusätzlichen Gastanks unterm Kofferraum nicht zu haben.

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die Bedienung im Skoda Octavia gibt wenig Rätsel auf. Die Tschechen orientieren sich auch hier stark am Technik-Spender VW Golf. Die meisten Bedienelemente sind gut zu erreichen und eindeutig in ihrer Funktion. Kritik verdient allerdings das Multifunktionslenkrad, dessen Bedienung zu Beginn gewöhnungsbedürftig ist. Der Bedienhebel für den optionalen Abstandsregelpomaten befindet sich unterhalb des Blinkerhebels - am Lenkrad wie etwa beim Golf wäre er griffgünstiger angebracht. Der Touchscreen des Infotainmentsystems reagiert sensibel auf Berührung, dürfte aber weiter oben positioniert sein. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, so dass man nach kurzer Eingewöhnung sicher durch die verschiedenen Bedienebenen navigiert. Anstelle einer Kühlmittelanzeige findet sich im Octavia G-TEC eine Anzeige für den CNG-Tank. Ob der Motor gerade mit Erdgas

oder Benzin betrieben wird, erkennt der Fahrer am jeweils grün leuchtenden Tanksymbol.



Mit sachlich und gediegen ist der Innenraum des Octavia wohl am besten beschrieben.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Octavia hat in der Ausstattung Style ein Radio samt DAB-Empfang serienmäßig an Bord, auch eine AUX-, USB-, SD- sowie Bluetooth-Schnittstelle sind ab Werk dabei. Gegen Aufpreis gibt es unter anderem das SmartLink-System, mit dessen Hilfe sich Smartphones koppeln lassen und deren Bedienoberfläche auf den Touchscreen des Fahrzeugs gespiegelt wird. Der Testwagen ist mit dem

optionalen Infotainmentpaket Columbus ausgestattet, zu dessen Umfang beispielsweise eine Festplattenavigation, DVD-Laufwerk, zwei SD-Kartenslots, Sprachbedienung und eine Phonebox zählen. Letztere kann geeignete Smartphones induktiv laden und zum besseren Empfang mit der Fahrzeugantenne verbinden.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Octavia Combi bietet für Fahrer und Beifahrer viel Platz, die Beinfreiheit reicht dabei selbst für bis zu zwei Meter große Insassen. Lediglich die Breite des Innenraums fällt nur befriedigend aus.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihen punktet der Octavia mit einem großzügigen Raumangebot, das für knapp zwei Meter große Personen ausreicht. Mit drei Insassen geht es auf der Rückbank allerdings recht beengt zu. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch den Mittelunnel etwas eingeschränkt.



Im Fond finden sogar Personen bis knapp 2,0 m Körpergröße bequem Platz.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ In puncto Variabilität bietet der Tscheche Kombi-typische Kost: Die Lehnen der Rückbank lassen sich umklappen, eine Neigungs- oder Längsverstellung ist allerdings nicht zu haben. Vorn wie hinten finden sich

zahlreiche, gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, in den großen Türablagen haben selbst große Einliter-Flaschen problemlos Platz.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Für den G-TEC ist das sonst für den Octavia optionale Sportfahrwerk nicht erhältlich, eine adaptive Dämpferregelung gibt es für den Tschechen - anders als beim Technikspender Golf - generell nicht. Der Octavia Combi ist recht straff abgestimmt, worunter der Fahrkomfort speziell im Stadtverkehr etwas leidet, da die Feder-Dämpfer-Elemente recht steifbeinig auf Unebenheiten ansprechen. Mit

zunehmender Geschwindigkeit und Beladung bessert sich jedoch das Ansprechverhalten. Als G-TEC hat der Octavia hinten die aufwändige Mehrlenkerachse an Bord, die sonst den Modellen ab 180 PS oder mit Allradantrieb vorbehalten ist. Diese sorgt dafür, dass die Hinterachse speziell auf Querfugen besser anspricht als bei den Modellen mit der simplen Verbundlenkerachse.

2,7 Sitze

Der Octavia bietet für Fahrer und Beifahrer großzügig geschnittene Sitze, die dank ihrer angenehm straffen Polsterung auch auf langen Etappen sehr bequem sind. Eine in der Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze ist serienmäßig, ansonsten beschränken sich die Einstellmöglichkeiten auf die Verstellung der Höhe sowie der Lehnenneigung (per Drehrad). Dank des großen Verstellbereichs von

Sitz und Lenkrad finden große wie kleine Personen mühelos eine bequeme Sitzposition. Die Mittelarmlehne lässt sich in der Höhe und in Längsrichtung justieren. Die Rücksitzbank ist ebenfalls bequem gepolstert und verfügt über eine große Oberschenkelauflage. Die vergleichsweise tiefe Sitzposition hat einen recht spitzen Kniewinkel zur Folge.

2,5 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 67,2 dB(A) hält sich der Lärmpegel im Innenraum bei Tempo 130 in Grenzen. Bei verhaltener Fahrweise ist vom gut gedämmten Motor nur wenig zu hören, erst bei höheren Drehzahlen tritt er deutlicher in

den Vordergrund. Die Windgeräusche dominieren bei höheren Geschwindigkeiten zwar die Geräuschkulisse, werden aber nicht über Gebühr laut.

1,9 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Style besitzt der Octavia serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlag- und Luftgütesensor. Doch der Tscheche ist nicht nur für heiße, sondern auch für die kalten Tage bestens

gerüstet: Die vorderen Sitze lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Standheizung ist ebenso erhältlich wie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Das 1.4 TSI-Aggregat leistet im Octavia G-TEC 110 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm. Damit ist der Kombi ausreichend motorisiert, speziell auf der Autobahn und/oder mit mehreren Personen an Bord kommt jedoch rasch der Wunsch nach mehr Leistung auf. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der

Skoda laut Hersteller 11,0 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 193 km/h. Dank des bereits bei 1.500 Umdrehungen anliegenden maximalen Drehmoments und der nicht allzu langen Übersetzung schneidet der Octavia bei der Elastizitätsmessung recht gut ab.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Leistungsentfaltung des kleinvolumigen Triebwerks kann nicht vollauf überzeugen. Besonders bei niedrigen Drehzahlen erfolgt der Drehmomentaufbau erst mit spürbarer Verzögerung und zudem nicht sonderlich homogen, sondern etwas abrupt.

⊕ Der 1.4-TSI-Motor legt eine gute Laufkultur an den Tag, auch störende Brummfrequenzen verknüpft sich der Vierzylinder weitestgehend.

1,9 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Octavia G-TEC mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet, optional ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Das Getriebe lässt sich leichtgängig und präzise schalten und gibt ebenso wie die Dosierbarkeit der Kupplung keinen Grund zur Klage. Die sechs Gänge sind

passend gestuft, das Getriebe insgesamt nicht zu lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Umdrehungen. Ab der Ausstattung Style erleichtert ein Berganfahrassistent das Anfahren an Steigungen. Die Schaltpunktanzeige funktioniert ebenso wie die Start-Stopp-Automatik unauffällig und gut.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Den ADAC Ausweichtest absolviert der Octavia sicher und recht agil, dabei stellt er den Fahrer vor keine größeren Aufgaben. Auch beim Geradeauslauf gibt sich der Skoda keine Blöße, selbst auf Spurrinnen behält er weitgehend seine Richtung bei. Die Aufbauabewegungen halten sich dank der recht straffen Fahrwerksabstimmung angenehm

in Grenzen. Für einen Familienkombi sind mit dem Octavia erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, die Traktion ist aufgrund des nicht sonderlich kräftigen Motors gut, auf rutschigen Untergrund greift die Antriebschlupfregelung im Bedarfsfall schnell und feinfühlig ein.

2,2 Lenkung

⊕ Die präzise Servolenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Die Lenkkräfte befinden sich speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten auf vergleichsweise geringem Niveau, worunter das

Lenkgefühl um die Mittellage etwas leidet. Bei höherem Tempo vermittelt die Lenkung mehr Rückmeldung. Mit rund 2,5 Umdrehungen hält sich der Lenkaufwand angenehm in Grenzen.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung steht der Octavia nach durchschnittlich 34,9 m - ein guter Wert. Auch die

Dosierbarkeit sowie das Ansprechverhalten geben keinen Anlass zur Kritik.

2,5 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Skoda Octavia weist einige Lücken auf, gegen Aufpreis lassen sich diese jedoch zumindest teilweise schließen. Ein City-Notbremssystem samt Abstandswarner kostet ebenso Aufpreis wie der Spurhalteassistent und die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Ebenfalls aufpreispflichtig ist der radarbasierte Abstandsregeltempomat (ACC), der im Bereich von 25 bis 160 km/h den Abstand zum Vordermann per Radar automatisch hält - in Verbindung mit den Doppelkupplungsgetriebe funktioniert das System sogar bis zum Stillstand.

⊖ Ein City-Notbremssystem sollte in dieser Klasse serienmäßig an Bord sein, ein Totwinkelwarner ist erst gar nicht erhältlich.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erzielt der Skoda Octavia mit 93 Prozent der erreichbaren Punkte ein sehr gutes Ergebnis (Stand 06/2013). Serienmäßig sind Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags für die Fondpassagiere zu haben. Ein proaktives Sicherheitssystem, das bei einer drohenden Kollision die Fenster schließt und die Gurte strafft, ist dann ebenfalls an Bord.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten gerade einmal für 1,70 m große Personen ausreichend Schutz.

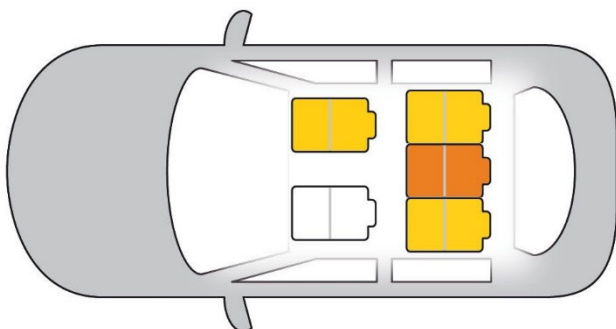
2,6 Kindersicherheit

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	optional
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt werden, auch Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken befinden sich dort. Montiert man links hinten eine Babyschale samt Base, kann der Fahrersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden. Große Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz nur eingeschränkt montieren, da diese an die nicht demontierbare Kopfstütze stoßen.

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem Octavia mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar, um dort nach hinten gerichtete Kindersitze montieren zu können.

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Octavia nur durchschnittlich ab, er kommt auf 66 Prozent der erreichbaren Punkte. Speziell die Vorderkante der Motorhaube sowie

der Bereich um die A-Säule weisen ein erhöhtes Verletzungspotenzial für Passanten auf.

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Octavia G-TEC sammelt mit einem CO₂-Ausstoß von 122 g/km 43 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch beträgt 4,2 kg CNG/100 km.

Innerorts verbraucht der Tscheche 4,6, außerorts 3,6 und auf der Autobahn 4,6 kg/100 km

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen überzeugt der Octavia G-TEC ebenfalls. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die Schadstoffanteile im Abgas niedrig. Das Resultat sind hier volle 50 Punkte. Zusammen mit den Zählern beim

CO₂-Ausstoß kommt der Skoda somit auf sehr gute 93 Punkte im EcoTest und erreicht damit die vollen fünf Sterne.

