



Skoda Octavia Combi RS TDI DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Der neue RS ist auch wie der Standard-Octavia äußerlich maßgeblich an den nun geteilten Hauptscheinwerfern zu erkennen. Ausgeleuchtet wird die Fahrbahn beim RS ab Werk mit LED-Leuchtmittel - auf Kurvenlicht muss man aber auch beim RS verzichten. Darüber hinaus bietet der RS im Vergleich zum normalen Octavia Sportsitze vorn, die einen sehr guten Halt bieten, aber auch integrierte und somit nicht verstellbare Kopfstützen besitzen. Auch die optionalen adaptiven Stoßdämpfer lassen den RS deutlich straffer federn - was sich negativ auf den Komfort auswirkt, hat Vorteile bei der Fahrstabilität. Der RS zeigt deutlich weniger Aufbaubewegungen und liegt souverän auf der Straße - das stellt er auch im ADAC Ausweichtest unter Beweis. Zusammen mit der serienmäßigen Progressivlenkung zeigt sich der Kombi agil und lässt sich präzise über Landstraßen dirigieren. Der Zweiliter-Diesel besitzt in allen Lebenslagen genügend Leistung und konsumiert in Verbindung mit dem Sechsgang-DSG im EcoTest 5,9 Liter Diesel auf 100 km. Nutzt man den Eco-Mode mit reduzierter Leistung und Segelfunktion, lässt sich der Verbrauch in der Praxis etwas senken. Zu den bekannten Qualitäten zählen das üppige Platzangebot und der große Kofferraum. In der Summe ist der Octavia Combi RS TDI auch dank seiner Assistenzsysteme, die die Fahrsicherheit erhöhen, auf sportlich ambitionierte Familienmenschen zugeschnitten, die den Alltagsnutzen nicht aus dem Auge verlieren. Bezahlen muss man für den sportlich angehauchten Kombi mindestens 34.190 Euro, was angesichts der Ausstattung durchaus vertretbar ist. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Volvo V60.

⊕ großzügiges Platzangebot, LED-Scheinwerfer Serie, sichere Fahreigenschaften

⊖ straffes Fahrwerk, hoher NOx-Ausstoß

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

Familie 2,4

City Stadtverkehr 3,4

60+ Senioren 3,3

Langstrecke 2,8

Transport 1,9

Fahrspaß 1,9

€ Preis/Leistung 2,4

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

Der neue Octavia RS besitzt wie auch vor dem Facelift, eine im Vergleich zum Standard-Modell geschärfte Optik. Die nun geteilten Hauptscheinwerfer harmonisieren mit dem schwarz gehaltenen RS-Kühlergrill, die Stoßfänger verleihen dem Octavia einen sportlichen Antritt. Kritik verdienen allerdings die in den Heckstoßfänger integrierten Auspuffblenden. Zumal die rechte völlig als Attrappe dient. Hinter der linken versteckt sich zumindest noch der Auspuff.

Den Innenraum des RS zieren das neue Touchdisplay und zum Teil neue Oberflächen. So ist das Klimabedienteil nun schwarz-glanzlackiert - die Optik ist eine Geschmacksfrage, hochwertiger wird der Octavia innen dadurch aber nicht. Insgesamt lässt die Anmutung der verwendeten Materialien an der einen oder anderen Stelle etwas zu wünschen übrig - speziell dort, wo man nicht so oft hinsieht. So bestehen die Türverkleidungen hinten etwa vollständig aus Hartplastik. Die vorderen Verkleidungen sind zumindest im oberen Bereich geschäumt. An den Türrahmen fehlen Abdeckungen, die den sich deutlich von der Innenverkleidung abhebenden Farblack sonst verdecken.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 845 km zu schaffen. Im getesteten Combi RS TDI dürfen 488 kg zugeladen werden, die Stütz- und Dachlast betragen jeweils 75 kg, eine Reling gibt es ab Werk. Gebremste Anhänger darf der Testwagen bis zu einer Masse von 1.600 kg und ungebremste bis 740 kg ziehen - den Trailer-Assist gibt es gegen Aufpreis. Serienmäßig stattet Skoda den Octavia Combi RS mit einem Reifenpannenset aus, optional ist ein Not-Reserverad inklusive Radmutternschlüssel und Wagenheber erhältlich. Die Handlichkeit des knapp 4,7 m langen Kombis fällt mit einem Wendekreis von 11,2 m zufriedenstellend aus.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz ist im Octavia nicht verbaut, daher kann der Skoda mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,6 Licht und Sicht

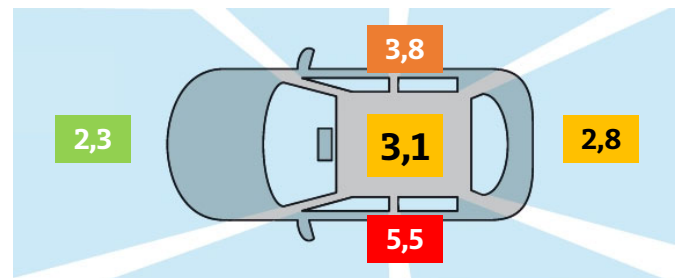
Die kantige Karosserie lässt sich passabel einsehen, die Rundumsicht geht ebenfalls in Ordnung. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse oder auch spielende Kinder hinter dem Fahrzeug nur

⊕ Ansonsten kann man dem Tschechen in puncto Verarbeitung wenig vorwerfen. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Dekoreinlagen in Carbonoptik und zahlreiche Chromapplikationen peppen das Interieur spürbar auf und sorgen für einen insgesamt wertigen Eindruck.

⊖ Bei einem Fahrzeug dieser Klasse sollten Gasdruckfedern zum Offenhalten der Motorhaube anstatt eines einfachen Haltestabs verbaut sein.

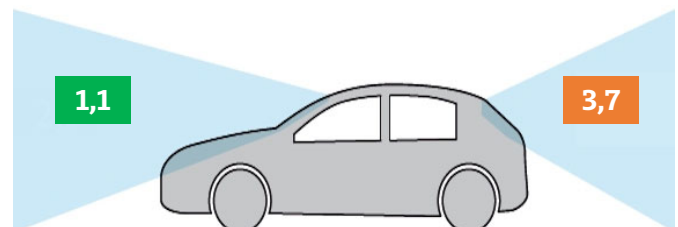
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten ist die Sicht nach hinten im Octavia Combi wegen der nicht zu breiten Dachsäulen und den versenkbaren Kopfstützen zufriedenstellend.

schlecht wahrnehmen - Abhilfe leistet die optionale Rückfahrkamera, die auch das Rangieren mit dem langen Kombi erleichtert. Während Parksensoren hinten zum Serienumfang gehören, müssen diese vorn extra bezahlt werden, genauso wie ein Einparkassistent. Nachts leuchten beim RS LED-Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung (Stadt, Landstraße, Autobahn) die Fahrbahn gut aus. Wer oft nachts unterwegs ist, sollte zudem den aufpreispflichtigen Fernlichtassistenten ordern, da man dann meist mit Fernlicht unterwegs ist, was die Ausleuchtung noch ein gutes Stück verbessert. Damit andere

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Auch wenn der RS im Vergleich zum Standard-Octavia etwas tiefer ist, gelingt der Ein- und Ausstieg dank der großen Türausschnitte recht gut. Es stören nur die breiten Schweller etwas und die stark ausgeprägten Sitzwangen der serienmäßigen Sportsitze. Nachts beleuchten sowohl die Scheinwerfer als auch Spots in den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld beim Auf- und Abschließen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Auch der RS glänzt beim Kofferraum-Volumen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 525 l (variabler Ladeboden in unterer Stellung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 760 l oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 950 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.605 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In das Gepäckabteil passen dank der großen Laderaumöffnung auch sperrige Gegenstände problemlos. Gegen Aufpreis öffnet die Heckklappe elektrisch. Die Ladekante ist mit 62 cm angenehm niedrig. Ist der variable Ladeboden oben, stört keine Stufe beim Ausladen. Befindet er sich unten, entsteht eine Stufe von knapp zwölf Zentimetern. In der Seitenwand sind zwei Lampen

2,6 Kofferraum-Variabilität

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

Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, wird das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Zur besseren Ausleuchtung von Abzweigungen bietet Skoda gegen Aufpreis ein Abbiegelicht an, ein Kurvenlicht ist aber nicht erhältlich. Beim RS blenden der Innen- und die Außenspiegel automatisch bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer ab.

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

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt 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.



Mit 525 l Kofferraumvolumen bleiben auch auf großer Reise kaum Wünsche offen.

angebracht, die den Kofferraum hell ausleuchten. Darüber hinaus gibt es beim RS serienmäßig eine weitere LED-Lampe, die auch als Taschenlampe genutzt werden kann.

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab, sodass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können.

beim RS). Unter dem aufpreispflichtigen doppelten variablen Ladeboden lassen sich bis zu 95 l verstauen. Ein Trennnetz zwischen Koffer- und Passagierraum ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Die Beifahrersitzlehne lässt sich auch nicht gegen Aufpreis umklappen, diese Funktion erleichtert jedoch den Transport langer Gegenstände ungemein.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung im Skoda Octavia gibt wenig Rätsel auf. Die Tschechen orientieren sich auch hier stark am Technik-Spender VW Golf. Dies ist besonders beim neuen Navigationssystem Columbus spürbar, dessen Bedienung im Vergleich zum Vorgängersystem umständlicher ist. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verboten, stattdessen gibt es wenige Sensortasten. Die Nachteile: Die Ansteuerung der Untermenüs erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte, da man stets den Umweg über das Hauptmenü gehen muss. Darüber hinaus kann die Lautstärke nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Amundsen, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt.

⊕ Die Ergonomie ist dank passend angeordnetem Sportlenkrad (mit großem Einstellbereich) sowie dem gut zur Hand liegenden Wählhebel einwandfrei. Auch die meisten Knöpfe und Schalter sind da, wo man sie erwartet und ihre Gruppierung nach Funktionen alltagstauglich. Der Bedienhebel für den optionalen Abstandsregeltempomat befindet sich unterhalb des Blinkerhebels - eine Bedienmöglichkeit mittels

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Octavia RS hat ein Radio samt AUX-, USB-Anschluss und Bluetooth-Freisprechanlage serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es digitalen Radioempfang, einen SD-Kartenslot, einen 230-V-Ladeanschluss sowie eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones. Darüber hinaus lassen sich optional (SmartLink-System) Smartphones via Apple Carplay oder Android Auto mit dem Fahrzeug koppeln und deren Bedienoberfläche auf

2,1 Raumangebot vorn

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



Der Octavia überzeugt durch eine saubere Verarbeitung, auch wenn bei der verwendeten Materialauswahl Zugeständnisse gemacht werden müssen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt bis auf wenige Ausnahmen.

Lenkradtasten wie etwa beim Golf wäre griffgünstiger. Die gute Beleuchtung der Bedienelemente erleichtert die Bedienung im Dunkeln. Die analogen Instrumente sind klar gezeichnet, die umlaufende Tachobeschriftung lässt sich aber nicht optimal ablesen. Annehmlichkeiten wie Licht- und Regensensor sowie elektrische Fensterheber gehören beim RS zum Serienumfang.

⊖ Dass bei einem Fahrzeug der Mittelklasse die Schminkspiegel nicht beleuchtet sind, ist nicht nachvollziehbar.

den Touchscreen des Fahrzeugs spiegeln. Mit Skoda Connect sind Remotefunktionen im ersten Jahr kostenlos, im Anschluss kostenpflichtig möglich. Mit dem Top-Navi sind Funktionen wie die Google-Earth-Karte, Verkehrsinfos in Echtzeit sowie ein WLAN-Hotspot möglich, außerdem gibt es einen integrierten SIM-Karten-Leser.

Fensterflächen hat man im Octavia vorn ein angenehmes Raumgefühl.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe punktet der Octavia ebenfalls 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 Mitteltunnel und die niedrige Sitzposition etwas eingeschränkt.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ In puncto Variabilität bietet der Tschече kombi-typische Kost: Die Lehnen der Rückbank lassen sich umklappen, eine Neigungs- oder Längsverstellung ist allerdings nicht zu haben. Vorn wie hinten befinden sich zahlreiche, gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, in den großen Türablagen haben selbst große Einliter-Flaschen



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

problemlos Platz. Simply Clever: Unter dem Beifahrersitz ist ab Werk ein Schirm untergebracht.

2,5 KOMFORT

3,2 Federung

Neben dem serienmäßigen Sportfahrwerk ist für den Octavia RS das im Testwagen verbaute Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung erhältlich. Doch auch das adaptive Fahrwerk besitzt eine straffe Grundabstimmung. Je nach Belieben kann man den RS im Comfort-Modus etwas komfortabler oder im Sport-Modus brethart federn lassen. Die straffe Abstimmung (Normal-Modus) passt zum Erscheinungsbild des Kombis, kann aber nicht als besonders

komfortabel bezeichnet werden. Der Skoda spricht steif-beinig an und neigt zum Stuckern. Besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der RS unruhig, Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster dringen deutlich durch. Auf der Autobahn liegt der RS auch bei hohen Geschwindigkeiten stabil.

2,4 Sitze

Die Sitzposition auf den nur mäßig konturierten Rücksitzen ist dank den hohen Lehnen noch akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist hart und unbequem.

⊕ Die Sportsitze vorn sind kräftig konturiert und bieten einen guten Seitenhalt. Ab Werk sind sie höhenverstellbar

und besitzen eine in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Gegen Aufpreis lassen sich beide Sitze samt den Lordosenstützen elektrisch einstellen und der Fahrersitz ist mit einer Memoryfunktion ausgestattet. Trotz der integrierten Kopfstützen ist die Sitzposition vorn bequem, auch dank einstellbarer Mittelarmlehne.

2,8 Innengeräusch

Im Innenraum des Octavia Combi RS TDI wurde bei Tempo 130 ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A) gemessen. Windgeräusche dominieren bei höheren Geschwindigkeiten, werden aber nicht über Gebühr laut. Bei niedrigen Geschwindigkeiten regt beispielsweise Kopfsteinpflaster die Karosserie zum Wummern an und es ist auch teilweise Achspoltern vernehmbar - darüber hinaus fallen Fahrgeräusche nicht negativ auf. Der Dieselmotor neigt im unteren Drehzahlbereich unter Last zum Brummen, sein Geräusch wird

im Innenraum zudem mittels des optionalen Soundgenerators "verfeinert". Im Eco- und Normal-Modus ist der Motorklang aber nicht aufdringlich und langstreckentauglich.

⊖ Im Sport-Modus erzeugt der Motor-Soundgenerator ein dröhnendes und auf Dauer anstrengendes Motorgeräusch.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der RS ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlag- und Luftgütesensor ausgestattet. Abgedunkelte Scheiben im Fond gehören ebenfalls zum Serienumfang. 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. Optional ist auch das Lenkrad beheizbar - im Winter eine sehr angenehme Option. Eine Standheizung ist ebenso erhältlich wie eine mittels Drähten beheizbare Frontscheibe.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Vierzylinder-Turbodiesel leistet im RS 184 PS, vor allem aber stemmt er ab 1.750 1/min 380 Nm auf die Kurbelwelle. Die technischen Daten des Testwagens: 8,0 s gibt Skoda für den Sprint von 0 auf 100 km/h an und 228 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Auch die ADAC Messungen bestätigen den kraftvollen Antritt des Motors. Den Spurt von 60 auf 100 km/h absolviert der Kombi in 4,8 Sekunden. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt eigentlich nicht auf, der Turbodiesel bietet in jeder Lebenslage genügend Vortrieb.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Diesel wartet mit einer durchschnittlichen Laufkultur auf. Nach einem Kaltstart läuft der Motor rau, mit dem Erreichen der Betriebstemperatur ist der Motorlauf etwas kultivierter. Der Motor überträgt zwar Vibrationen an das Lenkrad, diese sind im Alltag allerdings nicht zu störend. Etwas störender ist die Brummneigung

des Motors im niedrigen Drehzahlbereich. Im Sport-Modus sorgt darüber hinaus der optionale Soundgenerator für ein sehr dröhniges Ambiente, weshalb sich dieser wohl kaum für lange Strecken eignet. Die Leistungsentfaltung gefällt: Der Ladedruck ist recht schnell aufgebaut, der Motor entfaltet seine Kraft angenehm gleichmäßig.

1,7 Schaltung/Getriebe

Neben dem serienmäßigen manuellen Sechsgang-Getriebe ist für den Octavia optional auch ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich (im Testwagen). Bei flotter Fahrweise kann das DSG nicht vollkommen überzeugen. Dann dauert es, bis bei Leistungsabforderung der richtige Gang gewählt und eingelegt ist und man fährt auch oft kurzzeitig mit unverhältnismäßig hoher Drehzahl.

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sorgt bei gelassener Fahrweise für hohen Schaltkomfort, da die

Gänge zügig und ruckfrei gewechselt werden. Dank Schaltwippen am Lenkrad kann der Fahrer alternativ manuelle Schaltvorgänge durchführen, die sehr schnell vollzogen werden. Das Anfahren ist dank spontan einsetzender Kriechfunktion und Berganfahrhilfe auch an Steigungen kein Problem. Das Getriebe ist gut gespreizt und sinnvoll übersetzt. Bei Tempo 130 dreht die Kurbelwelle im größten Gang mit rund 2.300 1/min.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Octavia Combi RS TDI zeigt sich in allen Lebenslagen stabil, was auch am fein und situationsgerecht regelnden ESP liegt. Durch die straffe Fahrwerksabstimmung besitzt der Skoda wenig Aufbaubewegungen und liegt gut auf der Straße. Das stellt der Tscheche auch im ADAC Ausweichtest unter Beweis,

den er mit Bravour meistert und sich weitgehend präzise durch den Parcours manövrieren lässt. Im Grenzbereich neigt der Skoda zu gutmütigem und sicher kontrollierbarem Untersteuern. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Octavia RS kaum Lastwechselreaktionen.

1,6 Lenkung

⊕ Die im Octavia RS verbauten Progressivlenkung verleiht dem Combi dank variabler Zahnstange ein Plus an Agilität. Die Servolenkung überzeugt mit einer guten Rückmeldung, die nur um die Mittellage etwas ausgeprägter sein dürfte. Auch dank dem guten Lenkgefühl lässt sich der Octavia zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Mit knapp über zwei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand beim Rangieren in angenehmen Grenzen.

2,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung steht der Octavia Combi RS im Test nach durchschnittlich 35,7 m. Die Dosierbarkeit sowie das Ansprechverhalten der Bremse geben keinen Anlass zur Kritik.

2,0 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit der Modellpflege hat Skoda das Angebot an aktiver Sicherheitsausrüstung erweitert, verlangt für das meiste allerdings Aufpreis. Ab Werk gibt es immerhin den Frontradarassistenten samt City-Notbremssystem und Abstandswarner. Gegen Aufpreis sind ein adaptiver Geschwindigkeitsregler (bis 210 km/h), ein Spurhalte- und ein Spurwechselassistent erhältlich. Letzterer unterstützt zudem beim Rückwärtsausparken und warnt bzw. bremst automatisch bei Querverkehr. Darüber hinaus gibt es optional eine Verkehrszeichenerkennung und eine Müdigkeitswarnung.

1,6 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 verbaut. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags für die Fondpassagiere zu haben. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Dank des serienmäßigen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Skoda Care Connect wird nach einem Unfall ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Darüber hinaus wird das Fahrzeug nach einem Unfall bis zum Stillstand abgebremst, um eine mögliche Folgekollision zu vermeiden.

⊖ Die vorderen in die Sitze integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,80 m aus und lassen sich nicht für größere Fahrer herausziehen. Die hinteren Kopfstützen bieten gerade einmal für 1,70 m große Personen ausreichend Schutz.

2,6 Kindersicherheit

⊕ 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. Ein Isofix-System für den Beifahrerplatz ist optional erhältlich. Große Kindersitze lassen sich hier allerdings nur eingeschränkt montieren, da diese an die integrierte Kopfstütze stoßen. Zudem kann es eine Weile dauern, bis man Kindersitze vorn gerade und lagestabil in den Sportsitz eingepasst hat. Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt

3,3 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 Verletzungsrisiko für Passanten auf.

4,2 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

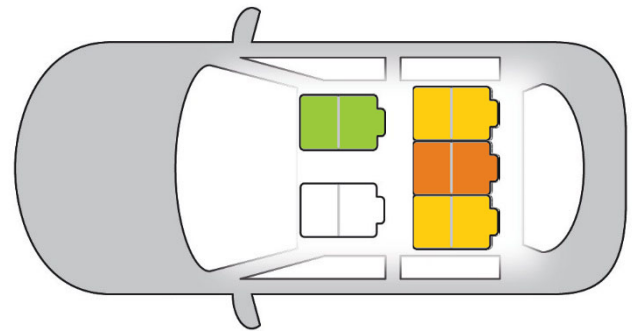
Mit einer CO₂-Bilanz von 188 g/km bekommt der Octavia Combi RS TDI nur 21 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,2 l, innerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 6,8 l/100 km. Wählt man den Eco-Mode, ist in Verbindung mit dem DSG-Getriebe Segeln (Entkopplung des Motors vom Antriebsstrang, wenn der Fahrer vom Gas geht) möglich, was den Verbrauch in der Praxis senkt.

4,5 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel des EcoTest lässt der Octavia Combi RS TDI Federn. Beim Skoda wird das Abgas nur mit

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)

werden, auch Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken befinden sich dort. Montiert man hinten außen eine Babyschale samt Base, kann der Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

⊖ Der Fondmittelpplatz eignet sich aufgrund von ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkten kaum zur Kindersitzmontage.

⊕ Der Frontradarassistent erkennt auch Fußgänger und löst bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung aus, wenn der Fahrer nicht auf die Warnung reagiert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

einem Speicherkatalysator und nicht zusätzlich noch mit einem SCR-System samt AdBlue-Einspritzung nachbehandelt. Die Folge: Die NO_x-Werte sind bereits im Inner- und Außerortsteil leicht und im anspruchsvollen

Autobahnzyklus stark erhöht, so dass es in diesem Kapitel nur 15 von 50 Punkten gibt. Insgesamt kommt der Skoda auf 36 Punkte, was nur zwei von fünf Sternen entspricht.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Skoda verlangt für den Octavia Combi RS TDI mindestens 34.190 Euro inklusive dem Doppelkupplungs-Getriebe. Im Preis inbegriffen sind dann neben der im Vergleich zum Standard-Octavia schärferen Optik LED-Scheinwerfer, ein Tempomat, die Klimaautomatik und ein City-Notbremssystem samt Fußgängererkennung. Die variable Service-Intervallanzeige sorgt dafür, dass der RS entsprechend dem Fahrprofil sowie der Kilometerleistung zur Inspektion muss - spätestens jedoch nach zwei Jahren bzw. 30.000 km. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt zwar einen Zahnriemen, dieser muss gemäß Hersteller aber erst bei 210.000 km gewechselt werden. Skoda gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	RS TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	85 (115)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1400	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	12,3	10,2	8,5	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	201	216	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,0 D	4,0 D	4,3 D	4,5 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	105	105	112	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/22	17/17/22	15/17/22	14/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	172	172	224	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	518	524	606	638
Preis [Euro]	21.610	22.850	26.950	32.390

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

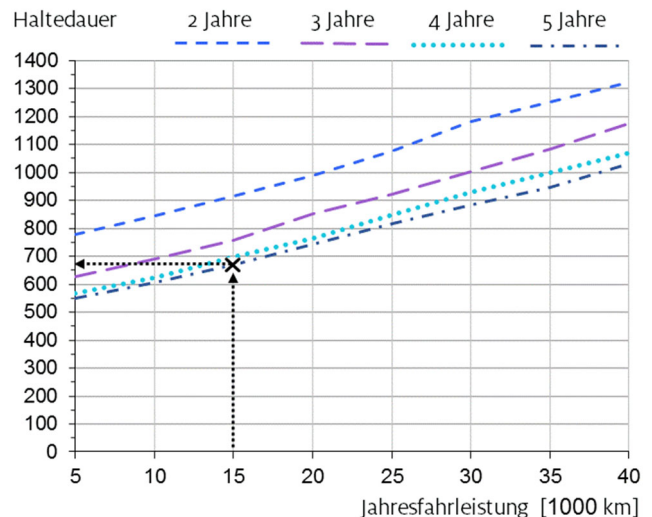
Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 668 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.689/1.814/1.452 mm
Leergewicht/Zuladung	1.487/491 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechische Republik, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l
Stadt/Land/BAB	6,3/5,2/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/488 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	525/950/1.605 l

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

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	391 Euro
Monatliche Gesamtkosten	668 Euro		
Steuer pro Jahr	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/23		
Basispreis Octavia Combi RS TDI DSG	34.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.479 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.067 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	1.015 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	120 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/320 Euro°/ab 280 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent	610 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	590 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/ab 280 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	720 Euro°
Spurwechselassistent	360 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/2.220 Euro°/Serie/100 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.370 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	Serie/380 Euro°
Lenkradheizung	120 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro°
Metalllackierung	520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand