

autotest



Skoda Rapid Spaceback 1.0 TSI Style

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW/110 PS)

An der Front des modifizierten Rapid hat sich mit der Chromleiste zwischen den Nebelscheinwerfern nicht nur optisch was getan, sondern auch technisch: Optional sind Hauptscheinwerfer mit Bi-Xenontechnik samt Scheinwerferreinigungsanlage erhältlich und die Nebelscheinwerfer besitzen bei der getesteten Ausstattung ab Werk eine Abbiegelichtfunktion - das System sorgt insgesamt für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung. Gegen Aufpreis sind Abblend- und Fernlicht sensorgesteuert. Der Innenraum präsentiert sich sorgfältig gefertigt und dank der schwarzen Applikationen optisch ansprechend, die verwendeten Kunststoffe überzeugen aber nicht. Diese sind allesamt hart und kratzempfindlich - hier spart Skoda.

Zu den weiteren Neuerungen gehört beim Rapid der Einliter-Dreizylinder-Turbobenziner, den es mit 95 oder wie im Testwagen mit 110 PS gibt. Letzterer ist ausschließlich mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlich. Der Rapid zeigt sich mit dem Motor völlig ausreichend motorisiert, vor allem wenn der Skoda meist nur Kurzstrecken zurücklegen muss. Was allerdings im Stadtverkehr stört, ist die Anfahrschwäche des kleinen Verbrenners. Das belegt auch die Beschleunigungsmessung im zweiten Gang von 15 auf Tempo 30, denn dafür braucht der Tscheche satte drei Sekunden. Was ebenfalls nicht gefällt ist der Schadstoffausstoß im EcoTest: Der Motor stößt im Teillastbereich Stickoxide aus, die über dem Grenzwert liegen - daher erreicht er im Schadstoffkapitel nur elf Punkte. Der Durchschnittsverbrauch von 5,7 l/100 km fällt befriedigend aus. Der Grundpreis des getesteten Rapid liegt bei 21.130 Euro, für den Testwagen verlangt Skoda inklusive der verbauten Sonderausstattung allerdings 27.164 Euro - das ist im Klassenvergleich und speziell in Anbetracht der billigen Materialien ein selbstbewusster Preis. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Tipo, Ford Focus, Honda Civic, KIA cee´d, Mazda 3, Nissan Pulsar, SEAT Leon, Toyota Auris.

+ präzise Lenkung und sichere Fahreigenschaften, geringe monatliche Kosten

 erhöhter NOx-Ausstoß, ausgeprägte Anfahrschwäche, billige Materialien im Innenraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,0

AUTOKOSTEN

1,5

Zielgruppencheck

ÅÅ	Familie	2,8
----	---------	-----

City	Stadtverkehr	3,0
------	--------------	-----

COL	Conjoron	0.4
600	Senioren	3 1

1	Langstrecke	3,0



KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum zeigen sich sorgfältig gefertigt, bei den Materialien wurde aber gespart. So fehlt beispielsweise an den vorderen Türen ein voll umlaufender zweiter Türgummi, der den Einstiegsbereich vor Schmutz schützt. Im Innenraum wurden ausschließlich harte und kratzempfindliche Kunststoffe verwendet - immerhin sorgen farblich abgesetzte Applikationen für eine etwas frischere Optik.

Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und auch Unterbodenschutz ist reichlich aufgetragen. Die Seile der mechanischen Handbremse sollten aber besser montiert sein, da diese nur mittels zweier Bügel gehalten werden und vom Unterboden abstehen.

O Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab und nicht mit Gasdruckfedern offen gehalten.

3,0 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Rapid Spaceback kommt dank des 55 Liter großen Tanks auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung rund 965 km weit. Zugeladen werden dürfen dem Testwagen maximal 475 kg - davon lassen sich bis zu 75 kg auf dem Dach transportieren.

Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.100 kg und ungebremste 590 kg wiegen. Die zulässige Stützlast beträgt nur magere 50 kg.

Für den Fall einer Panne ist der Rapid ab Werk lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Reservenotrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel erhältlich.

Im Tankstutzen fehlt ein spezieller Mechanismus, der eine Fehlbetankung verhindern könnte.

3,0 Licht und Sicht

① Die Karosserieenden lassen sich zwar gut abschätzen, allerdings entziehen sich beide dem Blick des Fahrers. Immerhin unterstützen beim Rangieren serienmäßige Parksensoren hinten und aufpreispflichtige vorn ebenso wie die optionale Heckkamera. Diese ist zudem sinnvoll, da sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen lassen.

Das ebenfalls optionale Bi-Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus, auf Wunsch blendet der optionale Fernlichtassistent automatisch auf und ab. Ergänzt wird das Lichtsystem durch das serienmäßig im Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht. Der Innenspiegel blendet

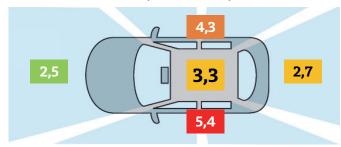
Weller integricite Abbregeliells. Der interispieger breider

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

optional automatisch ab. Die Scheibenwischer könnten eine etwas größere Wirkfläche besitzen - sowohl rechts als auch links bleibt ein größerer Bereich unberührt.

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



☐ Möchte man für das serienmäßige Halogenlicht eine Scheinwerferreinigungsanlage (bei Xenon verpflichtend),

muss diese extra bezahlt werden. Eine automatische Leuchtweitenregulierung wird erst gar nicht angeboten.

2,5 Ein-/Ausstieg

① Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung wird für den Rapid optional ein schlüsselloses Zugangssystem angeboten. Nach dem Auf- und Absperren beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug, allerdings nur gegen Aufpreis.

Man gelangt vorn wie hinten bequem in den Skoda, die schräg stehende A-Säule und die hohen Sitzwangen der optionalen Sportsitze beeinträchtigen das Ein-/Aussteigen etwas. Beim Aussteigen helfen Griffe über allen Türen.

☐ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt darüber hinaus über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 360 Liter. Baut man diese aus, lassen sich 465 Liter oder sieben handelsübliche Getränkekisten bis unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 680 l und bis unter das Dach 1.105 Liter hinein.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis rund 1,90 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine durchschnittliche Breite auf. Zum Einladen muss das Gepäck über die 68 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. In oberer Position befindet sich der aufpreispflichtige variable Kofferraumboden fünf und in unterer rund 19 Zentimeter unterhalb der Ladekante. Das Kofferraumformat ist praktisch, es fehlt aber eine Verstaumöglichkeit für die Kofferraumabdeckung.



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

○ Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden auch trotz des oben liegenden variablen Bodens leicht an - das schränkt die Nutzbarkeit des Ladeabteils etwas ein. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum im Dunkeln schwach beleuchtet. Das Heckklappenschloss steht weit ab, sodass sich große Personen daran den Kopf stoßen können.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität ist klassenüblich, die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Gurtzungen können dabei seitlich in der Verkleidung eingesteckt werden, damit sie beim Zurückklappen der Lehne nicht eingeklemmt werden.

Kleine Utensilien lassen sich in einem kleinen Fach links

oder rechts oder auch im Netz in der rechten Seitenverkleidung ablegen. Darüber hinaus finden sich Taschenhaken an den Seitenverkleidungen. Optional ist eine Durchreiche in der Rücksitzlehne erhältlich.

Ein Sicherungsnetz, das den Passagier- vom Laderaum trennt, ist für den Rapid Spaceback nicht erhältlich.

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Das Cockpit des Rapid zeigt sich übersichtlich gestaltet. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die meisten Schalter sind benutzerfreundlich positioniert. Die analogen Instrumente sind klar gezeichnet, die umlaufende Tachobeschriftung lässt sich aber nicht optimal ablesen. Der 6,5 Zoll Bildschirm des Infotainment-Systems zeigt sich noch in praxistauglicher Höhe positioniert. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch wischen über den Bildschirm mit Näherungssensor oder über Bedientasten neben dem Bildschirm eingestellt werden. Praktisch: Sowohl die Lautstärke als auch die Sendersuche können mit Drehreglern oder alternativ am Lenkrad ausgeführt werden. Insgesamt ist trotz der klaren Menüführung aber aufgrund des Funktionsumfangs eine gewisse Eingewöhnungszeit nötig.

Etwas Kritik gibt es bei der Klimaanlagenbedienung. Zum einen ist das Bedienteil tief angeordnet und zum anderen wurden manche Bedienelemente in eine separate, zweite Schalterebene ausgegliedert. So finden sich beispielsweise bei den Schaltern für die Sitzheizung oder die Heckscheibenheizung auch Bedienelemente für die Parksensoren oder die Zentralverriegelung.

Annehmlichkeiten wie Licht-, Fernlicht- oder Regensensor steigern den Fahrkomfort, aber nur wenn man

3,3 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig ist der Rapid ab der zweiten Ausstattungsvariante mit dem Musiksystem Swing samt SD-Kartenslot, einem AUX- und einem USB-Anschluss ausgestattet. Optional sind sowohl mehrere USB-Anschlüsse als auch Smart-Link+ mit Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link erhältlich. Darüber hinaus bietet Skoda ein Navi-

2,4 Raumangebot vorn

① Der Fahrersitz lässt sich für Fahrer bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m zurück schieben, die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Das Raumgefühl überzeugt für diese Fahrzeugklasse.

2,6 Raumangebot hinten

(+) Auch im Fond fallen die Platzverhältnisse recht großzügig aus. Die Kopffreiheit reicht im Fond für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,90 m. Die Beinfreiheit fällt dabei etwas großzügiger aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind.

diese Extras bei der Bestellung ordert. Elektrische Fensterheber gehören zwar zum Serienumfang, allerdings besitzt nur der fahrerseitige eine Antipp-Funktion.

Auf beleuchtete Schminkspiegel müssen Rapid-Fahrer ebenso verzichten wie auf eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument. Die Sitzlehnenneigung vorn wird nicht mittels Drehrad und damit stufenlos, sondern via Hebel und in festen Rastungen eingestellt.



Die Bedienung ist weitgehend einfach und logisch, lediglich die Bedienelemente der Klimaanlage sind zu tief angeordnet. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Materialauswahl im Innenraum kann allerdings den Eindruck des Sparzwangs nicht ganz verhehlen.

gationssystem mit dynamischer Routenführung an. Zu dessen Umfang gehören zudem eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Online Infotainment (1 Jahr kostenlos) und DAB+.

⊖ Ein CD- oder DVD-Player ist für den Rapid nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Auch hinten fühlt man sich weitgehend wohl, wenn auch die neben dem Kopf liegenden C-Säulen das Raumgefühl etwas beeinträchtigen.

3,4 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es ein paar brauchbare Ablagemöglichkeiten. Ein Regenschirmhalter unter dem Beifahrersitz sowie Becherhalter in der Mittelkonsole und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne gibt es ab Werk, gegen Aufpreis findet man zusätzlich Netze an den Innenseiten der Vordersitzlehnen, einen Halter für Smartphones sowie einen herausnehmbaren Abfalleimer für die Türfächer. Den Fondpassagieren stehen Netztaschen sowie Türfächer und optional Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung.

3,0

KOMFORT

3,3 Federung

Skoda bietet für den Rapid nach wie vor nur ein konventionelles Fahrwerk und keines mit adaptiven Dämpfern an. Das recht steifbeinig ansprechende Standardfahrwerk bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Vor allem bei niedrigen und Überlandgeschwindigkeiten ist der Rapid aufgrund des hölzernen Ansprechens

bei entsprechender Anregung stets in Bewegung und reicht auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder auch Querfugen deutlich durch. Kopfsteinpflaster absorbiert die Federung nur wenig, es ist deutlich im Innenraum spürbar.

2,8 Sitze

Neben den Standardsitzen sind für den Rapid Style gegen Aufpreis die im Testwagen verbauten Sportsitze mit integrierten Kopfstützen erhältlich. Beide Vordersitze sind beim Style in der Höhe einstellbar, eine Sitzneigungsjustierung gibt es aber ebenso nicht wie einstellbare Lordosenstützen.

Die stark konturierten Vordersitze bieten einen guten Seitenhalt und dank der etwas längeren Sitzflächen auch eine angenehme Oberschenkelauflage. Der Sitzkomfort ist ins-

gesamt gut, die integrierten Kopfstützen lassen sich aber nicht individuell anpassen und mögen dadurch nicht für jede Statur passen, da sie leicht nach vorn geneigt sind und somit je nach eingestellter Lehnenneigung am Hinterkopf drücken können.

Die Rücksitzbank zeigt sich zufriedenstellend geformt, hier sind die Kopfstützen in der Höhe einstellbar. Nur der Mittelplatz ist unbequem und für lange Fahrten untauglich.

3,3 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,3 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es der

rau arbeitende Dreizylinder-Ottomotor und die Fahrwerksgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden

2,9 Klimatisierung

Einzig beim Rapid Style ist eine Klimaautomatik mit Feuchtigkeitssensor serienmäßig an Bord. Letzterer schaltet die Umluftfunktion automatisch ab, wenn Scheibenbeschlag droht. Die Wunschtemperatur kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden. Beim Style

gehört eine Sitzheizung vorn ebenfalls zum Serienumfang, beheizte Rücksitze gibt es gegen Aufpreis. Darüber hinaus ist der Rapid ab Werk mit abgedunkelten Scheiben im Fond ausgestattet.

MOTOR/ANTRIEB

2,5

Fahrleistungen

Für den Rapid wird unter anderem ein aufgeladener Dreizylinder-Ottomotor mir wahlweise 95 oder 110 PS angeboten. Die stärkere im Testwagen verbaute Variante stemmt ein Drehmoment von 200 Nm (2.000 - 3.500 1/min) auf die Kurbelwelle und soll den Skoda laut Hersteller in 9,8 Sekunden von Null auf 100 beschleunigen lassen. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 198 km/h angegeben. Auch wenn sich der Rapid mit dem Motor insgesamt ausreichend motorisiert zeigt, mag das Ansprechverhalten des kleinen Dreizylinders nicht überzeugen. Im Drehzahlkel-

ler zeigt sich der Skoda träge, was auch die Beschleunigungsmessung beweist. Im zweiten Gang braucht der Tscheche drei Sekunden, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen. Im lang übersetzten sechsten Gang fehlt es ebenfalls an Zugkraftreserven.

① Im vierten und fünften Gang können die Elastizitätswerte überzeugen. Bei entsprechender Drehzahl ist der Spurt von 60 auf Tempo 100 nach 5,8 Sekunden abgeschlossen - das ist ein guter Wert.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum. Lastzustände quittiert das Aggregat unterhalb von rund 1.800 1/min mit kräftigem Brummen. Im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich das zwar weit-

gehend, der kernige Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor etwas Zeit geben, ehe er sich aus dem Turboloch arbeitet und dann homogen seine Leistung entfaltet.

2,5 Schaltung/Getriebe

Die Kupplung lässt sich nicht besonders feinfühlig dosieren - in Kombination mit der Anfahrschwäche würgt man den Motor bei unsensiblem Kuppeln auch schnell mal ab. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe.

① Der Schalthebel zeigt sich sauber geführt, die Schaltwege sind zufriedenstellend. Wenn es nicht gerade

schnell gehen soll, lassen sich die Gänge sauber und ohne haken einlegen. Beim Anfahren an Steigungen hindert die optionale Berganfahrhilfe das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig.

Die Gangschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit recht niedrigen 2.700 1/min.

2,4

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

① Der Rapid Spaceback bietet sichere Fahreigenschaften und liefert im ADAC Ausweichtest ein gutes Ergebnis ab. Er drängt dabei zwar etwas mit dem Heck und besitzt auch eine recht ausgeprägte Karosserieneigung, lässt sich aber dennoch dank des effektiv regelnden ESP sicher durch den Parcours fahren. Erzeugt man während der Kurvenfahrt

einen Lastwechsel oder tippt zudem noch leicht die Bremse an, wird der Skoda zwar etwas unruhig am Heck, lässt sich aber mit kleinen Lenkkorrekturen schnell wieder stabilisieren. Auf Seitenwind reagiert der Tscheche jedoch etwas empfindlich unkritisch.

2,3 Lenkung

① Die Lenkung spricht spontan an, der Rapid lässt sich damit zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Einzig die Lenkunterstützung dürfte bei höheren

Geschwindigkeiten geringer ausfallen, wodurch man etwas mehr Rückmeldung bekäme und sich somit auch die Mittellage besser erfühlen ließe.



Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen lediglich rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,6 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt durchschnittlich 35,5 m - das ist ein zufriedenstellender Wert.

2,7 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheitsausstattung gibt der Rapid Spaceback kein gutes Bild ab. Die Serienausstattung umfasst lediglich die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systeme und eine Geschwindigkeitsregelung samt -begrenzer. Optional sind nur ein Notbremssystem mit City-Funktion sowie ein Müdigkeitswarner erhältlich.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

(+) Die Rapid Limousine kann im ADAC Crashtest gute Ergebnisse vorweisen und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2012). Der Spaceback sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Bei der Insassensicherheit erreicht der Rapid 94 Prozent der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn sind im Rapid Spaceback durchgehende Kopfairbags verbaut. Während die vorderen Gurte mit Straffern und Begrenzern ausgestattet sind, müssen die hinteren Gurte ohne auskommen. Vorn reichen die integrierten Kopfstützen für Fahrer bis zu einer Größe von 1,90 m. Der Fahrer wird gewarnt, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Eine Multikollisionsbremse, wodurch das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert, ist beim Rapid immer an Bord. Dank des serienmäßigen Skoda Care Connect wird nach einem Unfall ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (bei verbundenem Mobilfunktelefon).

☐ Die Fondkopfstützen lassen sich nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m herausziehen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
177	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	_	
City	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbrems- system	Option
	Vorausschauender Kreuzungs- assistent	nicht erhältlich
(O)	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
ET3)	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
£173	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
80	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
A	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
₽ ^z ZZ	Müdigkeitswarner	Option
80	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



2,9 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der Rapid bei der Kindersicherheit 80 Prozent der möglichen Punkte.

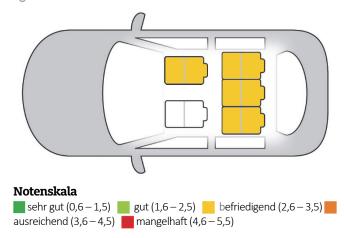
Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten, deren Anlenkpunkte etwas ungünstig unter dem Polster verbaut sind, auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Doch diese sind nicht optimal und nur mittels eines schmalen Schlitzes erreichbar.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

O Vorn rechts sind die Schließkräfte des elektrischen Fensterhebers viel zu hoch, es besteht Verletzungsrisiko.

Kindersitze

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



3,5 Fußgängerschutz

Im Fußgängerschutz kann der Rapid kein gutes Ergebnis einfahren. Es werden lediglich 69 Prozent der möglichen Punkte vergeben. Die Fahrzeugfront sowie die mittleren Bereiche sind zwar entschärft, im Bereich der vorderen Motorhaubenkante sowie des Scheibenrahmens ist das Verletzungsrisiko aber hoch.

3,9

UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2

Im EcoTest liefert der Dreizylinder-Turbobenziner mit einer CO2-Bilanz von 155 g/km ein zufriedenstellendes Ergebnis ab - es reicht für 32 von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der Tscheche 5,9 l und außerorts 4,9 l auf 100 km. Auf der Autobahn steigt der Verbrauch auf 6.6 l/100 km an.

4,9 Schadstoffe

☐ Im Schadstoffkapitel kann der Rapid Spaceback mit dem Einliter-Dreizylinder-Turbobenziner nicht überzeugen. Der Motor stößt im Teillastbereich aufgrund einer mageren Verbrennung zu viele Stickoxide aus - das führt dazu, dass er in diesem Kapitel nur elf von 50 möglichen Punkten erreicht.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Staut-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D 5,6 B	
Autobahn	6,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B	

In der Summe kommt der Rapid im EcoTest auf nur 43 Punkte, was lediglich zwei Sternen entspricht.

AUTOKOSTEN

1,5

Monatliche Gesamtkosten

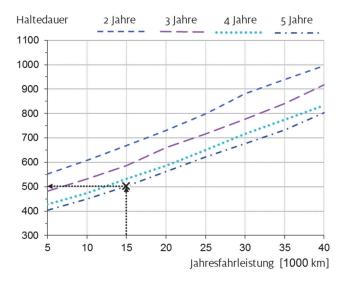
Der Rapid Spaceback 1.0 TSI Style ist mit einem Grundpreis von 21.130 Euro ohnehin kein Schnäppchen. Zudem kann man den Preis durch einige sinnvolle Extras wie beispielsweise die Xenonscheinwerfer samt dem Fernlichtassistenten, das City-Notbremssystem oder ein Navigationssystem leicht nach oben treiben. Für den Testwagen verlangt Skoda inklusive seiner Sonderausstattung 27.164 Euro - das ist in Anbetracht der einfachen Materialen schon ein selbstbewusster Preis.

① Dennoch fallen die monatlichen Gesamtkosten absolut gesehen gering aus. Skoda gewährt eine Fahrzeuggarantie von zwei Jahren und eine Lack- bzw. Rostgarantie von drei respektive zwölf Jahren. Der Skoda 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. und im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen wird alle 240.000 km ersetzt. Die Kfz-Steuer ist mit 40 Euro sehr niedrig und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig.

SUV = Sport Utility Vehicle

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Тур	1.0 TSI	1.0 TSI	1.4 TSI DSG	1.4 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1395	3/1422	4/1596
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	81 (110)	92 (125)	66 (90)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1500	200/2000	200/1400	230/1750	250/1500
0-100 km/h [s]	11,0	9,8	8,9	11,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	198	205	183	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 S	4,515	4,815	3,9 I D	4,1 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	101	105	113	103	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/17/18	17/17/19	17/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	32	40	64	158	176
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	445	457	519	465	491
Preis [Euro]	15.790	16.930	21.590	18.290	19.690

Aufbau			Versicherung	Kraftstoff	
ST = Stufenheck SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter HKB = Hochdachkombi	KB = Kombi GR = Van	KH = KFZ-Haftpfl. VK = Vollkasko	N = Normalbenzin S = Superbenzin	FG = Flüssiggas G = Erdgas
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus	E = Strom
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up		D = Diesel	



RO = Roadster

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt			
Hubraum	999 ccm		
Leistung	81 kW/110 PS		
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min		
Kraftübertragung	Frontantrieb		
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe		
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h		
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s		
Verbrauch pro 100 km	4,5		
CO ₂ -Ausstoß	105 g/km		
Stirnfläche/cw-Wert	2,14 m²/0,31		
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf		
Reifengröße (Serie)	215/45 R16		
Länge/Breite/Höhe	4.304/1.706/1.459 mm		
Leergewicht/Zuladung	1.185/460 kg		
Kofferraumvolumen normal/g	geklappt 415/1.381 l		
Anhängelast ungebremst/geb	oremst 590/1.100 kg		
Stützlast/Dachlast	50/75 kg		
Tankinhalt	55		
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre		
Produktion	Tschechische Republik, Mladá Boleslav		

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,5/11,4/17,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.650 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R16 86H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ER300
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,9/6,6 l/100km
CO₂-Ausstoß EcoTest	131 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.945 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/680/1.105

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	81 Euro	Wertverlust	267 Euro
Monatliche Gesamtkoste	502 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			15/16/16
Basispreis Rapid Spaceback 1.0 TSI Style			21.130 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.164 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.360 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 CO;-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO;-Emissionen auch die CO;-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 (inkl. Scheinwerferreinigung)	480 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	210 Euro°
Fernlichtassistent (inkl. Regen-/Lichtsensor)	420 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten 2	90 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	250 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	360 Euro°
SICHERHEIT	
Seitenairhag vorn/hinten	Serie/-

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/100 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	ab 310 Euro°
Navigationssystem (im Paket)	ab 780 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/180 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
ATTOORNI	

AUSSEN

Anhängerkupplung	590 Euro
Metalliclackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach (im Paket)	-/890 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

AUTOKOSTEN	
KATEGORIE Karosserie/Kofferraum	NOTE 2,9
Verarbeitung	3,2
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,7
Innenraum	2,7
Bedienung	2,5
Multimedia/Konnektivität	3,3
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	3,0
Federung	3,3
Sitze	2,8
Innengeräusch	3,3
Klimatisierung	2,9

	1,5
KATEGORIE N	OTE
Motor/Antrieb	2,6
Fahrleistungen	2,5
Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Schaltung/Getriebe	2,5
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,3
Bremse	2,6
Sicherheit 2,7	
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	e 3,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,9
Fußgängerschutz	3,5
Umwelt/EcoTest 3	
Verbrauch/CO2	2,8
Schadstoffe	4,9

Stand: Oktober 2017 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand