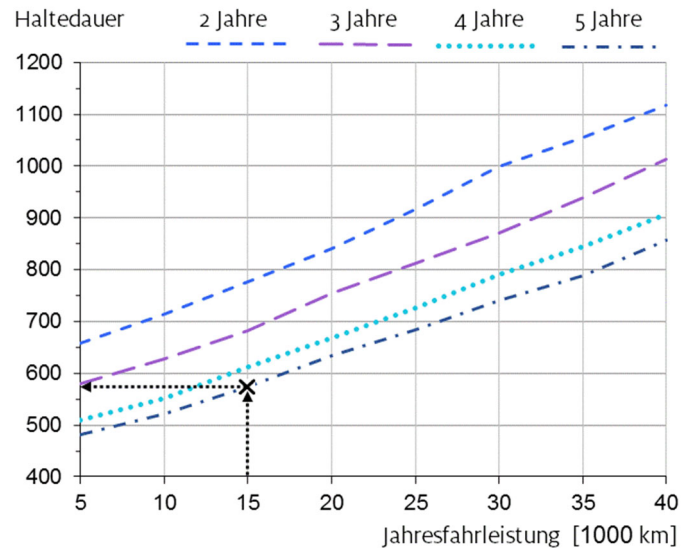
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Octavia Combi G-TEC kostet in der getesteten Ausstattung Style 27.150 Euro und ist damit in Anbetracht der recht umfangreichen Serienausstattung für einen Mittelklasse-Kombi ein faires Angebot. Auch im Unterhalt strapaziert der Tscheche den Geldbeutel nicht über Gebühr. Da der Octavia vorrangig mit günstigem CNG betrieben wird, fallen auch die Kraftstoffkosten vergleichsweise niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 30 Euro, auch die Aufwendungen für die Versicherung gehen dank der günstigen Einstufungen nicht allzu sehr ins Geld. Der prognostizierte Wertverlust liegt auf dem Niveau der Benzin- und Dieselvarianten, die sich auch im Alter eines hohen Restwertes erfreuen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 573 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI	1.0 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.197	3/999	4/1.395	4/1.798	4/1.598	4/1.598	4/1.968	4/1.968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	85 (115)	110 (150)	132 (180)	66 (90)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1.400	200/2.000	250/1.500	250/1.250	230/1.400	250/1.500	340/1.750	380/1.750
0-100 km/h [s]	12,2	10,1	8,2	7,4	12,3	10,8	8,5	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	200	216	229	183	194	216	226
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7 S	4,6 S	5,1 S	5,9 S	3,7 D	3,8 D	4,0 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	110	106	118	136	98	98	105	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	15/17/20	14/19/23	17/17/22	17/17/22	15/17/22	14/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	54	42	74	118	158	158	210	250
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	485	501	523	649	487	491	597	700
Preis [Euro]	17.850	19.750	21.690	25.650	21.050	22.090	26.450	36.350

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, bivalenter Turbomotor, Direkteinspritzung	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	81 kW/110 PS (bei 4.800 1/min)
Maximales Drehmoment	200 Nm (bei 1.500 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe (DKG optional)
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km	3,5 kg
CO ₂ -Ausstoß	94 g/km
cw-Wert/Stirnfläche	0,32 / n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.659/1.814/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.416/449 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	1.400/700 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.740 l
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt CNG/Benzin	15 kg/50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2./3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	9,2 /12,2/18,1 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,0/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	4,2 kg/100 km
Stadt/Land/BAB	4,6/3,6/4,6 kg/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	114 g/km (WTW* 122 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.442/423 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/775/1.345 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	68 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	82 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	573 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/20		
Basispreis Skoda Octavia 1.4 TSI G-TEC Style	27.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.12.2015
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.745 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.178 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	1.295 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	Serie/1.295 Euro°
Regen- /Lichtsensor (im Paket)	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	370 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/- /620 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent	570 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	250 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	590 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/290 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	620 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/270 Euro°
Spurassistent (mit Lenkeingriff, im Paket)	520 Euro°
Toter-Winkel-Warner	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/ab 1.910 Euro°/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 790 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	Serie/180 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Metalliclackierung	520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: November 2016
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) A. Lidl