



Skoda Octavia Combi 1.5 TSI ACT Style DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Anfang 2017 hat Skoda seinem Dauerbrenner Octavia ein Facelift verpasst. Kaum ein Jahr später wird nun der 1,4-l-Turbobenziner durch einen etwas größeren mit 1,5 Liter Hubraum ersetzt. Die Leistungswerte bleiben gleich, trotzdem gibt es wichtige Verbesserungen: die Schadstoffanteile im Abgas sind deutlich gesunken. Auch der Verbrauch ist im Alltag etwas niedriger, weil der Motor bei höheren Lasten sparsamer arbeiten kann. Diese Vorteile gehen allerdings mit einer etwas schlechteren Laufkultur einher, die unter anderem dem höheren Einspritzdruck geschuldet ist - man kann eben nicht alles haben. An der praktischen Karosserie und ihrem opulenten Platzangebot hat sich nichts geändert, der geräumige Kombi empfiehlt sich insbesondere für Familien. An Verarbeitung und Materialqualität gibt es nichts auszusetzen. Darüber hinaus bietet Skoda viele Ausstattungen an, die Sicherheit und Komfort weiter erhöhen.

In die Komfort-Kategorie gehört auch die adaptive Dämpferregelung. Sie verbessert den Federungskomfort, reicht aber nicht an die Souveränität der Volkswagen-Konkurrenten heran. Daher sollte man sich die Wahl gut überlegen, denn die Option kostet immerhin 920 Euro. In der Summe ist der Fahrkomfort gut und der Octavia ein angenehmer Reisewagen. Es empfiehlt sich ohnehin die ruhigere Gangart, denn bei höheren Drehzahlen wird der neue 1,5-l-Vierzylinder störend; wobei weniger die Lautstärke als der unharmonische Klang des Motors aus dem Rahmen fällt. Als effizienter und sauberer Zeitgenosse ist der Motor dennoch eine Empfehlung. **Konkurrenten:** u.a. KIA Optima Sportswagon, Hyundai i40 Kombi, Mazda 6 Kombi, Renault Talisman Grandtour, Seat Leon ST, Toyota Avensis.

+ großes Platzangebot, gute Fahrleistungen, gute aktive und passive Sicherheit, saubere Abgase

- Außenspiegel ohne asphärische Bereiche, bei höheren Drehzahlen lauter Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,4

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,6

Transport 1,9

Fahrspaß 2,3

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Die Modellpflege des Octavia im ersten Halbjahr 2017 erkennt man außen auf den ersten Blick an den geänderten Scheinwerfern sowie an leicht modifizierten Rückleuchten. Innen hielten ein neues Touchdisplay und zum Teil neue Oberflächen Einzug. So ist das Klimabedienteil nun hochglanzschwarz - die Optik ist eine Geschmacksfrage, hochwertiger wird der Octavia innen dadurch nicht automatisch. 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 dünn geschäumt. Die Türrahmen sind innen nicht verkleidet, man blickt dort auf das lackierte Blech, besonders dann auffällig, wenn sich

die Außenfarbe deutlich von der Innenfarbe abhebt. Am Unterboden wären ebenso Optimierungen möglich, gerade der nach unten weitgehend offene Motorraum müsste nicht sein, zumal das Kabel vom Ölsensor völlig ungeschützt nach oben verläuft.

⊕ Ansonsten kann man dem Tschechen in puncto Verarbeitung wenig vorwerfen. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Die dunklen Dekoreinlagen und zahlreiche Aluapplikationen peppen das Interieur sichtbar 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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 790 km zu schaffen. Für Transportaufgaben ist der Octavia Combi gut gerüstet: die gemessene Zuladung des Testwagens beträgt 517 kg, die Stütz- und Dachlast liegt jeweils bei 75 kg, eine Reling gibt es ab Werk. Auch als Zugfahrzeug macht der Tscheche eine ordentliche Figur, er darf gebremste Anhänger bis maxi-

mal 1,5 Tonnen (ungebremste bis 650 kg) ziehen - den Trailer-Assist gibt es gegen Aufpreis.

Serienmäßig stattet Skoda den Octavia 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.

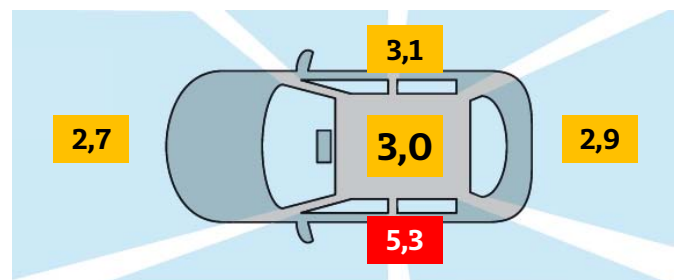
2,5 Licht und Sicht

Die Kombi-Karosserie kann man angemessen überblicken, die Rundumsicht geht ebenfalls in Ordnung. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse oder auch spielende Kinder hinter dem Fahrzeug nur 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; ebenso ein Parkassistent, der das Lenken beim Ein- und Ausparkvorgang übernehmen kann.

Wer oft nachts unterwegs ist, sollte die aufpreispflichtigen LED-Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung (Stadt, Landstraße, Autobahn) ordern. Das LED-Licht besitzt im Vergleich zum Halogenlicht eine tageslichtähnlichere Lichtfarbe und leuchtet die Fahrbahn gut aus. Eine weitere Option ist der Fernlichtassistent, der automatisch das Fernlicht deaktiviert, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden. Abbiegelicht gibt es beim Style serienmäßig, ein Kurvenlicht, das den Lichtkegel in Kurvenverläufe schwenkt und so die Sichtreichweite optimiert,

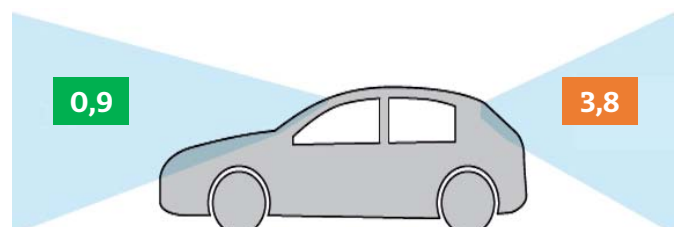
Rundumsicht

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.



ist aber nicht mehr erhältlich. Der automatisch abblendende Innenspiegel gehört zur Serienausstattung, diese Funktion für die beiden Außenspiegel kostet Aufpreis.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert und somit eine bessere Sicht nach schräg hinten bietet. Die feinen Drähte der optionalen Frontscheibenheizung können störende Lichtreflexe verursachen (im Testwagen nicht vorhanden).

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte recht gut, wenn auch die breiten Schweller etwas stören. Die Türen werden vorne wie hinten in drei Position sicher gehalten. Nachts beleuchten die Scheinwerfer sowie gegen Aufpreis Spots in den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld beim Auf- und Abschließen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Kofferraum-Volumen glänzt der Octavia Combi. 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. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Position, passen in den flachen Zwischenraum etwa 95 Liter Volumen; unter dem unteren Boden im Bereich um das Notrad können etwa 15 Liter verstaut werden.



Stolze 525 l Gepäck fasst der Kofferraum des Octavia Combi.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In das Gepäckabteil passen dank der großen Laderaumöffnung auch sperrige Gegenstände problemlos. Gegen Aufpreis öffnet die Heckklappe elektrisch. Die Ladekante befindet sich mit 63 cm angenehm weit unten. Ist der variable Ladeboden oben, stört keine Stufe beim Ausladen. Befindet er sich unten, entsteht eine Stufen von knapp zwölf Zentimetern. In der Seitenwand sind zwei

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

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

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch klappbar und besitzen in der Mitte eine praktische Durchlademöglichkeit (Serie), die optional um einen Skisack erweitert werden kann. Entriegeln lassen sich die Lehnen entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus per Hebel (gegen Aufpreis). Das Kofferraumtrennnetz kostet extra und ist bei einem Kombi sehr empfehlenswert.

⊖ 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.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Die Bedienung im Skoda Octavia gibt wenig Rätsel auf. Die Tschechen orientieren sich auch hier am Technik-Spender VW Golf. Dies ist besonders beim neuen Navigationssystem Columbus spürbar, dessen Bedienung im Vergleich zum Vorgängersystem umständlicher wurde. 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 Lenkrad (mit großem Einstellbereich) sowie des gut zur Hand liegenden Getriebewählhebels einwandfrei. Auch die meisten Knöpfe und Schalter sind dort, wo man sie erwartet, und ihre Gruppierung nach Funktionen zeigt sich alltagstauglich. Der Bedienhebel für den optionalen Abstandsregeltempomaten befindet sich unterhalb des Blinkerhebels - am Lenkrad wie etwa beim Golf wäre er übersichtlicher angebracht. Die gute Beleuchtung der Bedienelemente erleichtert die Orientierung im Dunkeln.

2,1 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. Dank des serienmäßigen SmartLink-Systems lassen sich Smartphones problemlos via Apple Carplay oder Android Auto koppeln und deren Bedienoberfläche auf den Touchscreen des Fahrzeugs spiegeln. Darüber hinaus können geeignete Smartphones induktiv geladen werden.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Octavia Combi bietet für Fahrer und Beifahrer viel Platz, die Beinfreiheit reicht dabei selbst für bis zu zwei Meter große Personen; der Einstellbereich der Sitze kann je nach Einstellart (manuell oder elektrisch) etwas variieren.

Die analogen Instrumente sind klar gezeichnet, die umlaufende Tachoskalierung lässt sich aber nicht optimal ablesen. Annehmlichkeiten wie Licht- und Regensensor sowie elektrische Fensterheber gehören beim Style zum Serienumfang.

⊖ Egal, welche Ausstattungsvariante man wählt, beim Octavia gibt es keine Beleuchtung für die Schminkspiegel in den Sonnenblenden.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist hochwertig, lediglich die verwendeten Materialien stehen den z.T. deutlich teureren Konzernbrüdern etwas nach. Auch die Bedienbarkeit kann überzeugen.

Dank Skoda Connect sind Remotefunktionen im ersten Jahr kostenlos, im Anschluss kostenpflichtig möglich. Mit dem Top-Navi sind Funktionen wie Verkehrsinfos in Echtzeit sowie ein WLAN-Hotspot möglich und es gibt einen integrierten SIM-Karten-Leser. Einen 12-V-Anschluss vorn und im Kofferraum gibt es ab Werk, für einen 230-V-Anschluss in der zweiten Sitzreihe verlangt Skoda Aufpreis.

Lediglich die Breite des Innenraums fällt nur zufriedenstellend aus. Auch dank großer 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 1,95 m große Personen ausreicht, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Während zwei Erwachsene nebeneinander reichlich Platz haben, geht es mit drei Insassen auf der Rückbank recht beengt zu. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch den Mitteltunnel und die niedrige Sitzposition etwas eingeschränkt.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Innovationen bei der Variabilität sucht man vergebens, es gibt nur die Kombi-typischen Basiseigenschaften. Die Lehnen der Rückbank lassen sich umklappen, eine Neigungs- oder Längsverstellung ist nicht zu haben. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche, gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, in den großen Türablagen haben selbst breite 1-l-Flaschen problemlos



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

Platz. Simply Clever: Unter dem Beifahrersitz ist ab Werk ein Schirm untergebracht, unter dem Fahrersitz eine Rettungsweste.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

Für den Octavia gibt es ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung (im Testwagen verbaut). Dieses optionale Fahrwerk bietet einen besseren Federungskomfort als das Standardfahrwerk, hat für sich gesehen aber nicht die gleiche Ausgewogenheit wie beispielsweise die adaptiven Fahrwerke in Golf oder Passat von VW. Eine Probefahrt kann klären, ob man den Aufpreis investieren möchte.

⊕ Das adaptive Fahrwerk bietet drei Fahrprogramme: Comfort, Normal und Sport. Zwischen Sport und Comfort ist ein deutlicher Unterschied zu spüren. Während in Comfort viel Nachschwingen der Karosserie zugelassen wird, federt das Auto im Sport-Modus direkter. Gleich welcher Modus gewählt ist, die Karosserie ist häufig in

Bewegung, wenn die Straße nicht weitgehend eben ist. Der Normal-Modus bietet einen guten Kompromiss aus beidem. Ist man mit niedrigen Geschwindigkeiten unterwegs, kommen kleine Fahrbahnunebenheiten recht ungefiltert bis zu den Insassen durch, während Bodenwellen mit großen Hub (z.B. Geschwindigkeitshügel) ausgesprochen gut geschluckt werden. Bei Landstraßentempo und auf der Autobahn federt der Kombi auf schlechten Straßen willig, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Die ausgeprägten Karosseriebewegungen führen aber zu einem weniger präzisen Fahrgefühl. In diesem Bereich könnte das Fahrwerk noch Feinschliff vertragen.

2,5 Sitze

⊕ Beim Octavia Style sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und besitzen in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Optional lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen (mit Memory-Funktion und elektrischer Lordosenstütze) und gegen weiteren Aufpreis auch der Beifahrersitz. Die Sitze sind angenehm gepolstert, gut konturiert und bieten einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist auch dank einstellbarer Mittelarmlehne bequem.

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

3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h zeigt das Schallpegel-Messgerät einen Wert von 67,8 dB(A) an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Octavia Combi gehört damit nicht zu den Leisetretern, wird aber auch nicht aufdringlich. Der Motor tritt dabei hauptsächlich oberhalb von 3.000 1/min akustisch in den Vordergrund, darunter bleibt er zurückhaltend. Er ist insgesamt nicht wirklich laut und dröhnig, aber er klingt

uncharmant und angestrengt. Windgeräusche fallen nicht explizit oder störend auf. Bei niedrigen Geschwindigkeiten regt beispielsweise Kopfsteinpflaster die Karosserie zum Wummern an und es ist auch teilweise Achspoltern vernehmbar.

1,8 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Style besitzt der Octavia serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlag- und Luftgütesensor. Abgedunkelte Scheiben im Fond sind optional erhältlich. Doch der Tscheche ist nicht nur für heiße, sondern auch für kalte 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.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS starke Turbobenziner sorgt im knapp 1,4 Tonnen schweren Kombi für flotte Fahrleistungen. Der Zwischenspur von 60 km/h auf Tempo 100 - zum Beispiel für den Überholvorgang - kann in unter fünf Sekunden

erledigt werden. Auch nach einem Abbiegevorgang setzt sich der Octavia schnell wieder in Bewegung, was wichtig ist für das zügige Einfädeln in den fließenden Verkehr.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vorgängermotor mit 1,4 Liter Hubraum zeigte eine noch gute Laufkultur - beim 1,5-l-Nachfolger ist sie eher etwas schlechter geworden. Der Einspritzdruck wurde auf 350 bar erhöht, das spürt man am raueren Motorlauf; die Vibrationen im Innenraum sind etwas ausgeprägter geworden. Akustisch ist der neue Vierzylinder im Octavia dagegen etwas besser, weil der "alte" 1,4 l mehr Dröhnen bei mittleren und höheren Drehzahlen gezeigt hat. Über 3.000 1/min ist der Turbobenziner stets präsent und hört sich wenig harmonisch an. Die serienmäßige und nicht deakti-

vierbare Zylinderabschaltung fällt kaum auf, nur sehr aufmerksame Naturen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorgeräusch im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten sind einwandfrei - sofern der Motor seine Warmlaufphase nach dem Kaltstart überwunden hat. Denn die Getriebesteuerung des DSG kommt nicht so recht mit der bei kaltem Motor erhöhten Leerlaufdrehzahl zurecht, die Schaltvorgänge verlaufen teilweise nicht optimal und der Motor zeigt leichtes Ruckeln.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Mit etwas Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts und einmal in Fahrt schaltet das DSG ruckfrei und zügig. Nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Elektronik bemüht sich dabei, selbst bei höherer Lastanforderung den Motor in niedrigen und mittleren Drehzahlen zu halten; das wirkt sich positiv auf die Akustik im Innenraum und den Verbrauch aus. Die Ganganschlüsse passen gut

zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner mit 2.500 Touren nicht sonderlich hoch. Der Automatikwählhebel ist dank üblichem Schema einfach zu bedienen. Die Gänge können auch über Schaltwippen am Lenkrad manuell gewechselt werden. Die Hillholder-Funktion ist serienmäßig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Octavia Combi bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und stabilisiert sich nach plötzlichen Lenkmanövern trotz des drängenden Hecks zügig. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Octavia kaum. Die Aufbauabewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Skoda zwar Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Familienkombi gut beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest quitiert der Tscheche das erste Anlenken mit einem stark drängenden Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den Wagen stabilisiert. Das hat ein deutliches Untersteuern beim Umfahren des Hindernisses zur Folge. Der Skoda bleibt insgesamt zwar sicher beherrschbar, lässt sich aber nicht sehr präzise und zielgenau in die Ausfahrtgasse manövrieren.

2,1 Lenkung

⊕ Die präzise Servolenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und spricht 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 2,7 Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand angenehm in Grenzen.

2,3 Bremse


⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Octavia Combi nach durchschnittlich 34,6 m - ein guter Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Auch Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten gefallen und geben keinen Anlass zur Kritik.

1,9 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit der Modellpflege 2017 hat Skoda das Angebot an aktiver Sicherheitsausstattung für den Octavia erweitert, verlangt für das meiste allerdings Aufpreis. Ab Werk gibt es immerhin den Frontradarassistenten samt City-Notbremssystem und Abstandswarner sowie einen Tempomaten. Gegen Aufpreis sind ein adaptiver Geschwindigkeitsregler (bis 160 oder 210 km/h), ein Spurhalte- und ein Spurwechselassistent erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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 (indirekt messend)

Letzterer unterstützt zudem beim Rückwärtsausparken und warnt bzw. bremst automatisch bei Querverkehr. Darüber hinaus gibt es optional eine Verkehrszeichen-

erkennung und eine Müdigkeitswarnung. Ein Limiter ist nur in Kombination mit ACC (adaptiver Tempomat) erhältlich.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm 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 kann man auch Seitenairbags für die Fondpassagiere ordern. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. 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 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 (Multikollisionsbremse).

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

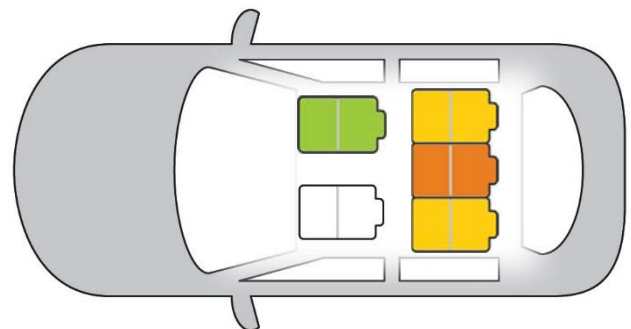
2,6 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm 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 dürfen. Ein Isofix-System für den Beifahrerplatz gibt es optional. Manche großen Kindersitze lassen sich hier allerdings nur eingeschränkt montieren, da diese an die nicht demontierbare Kopfstütze stoßen können. Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt werden, auch Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken befinden sich dort. Montiert man hinten außen eine Babyschale samt Base, kann der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

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

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)

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Octavia im Crashtest nur durchschnittlich ab, er kommt auf 66 Prozent der erreichbaren Punkte. Speziell die Vorderkante der Motorhaube sowie der Bereich um die A-Säulen weisen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten auf.

⊕ Den Notbremsassistenten mit Personenerkennung hat der Octavia serienmäßig an Bord; er kann die Geschwindigkeit vor einem Zusammenstoß mit einem Menschen deutlich reduzieren oder den Aufprall ganz verhindern.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Octavia Combi mit dem neuen 1,5-l-TSI-Motor in Kombination mit dem 7-Gang-DSG liegt im EcoTest bei 6,3 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g pro km. Nach den aktuellen EcoTest-Maßstäben reicht das für 26 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich - ein nur zufriedenstellendes Ergebnis. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,6 l alle 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffanteilen im Abgas sieht es gut aus. Der neue Motor hat einen deutlich niedrigeren Ausstoß von Partikeln und Kohlenmonoxid als noch der Vorgänger. Entsprechend mehr Punkte gibt es im Bereich Schadstoffe des EcoTest: 44 von 50 möglichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten sind also 70 Zähler möglich, die für vier von fünf Sternen reichen und den Octavia 1.5 TSI nach

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Tscheche insgesamt gut ab. Zu verdanken hat der Skoda dies mitunter den überschaubaren Betriebs- und Werkstattkosten. Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen mit Ölwechsel erst nach spätestens 30.000 km oder zwei Jahren notwendig. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit überschaubaren 66 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für Haftpflicht (Klasse 15) sowie Teil- und Vollkaskoversicherung (jeweils Klasse 17) sind nicht hoch. Da sich der Octavia großer Beliebtheit erfreut, dürfte der Wertverlust auch für die Facelift-Variante vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Grundpreis für den Octavia Combi 1.5 TSI Style mit DSG liegt bei 29.130 Euro. Dafür erhält man einen Kombi mit gutem Alltagsnutzen und ordentlicher Ausstattung.

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

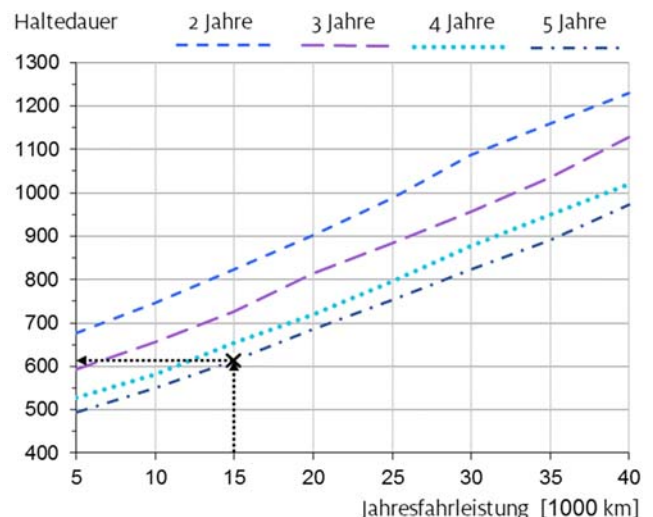
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ökologischen Gesichtspunkten damit empfehlenswert machen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI	1.0 TSI	1.4 TSI	1.5 TSI ACT	1.8 TSI	1.6 TDI	1.6 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]	4/1197	3/999	4/1395	4/1495	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	85 (115)	110 (150)	110 (150)	132 (180)	66 (90)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1400	200/2000	250/1500	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	340/1750
0-100 km/h [s]	12,2	10,1	8,2	8,2	7,4	12,3	10,2	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	201	216	216	229	183	201	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	5,3 S	5,0 S	6,1 S	4,0 D	4,0 D	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	113	109	123	114	140	105	105	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/18	17/19/18	15/17/17	15/17/17	14/19/21	17/17/18	17/17/18	15/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	60	48	84	68	126	172	172	224
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	514	528	550	599	648	527	532	618
Preis [Euro]	18.550	20.450	22.390	25.130	26.290	22.210	23.450	27.550

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c	
Hubraum	1.495 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.667/1.814/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.307/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.500 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	10,9/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,4/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.360/517 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	525/950/1.605 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17		
Basispreis Octavia Combi 1.5 TSI ACT Style DSG (7-Gang)	29.130 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.01.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.775 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.513 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	920 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.080 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/320 Euro° (Paket)/ab 280 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent	610 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	ab 1.620 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/2.270 Euro° (Paket)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 960 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/100 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/390 Euro
Lenkradheizung	120 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Februar 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer