



Skoda Octavia Combi 1.5 TSI ACT Style

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Nachdem schon der Diesel-Octavia mit 150 PS und Doppelkupplungsgetriebe im ADAC Autotest richtig gut abgeschnitten hat, schauen wir uns diesmal einen Benziner an. Dabei bekommt man schon fast nostalgische Gefühle, denn der Octavia fährt in dieser Konfiguration mit einer Antriebseinheit vor, die man heutzutage mindestens als konventionell beschreiben würde. Der Benzinmotor holt seine 150 PS aus vier Zylindern und 1,5 Litern Hubraum, völlig ohne Elektro-Unterstützung. Weitergereicht wird die Leistung über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe. Und siehe da: Es funktioniert. Der Ecotest-Verbrauch liegt bei 6,1 Litern Super auf 100 Kilometer - hält man sich an die im Kombiinstrument auf Wunsch eingeblendeten Sprintspar-Tipps und begrenzt die Geschwindigkeit auf der Autobahn im Bereich der Richtgeschwindigkeit, kann man den Verbrauch auch noch deutlich senken. Für eiligere Zeitgenossen empfiehlt sich aber eher der Dieselantrieb, denn dieser spielt unter höherer Last seinen Verbrauchsvorteil deutlich aus. Der Benziner ist allerdings etwa 2.400 Euro günstiger und gefällt neben dem moderaten Verbrauch und der mustergültigen Abgasreinigung auch mit einer guten Laufruhe und angenehmer Leistungsentfaltung. Da der Octavia nicht nur richtig gute Antriebe bietet, sondern auch ansonsten ein sehr attraktives Paket ist, bekommt er quasi durchgehend gute bis sehr gute Noten im ADAC Autotest - man muss ihn sich natürlich leisten können. Denn obwohl der Skoda im Wettbewerbsumfeld nicht besonders teuer ist, sind knapp über 30.000 Euro Grundpreis für den Octavia 1.5 TSI Combi in der derzeit höchsten Ausstattungslinie Style absolut gesehen einfach ein ordentlicher Batzen Geld. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn und hinten, sparsamer und sehr sauberer Motor, großer und gut nutzbarer Kofferraum, hoher Fahrkomfort
- ⊖ sehr umfangreiches Infotainmentsystem, das hauptsächlich auf Touchflächen setzt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Aktuell gibt es bezüglich der nachlassenden Verarbeitung viele Diskussionen rund um VW und natürlich sind auch die Tochtermarken hier nicht ausgenommen. So betrachtet man auch den wie Golf und Leon auf dem aktuellen Baukasten basierenden Octavia genauer in Sachen Materialauswahl und -finish. Zwar sind wie im Golf nur die oberen Teile von Armaturenbrett und vorderen Türverkleidungen weich geschäumt, ansonsten kann sich der Skoda aber in einigen Punkten positiv vom Wolfsburger Klassiker absetzen. So wird

die Motorhaube von Gasdruckfedern offen gehalten, die Haube selbst ist auch auf der Unterseite auslackiert, und auch Kleinigkeiten wie die Ablaufgummis seitlich am Kofferraumausschnitt fallen ins Auge: Auf diese Weise gelangen Wasser und Schmutz nicht in den Heckklappenbereich. Dass Blechkanten sauber umgelegt und versiegelt sind und die Türausschnitte von mehreren Gummidichtungen sauber gehalten werden, ist eine Selbstverständlichkeit für die tschechische Mittelklasse.

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 Liter fassenden Benzintank eine theoretische Reichweite von etwa 772 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 465 kg – das reicht zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man bis zu 75 kg Last transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen (bis 12 % Steigung) wiegen - vorausgesetzt, er

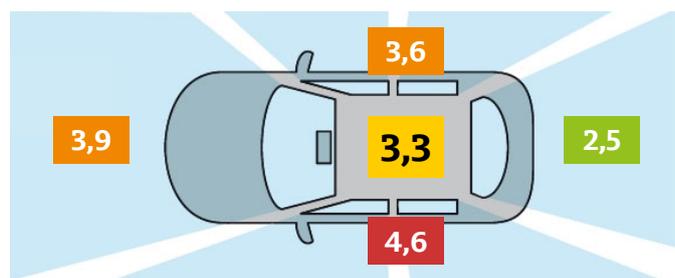
verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 680 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparatursatz behelfen - außer es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar. Mit 4,69 m Länge und 2,01 m Breite (inkl. Außenspiegeln) findet man grundsätzlich noch vernünftig einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,3 m ist auch praxistauglich.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Zwar sieht man das vordere Ende der Motorhaube nicht direkt, ansonsten aber lässt sich der Octavia gut abschätzen. Dennoch leisten die vorn und hinten serienmäßigen Parksensoren gute Dienste - zudem kann der Octavia während des Parkvorgangs bis 8 km/h automatisch abbremsen, wenn er eine Kollision befürchtet. Eine Rückfahrkamera ist optional, genauso wie ein Parklenkassistent. Ab Frühjahr 2021 wird auch ein Rundumsicht-Kamerasystem verfügbar sein, in der Bedienungsanleitung ist es bereits beschrieben. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus: Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die hinteren Dachsäulen schränken etwas ein. LED-Scheinwerfer sind Serie, man kann sie mit Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern und einem Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblendet, aufrüsten. Der Testwagen hat die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer an Bord, die unter anderem einen blendfreien dynamischen Fernlichtassistenten bieten. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln - alleine schon wegen der inkludierten Scheinwerferreinigungsanlage.

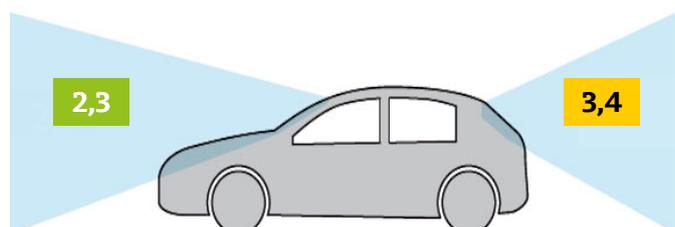
Rundumsicht

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.



Der Innenspiegel wie auch der fahrerseitige Außenspiegel blenden beim Octavia Style serienmäßig automatisch ab.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat keiner der beiden Außenspiegel. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

2,5 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche der vorderen Sitze befindet sich 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in etwa so hoch wie beim Vorgänger-Octavia. Die Schweller sind niedrig und nicht zu breit, zudem gibts am Dachhimmel vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, so sieht man Pfützen und anderes Ungemach auch im Dunkeln - außerdem sind die auf den Boden projizierten Skoda-Schriftzüge einfach chic.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die vollständige Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Vergleich zum Vorgänger ist der Kofferraum nur leicht geschrumpft. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum statt 525 nun 505 Liter (variabler Kofferraumboden in der unteren Position). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 715 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 875 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.475 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 10 Liter in der Reserveradmulde Platz. Stellt man den variablen Kofferraumboden in die obere Position, trennt man gut 90 Liter Volumen ab.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Verstaumöglichkeiten im Allgemeinen und der Kofferraum im Speziellen sind die Aushängeschilder der tschechischen VW-Tochter. Und auch hier enttäuscht der neue Octavia nicht, denn der Kofferraum ist nicht nur richtig groß, sondern auch prima nutzbar. Die Kofferraumklappe fährt gegen Aufpreis wie beim Testwagen elektrisch auf und zu. Dazu genügt ein Druck auf die Fernbedienung, die Taste am



Die Sicht nach hinten ist im Octavia Combi wegen der nicht allzu breiten Dachsäulen und den versenkbaren Kopfstützen zufriedenstellend.

aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, über einen Funkverlängerer den Octavia unerlaubt zu öffnen und zu starten. Der VW-Konzern hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.



Mit 505 l Kofferraumvolumen bleiben auch auf großer Reise kaum Wünsche offen.

Armaturenbrett, die Tasten an der Heckklappe selbst oder ein Fußschwenk unter die Stoßstange. Die Ladekante ist mit 63 cm angenehm niedrig. Wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist, steht innen überhaupt keine Kante im Weg. Senkt man ihn ab, entsteht eine 10 cm hohe Stufe. Unter der geöffneten Klappe kann man auch mit fast zwei Metern Körpergröße noch stehen.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte (beides Serie, im Zubehör gibt es noch einen Skisack, der den Innenraum sauber hält. Das Umklappen gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum ziehen. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die

seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut kostet zwar einen schmalen Aufpreis, sollte aber Serie sein. Es ist hinter den Vorder- und Rücksitzen am Dachhimmel einhängbar. Beim Verstauen von Kleinkram ist Skoda Experte: Es stehen diverse Haken, Ösen, Netze und Ablagen zur Verfügung, da ist für jede Art von Einkauf was dabei.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Auch der Octavia kommt in den mitunter zweifelhaften Genuss, das neue Infotainmentsystem der VW-Gruppe aufzutragen. Immerhin läuft das System im Testwagen recht flüssig, nach dem Fahrzeugstart muss man aber immer noch warten, bis der zentrale Touchmonitor bereit ist, Befehle entgegenzunehmen. Anders als bei den ID-Modellen von VW sowie Golf und Seat Leon gestaltet sich die Klimabedienung, und das gereicht dem Skoda zum Vorteil: Man muss die Temperatur nicht über die unbeleuchtete Touch- und Wischleiste unterhalb des zentralen Bildschirms einstellen. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur sowie Sitzheizung und -belüftung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv und mit minimaler Ablenkung bedienbar wie mechanische Drehregler, aber schonmal deutlich besser als im Golf. Wer noch tiefer ins Klimageschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, dass man schon von den Konzernbrüdern kennt. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: Hände wärmen, Füße kühlen und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Bedienung. Im mittleren Armaturenbrett gibt es zwar ein paar mechanische Tasten, diese führen aber nicht zu Radio, Navigation oder Medien. Immerhin kann man darüber aber schnell Funktionen wie Heckscheibenheizung, Parkassistent oder auch Fahrmodusauswahl erreichen. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Octavia befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Nach dieser Eingewöhnungsphase stört dann das langsam hochfahrende System umso mehr. Man weiß ja schon, wo man im Menü etwas einstellen will - kommt aber nicht hin. Wenigstens ist der

Skoda davon nicht alleine betroffen, darunter leiden alle Fahrzeuge aus dem VW-Konzern mit dem neuesten Infotainmentsystem.

⊕ Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, hier ist die Bedienung völlig problemlos. Die Instrumente kommen beim Style immer als Monitor - Geschmackssache. Die Anzeigen sind aber tagsüber wie nachts gut ablesbar und können in mehreren Ansichten konfiguriert werden. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können serienmäßig elektrisch eingestellt werden und verfügen zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.



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

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Octavia steckt serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über

Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn. Zwei weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis, dann gibt es auch eine 230 Volt-Steckdose an den

Rücksitzen und einen weiteren USB-C-Anschluss am Innenspiegel - praktisch für Dashcams. Digitaler Radioempfang ist auch Serie, sogar eine induktive Ladeschale ist im Octavia Style Standard. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay haben die Ausstattungen Ambition und Style immer an Bord - und das kabellos angebunden. Acht Lautsprecher statt wie beim Basismodell vier hat der Octavia Style anzubieten. Gegen Mehrpreis zieht ein Canton-

Soundssystem samt Subwoofer und 11 weiteren Lautsprechern ein. Per App kann man allerhand Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern, dieser Remote Access ist ein Jahr kostenlos und kann dann gegen Gebühr verlängert werden. Hat man das Navigationssystem gewählt, sind drei Jahre Kartenupdates sowie Online-Verkehrsinformationen dabei. Natürlich kann man auch hier gegen Gebühr verlängern.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend

gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu trägt neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale, große Schiebedach bei.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ So üppig wie vorn sind die Platzverhältnisse hinten nicht - aber nur sehr große Menschen kommen im Fond an ihre Grenzen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, berühren etwa ab 1,95 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die Kopffreiheit ist für etwa die gleiche Körpergröße ausreichend. Zumindest für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panoramadach versorgt auch die hinteren Insassen mit mehr Licht.



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

2,2 Innenraum-Variabilität

Typisch für einen Kombi der Mittelklasse gibt es für den Octavia keine Sitzvarianten oder gar eine dritte Sitzreihe.

⊕ Wie auch im Kofferraum schlägt im Innenraum die Stunde des Skoda, wenn es um Ablagen geht. Man bekommt Kleinkram in allerhand Fächern unter, die vorderen Türen haben beispielsweise jeweils ein Regenschirmfach, in dem

auch ein Schneefeger verstaut werden kann. Brillenhalter, große Türfächer (Eineinhalbliter-Flaschen passen vorn und hinten rein) und ein kleines Fach am linken Fahrerknie stehen ebenfalls zur Verfügung. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht besonders groß, kann aber klimatisiert werden und ist sogar teilweise mit Teppich ausgeschlagen.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Es gibt den Octavia Style neben dem Standardfahrwerk mit einem Schlechtwegefahrwerk samt Unterbodenbeplankung (Höherlegung 15 mm), einem strafferen Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie mit der adaptiven Dämpferregelung des Testwagens (Tieferlegung 10 mm).

⊕ Analog zum Golf kann man auch beim Octavia die Dämpferhärte nun in vielen Zwischenschritten fein einstellen - hier muss man aber schon einen sehr feinfühligem Tag erwischen, um jede Abstufung auch tatsächlich zu spüren. Die beiden "Extreme" namens Comfort und Sport kann man aber

gut unterscheiden. Neben dem nur etwas derberen Ansprechen auf Fahrbahnkanten ist es vor allem die in Comfort deutlich ausgeprägtere Neigung zum gemächlichen Nachschwingen, die den Unterschied macht. Selbst in Sport aber wird der Octavia nicht im Ansatz zum kompromisslosen Sportler. Das Fahrwerk gefällt insgesamt gut, es pariert kleine Schläge tendenziell trocken, aber meist gekonnt und kann lange Wellen bei höherer Geschwindigkeit auch gut verdauen - je nach Einstellung mit mehr oder weniger wogendem Eindruck.

1,7 Sitze

⊕ Auf den vorderen Plätzen im Octavia Style findet man immer elektrisch einstellbare Sitze, die auch in Sitzflächenneigung und -länge einstellbar sind. Zudem stehen eine Vierwege-Lendenwirbelstützeinstellung und auf beiden Seiten eine Memory-Funktion parat. Der Testwagen ist mit den Ergo-Komfortsitzen vorn ausgestattet, die zudem eine Massagefunktion und eine Sitzbelüftung bieten. Mit diesen Sitzen kommt auch die Lederinnenaustattung in den Octavia.

2,7 Innengeräusch

Der Octavia ist angemessen gedämmt, auch wenn er im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,1 dB(A) am Messgerät an - das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche

Hinten außen sitzt man klassentypisch nicht ganz so bequem, aber auch lange Reisen sind dort kein Problem. Der Testwagen ist zudem mit einem besonderen Schmankerl ausgestattet: Die Seitenteile der hinteren Kopfstützen lassen sich nach unten klappen und bilden so seitliche Abstützungen für den Kopf - sehr angenehm, wenn man von der Müdigkeit übermannt wird.

1,6 Klimatisierung

⊕ Im Style ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, optional ist die Temperatur im Fond als dritte Zone individuell regelbar. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung hinten kostet Aufpreis, ebenso

über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo noch möglich sind. Der Turbobenziner ist akustisch meist im Hintergrund, nur bei hoher Last und hohen Drehzahlen hört man ihn, ohne dass er aber störend dröhnt.

die Lenkradheizung. Die vorderen Sitze dagegen sind beim Style serienmäßig beheizbar - gegen Aufpreis auch belüftbar. Die Standheizung, drahtlose Scheibenheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich ebenfalls in der Optionsliste, wie auch Rollos für die hinteren Seitenscheiben. Wählt man die Octavia-Limousine, gibt es auch für die Heckscheibe ein Rollo.

⊖ Die Drehrädchen für die Lüftungsdüsen sind entfallen, nun kann man Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Benziner leistet in der getesteten Variante maximal 150 PS. Typisch Turbomotor stemmt er seine immerhin 250 Nm schon ab 1.500 1/min, woran man gut sieht, dass der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen schon recht kraftvoll anschieben kann. Mit diesem Motor ist der Skoda-Kombi völlig angemessen motorisiert, das Aggregat spricht gut an und zieht sehr sauber durch, ohne die geringsten Ruckler oder Zugkraftschwankungen. Die Elastizitätsmessungen von

60 auf 100 km/h gehen hurtig vonstatten: In den Gängen vier, fünf und sechs braucht der Testwagen 7,9, 9,8 und 12,6 Sekunden. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt bei Vollgas in 5,2 Sekunden. Beim Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, anders als etwas der Zweiliter-Diesel braucht der Benziner aber eine kleine Gedenksekunde. Von 15 auf 30 km/h gehts in etwas über 2,5 Sekunden.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbomotor entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Nur bei niedrigen Drehzahlen knapp über 1.000 Touren holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann schon früh spürbar an. Ein ausgewiesener Hochdrehzahlexperte ist der TSI nicht, legt aber immerhin bis gut 5.000 Touren

merklich nach. Darüber geht ihm die Luft langsam aus. Die Laufruhe gefällt, auch bei niedrigsten Drehzahlen - fährt der Motor aber im Teillastbereich mit Zylinderabschaltung und so nur zwei aktiven Brennräumen, rappelt es merklicher, ohne aber wirklich zu stören.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Octavia mit dem 1,5-l-TSI steckt entweder das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (dann ist der Verbrenner auch mildhybridisiert) oder wie im Falle unseres Testwagens das manuelle Sechsgang-Getriebe. Die sechs Gänge lassen sich recht präzise und schnell wechseln, die Kupplung fein dosieren. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links, ist synchronisiert und durch einen Sperrring vor

versehentlichem Einlegen geschützt. Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Das Getriebe ist nicht sonderlich lang übersetzt, so liegen bei Tempo 130 im sechsten Gang rund 2.800 1/min an. Das Start-Stopp-System arbeitet unauffällig und schnell, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Skoda zudem eine Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen und Ähnliches interessieren den Skoda nur am Rande. Seitenneigung und allgemein Karosseriebewegungen auf Bodenwellen sind abhängig von der gewählten Dämpfereinstellung zwischen merklich und deutlich unterdrückt - hier findet jeder seine Präferenz. Dabei wird der Octavia aber selbst in der weichsten Einstellung nicht taumelig, sondern bleibt immer spurstabil. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten. Beim ADAC

Ausweichtest liefert der Octavia ähnlich wie der Technikbruder Golf ein zweigeteiltes Ergebnis ab. Einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit erschrockenem Lenken und Gegenlenken mit merklicher Übersteuerneigung, die vom ESP erst spät, aber weich eingebremst wird. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern sehr präzise und sehr schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann der Octavia punkten und wirkt dann kompakter, als er ist.

2,0 Lenkung

Die Lenkung ist eines der Beispiele für die technische Unterscheidung und die dadurch erzwungene Positionierung der einzelnen Modelle innerhalb des VW-Konzerns. Für den Golf gibt es optional eine Progressivlenkung, deren Übersetzung um die Lenkungsmittle anders ist als bei stärkerem Lenkeinschlag: So kann man Kurven mit wenig Lenkaufwand fahren, ohne um die Mitte ein zu sensibles Ansprechen zu kassieren. Diese Lenkung gibt es für den Octavia nicht, dieser hat eine konventionelle Lenkung mit einer über den gesamten Lenkeinschlag gleichbleibenden Übersetzung.

⊕ Davon lässt sich der Octavia aber nicht beirren: Die Lenkung ist gelungen. So wie die sauber erfühlbare Mittellage das lässige Autobahnfahren ermöglicht, lässt sich das Auto auf den sehr kurvigen Landstraßen im Voralpenland rund um das ADAC Testzentrum angenehm präzise platzieren. Dabei ist der Lenkkraftverlauf über zunehmenden Lenkwinkel passend abgestimmt, man hat den Octavia gut in der Hand.

2,6 Bremse

⊕ Der Octavia benötigt im Test durchschnittlich 35,5 Meter, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei

sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als Style ist der Octavia mit allerhand Assistenten schon serienmäßig ausgestattet. Er bremst bis 30 km/h sofort und selbsttätig bei erkannter Kollisionsgefahr, bei höheren Geschwindigkeiten warnt er zuvor, um den Fahrer aufmerksam zu machen. Erkennen kann das System neben vorausfahrenden Autos und LKWs auch Fußgänger (diese bis 85 km/h) und Radfahrer. In Kreuzungssituationen warnt und bremst der Octavia auch in Abbiegesituationen, um eine Kollision mit entgegenkommenden Fahrzeugen zu verhindern. Fahrzeuge im toten Winkel werden in einem Bereich bis zu 70 Meter hinter dem Fahrzeug über Sensoren im Heck erkannt - möchte man die Spur wechseln, macht der Skoda auf Fahrzeuge schräg hinter dem eigenen aufmerksam. Dieses System warnt auch beim rückwärts Rangieren vor querenden Fahrzeugen und beim Aussteigen vor von hinten nahenden Fahrzeugen. Aber nicht alles ist Serie: Neben der Müdigkeitserkennung und einem Head-up-Display kostet der prädiktive Abstandshaltetempomat Aufpreis. Dieser passt die Geschwindigkeit nicht nur wegen des vorausfahrenden Verkehrs an, sondern lässt auch per Kamera erkannte Geschwindigkeitsbeschränkungen und den Straßenverlauf mit einfließen. Ein über die Raddrehzahlsensoren indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue Octavia 92 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2019). Einen Knieairbag unter dem Lenkrad, Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Skoda immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, wie auch ein Centerairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es den „Proaktiven Insassenschutz“, der in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond kann man nicht so weit herausziehen wie die auf den äußeren Plätzen - ein klares Versäumnis, sind doch fünf Sitzplätze im Octavia ausgewiesen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Octavia 88 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz oder der Rückbank außen kann man Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix und Ankerhaken. Eine i-Size-Freigabe ist auf allen drei Plätzen vorhanden. Beim Beifahrersitz muss man bei sehr hohen Kindersitzen aber aufpassen, denn die Kopfstütze lässt sich nicht ohne Weiteres demontieren. Der Beifahrerairbag wird über einen Schlüsselschalter im Armaturenbrett deaktiviert, dann können auch nach hinten gerichtete Kindersitze verwendet werden. Der Mittelsitz im Fond eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen Schlüsselschalter betätigt, ist also vor den Fingern neugieriger Kinder sicher.

2,8 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Octavia 73 Prozent der Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

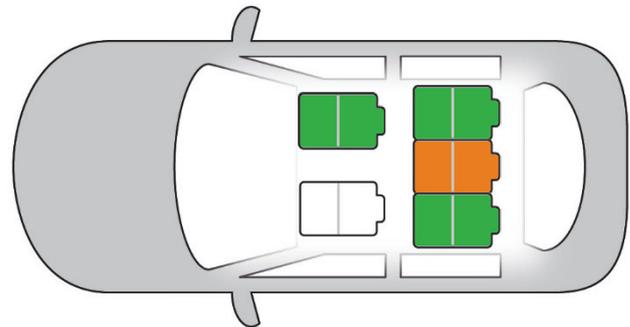
Im ADAC Ecotest kommt der Octavia 1,5 TSI mit 150 PS und Handschaltung auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,1 l Superbenzin pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 26 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Testwagen 76 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Benzinmotor aus dem VW-Konzern weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

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)

mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

von 172 g/km, wofür der Skoda 26 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Super alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,3 AUTOKOSTEN

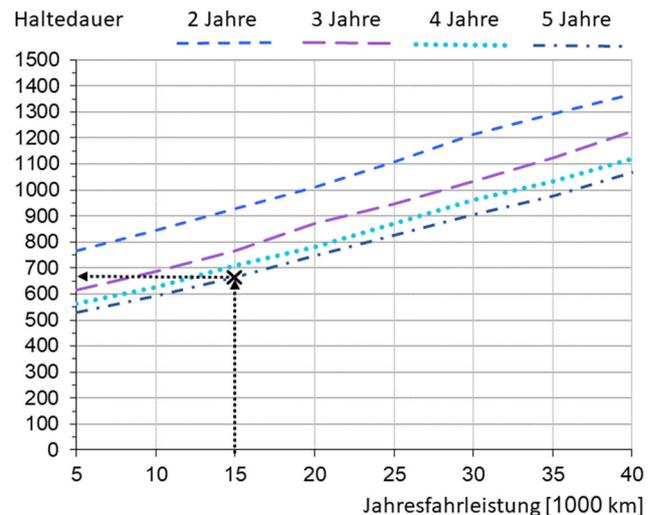
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Skoda ist im VW-Konzern seit langem die günstige Marke, die die Vernunftmenschen ansprechen soll, die nicht unbedingt ein VW-Zeichen auf dem Auto haben müssen. Der neue Octavia führt diese Tradition fort, ist er doch bei vergleichbarer Ausstattung und identischer Motor-Getriebekombination auch als geräumiger Kombi günstiger als der Golf. Manches wie etwa eine Sitzbelüftung gibt es sogar für den Golf nicht, wohl aber für den Tschechen. Da beim Golf die Materialauswahl nicht hochwertiger ist und bei Kleinigkeiten wie den Gasdruckfedern an der Motorhaube der nur mit einem Haltestab bewehrte Golf ins Hintertreffen gerät, ist der Skoda auch für Golf-Interessenten ein Auto, das einen Blick wert ist. Natürlich behält der Konzern dem Octavia auch Ausstattungen vor, so hat zumindest bis jetzt nur der Golf die Car-to-X-Kommunikation integriert. Der Octavia Combi Style mit dem 150 PS starken Benziner ist ab 30.450 Euro zu haben, der annähernd voll ausgestattete Testwagen liegt bei fast genau 41.000 Euro. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Die Steuer liegt bei 94 Euro pro Jahr, die

Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind recht günstig (Haftpflicht 13, Teil- und Vollkasko 17 und 19).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 663 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.0 TSI e-TEC DSG	1.5 TSI ACT	1.5 TSI e-TEC DSG	2.0 TSI 4x4 DSG	1.4 TSI iV DSG	RS 1.4 TSI iV DSG	RS 2.0 TSI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1984	4/1395	4/1395	4/1984
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	81 (110)	110 (150)	110 (150)	140 (190)	150 (204)	180 (245)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/2000	250/1500	250/1500	320/1500	350/1550	400/1550	370/1600
0-100 km/h [s]	10,9	10,6	8,5	8,6	6,8	7,8	7,3	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	201	225	224	235	220	225	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,2 S	4,3/5,2 S	5,1/5,6 S	4,7/5,4 S	6,2/7,2 S	1,4/1,1 S	1,5/1,2 S	6,7/6,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	107/118	98/118	117/126	107/123	143/163	31/24	34/27	154/156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/17	15/18/17	13/19/17	13/19/17	12/20/19	12/20/19	12/20/19	12/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	66	94	87	197	28	28	176
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	528	627	640	660	782	627	694	783
Preis [Euro]	22.970	28.480	28.550	31.150	36.720	37.640	44.060	39.810

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP) 36DG, Ottopartikelfilter	
Hubraum	1.498 cm ³
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,8/5,7 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	111/130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,28 m ² /0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.689/1.829/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.348/521 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechische Republik, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,9/9,8/12,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,3/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	146 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/472 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/875/1.475 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	385 Euro
Monatliche Gesamtkosten	663 Euro		
Steuer pro Jahr	94 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/17		
Basispreis Octavia Combi 1.5 TSI ACT Style	30.720 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.106 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 (im Paket)	1.360 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (jeweils im Paket)	500 Euro°/1.320 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch/dynamisch, jeweils Paket)	500 Euro°/1.320 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/640 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent (im Paket)	1.680 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	360 Euro°/noch nicht bekannt
Head-up-Display (im Paket)	1.860 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	(im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten (im Paket)	Serie/580 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	1.760 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	Serie/690 Euro°
Lenkradheizung (im Paket)	690 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.