



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI SCR Selection DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Skoda Octavia ist das mit Abstand meistverkaufte Modell der Tschechen und in der aktuellen Generation bereits seit 2019 auf dem Markt. 2024 erfuhr der Bestseller eine Modellpflege, die besonders vorrangig anhand der neu gestalteten Front zu erkennen ist. Auch unter dem Blech hat sich nicht allzu viel getan. Während einige Motoren nun mildhybridisiert sind, bleibt beim 2.0 TDI mit 150 PS alles weitgehend beim Alten. Der Zweiliter-Vierzylinder sorgt für gute Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch - im ADAC Ecotest fließen lediglich 4,9 l/100 km durch die Einspritzdüsen. An die Laufkultur eines kultivierten Benziners reicht der Selbstzünder allerdings nicht ran, im Innenraum ist die Arbeitsweise mitunter recht deutlich zu spüren und zu hören. Auch die bei Einzelhindernissen und Querfugen trotz der adaptiven Dämpferregelung teils recht bockige Hinterachse passt nicht recht zum grundsätzlichen guten Fahrkomfort des Octavia. Hier rächt es sich, dass Skoda im Gegensatz zur Konkurrenz keine Mehrlenker-, sondern lediglich eine simple Verbundlenker-Konstruktion verbaut. Uneingeschränkt überzeugen kann hingegen die hervorragende Raumökonomie: Der Octavia Combi bietet dank Frontantrieb und Quermotor bemerkenswert viel Platz für Insassen und Gepäck. Mit einem Grundpreis von 38.590 Euro ist der Octavia Combi 2.0 TDI Selection DSG selbstbewusst eingepreist, gleichzeitig fällt die Komfortausstattung recht überschaubar aus. Abgesehen von den Komforteinbußen kann der Tscheche jedoch selbst mit der deutlich teureren Premiumkonkurrenz mühelos mithalten. **Konkurrenten:** u. a. Audi A5 Avant, BMW 3er Touring, Mercedes C-Klasse T-Modell.

- ⊕ viel Platz für Insassen und Gepäck, sichere Fahreigenschaften, kräftiger und sparsamer Dieselmotor, umfassende Sicherheitsausstattung
- ⊖ nur durchschnittliche Materialqualität, trotz adaptiver Dämpfer bockige Verbundlenker-Hinterachse, mäßige Serienausstattung und hohe Paket-Preise

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,2

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Der Skoda Octavia punktet mit einer guten Verarbeitung, die Materialqualität fällt hingegen nur durchschnittlich aus. Die Karosserie des Octavia Combi ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert; nur hinter der Hinterachse besteht noch Optimierungspotenzial. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder gehoben, das erleichtert die Handhabung beim Öffnen und Offenhalten ungemein. Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort. Die Anbauteile sitzen fest und sind passgenau eingefügt. Die Materialanmutung kann da nicht ganz mithalten. Zwar wirkt der Octavia auf den ersten Blick durchaus wertig, wozu Kniffe

wie reichlich Chromzierrat und schicke Zierleisten in Türen sowie am Armaturenbretts. Im Falle des Testwagens hebt die optionale Lederausstattung das Ambiente zudem merklich an. Bei genauem Hinsehen fällt jedoch auf, dass viel harter Kunststoff zum Einsatz kommt und lediglich das Armaturenbrett sowie die vorderen Türverkleidungen jeweils im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff bezogen sind. Sowohl die Dachsäulen als auch Sonnenblenden müssen ohne Stoffüberzeug auskommen. Im Handschuhfach wurde der Filz mit der Modellüberarbeitung leider gestrichen. Das ist schade, da es nicht nur deutlich edler wirkt, sondern auch unschöne Klappergeräusche verhindert. Besser macht es Skoda bei den Türfächern - diese sind mit Stoff verkleidet.

3,1

Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 4,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem lediglich 45 Liter großen Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 915 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieselstutzen befüllt. Er fasst zwar nur 12 l, allerdings sollen mit einer Füllung rund 10.000 km l machbar sein. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 460 kg, das sollte für vier Erwachsene samt deren Gepäck in den meisten Fällen ausreichen. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man bis zu 75 kg Last transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 80 kg betragen, womit selbst zwei E-Bikes auf einem

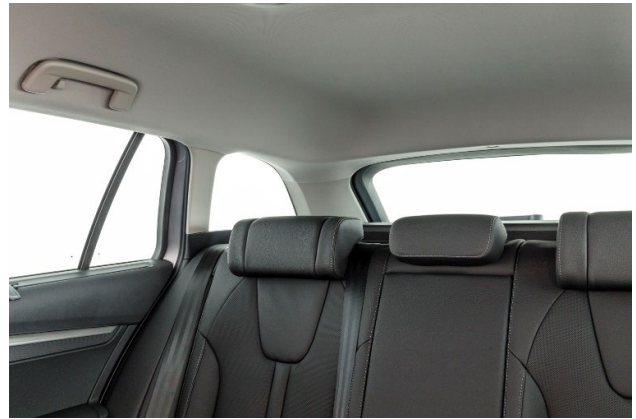
Fahrradheckträger transportiert werden können. Ein Anhänger mit eigener Bremse darf maximal 1,6 t wiegen, ungebremst sind 740 kg zulässig. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - es sei denn, es wurde das optionale Notrad mitbestellt, dann sind auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel dabei. Selbstversiegelnde Reifen, wie es sie beispielsweise bei VW gibt, sind nicht lieferbar. Mit 4,70 m Länge und 2,01 m Breite (inkl. Außenspiegeln) ist der Octavia Combi eine stattliche Erscheinung, immerhin fällt der Wendekreis mit 11,3 m nicht sonderlich groß aus.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Zwar sieht man das vordere Ende der Motorhaube nicht direkt, ansonsten lassen sich die Enden des Octavia gut abschätzen. Dennoch leisten die vorn und hinten serienmäßigen Parksensoren gute Dienste. Optional erhältlich sind eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent, der nun auch per App gesteuert werden kann. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus: Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die hinteren Dachsäulen schränken diese etwas ein. LED-Scheinwerfer sind Serie, allerdings bietet das Reflektor-System keine weiteren Lichtfunktionen. Selbst ein statischer Fernlichtassistent kostet Aufpreis, die Leuchtweitenregulierung muss man manuell über das Fahrzeugmenü vornehmen - eine separate Taste verbaut Skoda dafür nicht. Der Testwagen hat die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer an Bord, die zusätzlich über ein separates Abbiegelicht, einen dynamischen Fernlichtassistenten, eine automatische Leuchtweitenregulierung, sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage verfügen - letztere ist heutzutage nur noch selten erhältlich. Die LED-Nebelscheinwerfer sind im Zuge des Facelifts entfallen, dafür besitzt der Tscheche nun eine Schlechtwetterfunktion, bei der der Lichtkegel des Abblendlichts abgesenkt wird. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuchtung der Fahrbahn, eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln. Leider ist das Linsen-System lediglich im Licht & Sicht-Paket für happige 2.110 Euro zu haben. Der Innenspiegel wie auch der fahrerseitige Außenspiegel blenden in der Ausstattungslinie Style serienmäßig automatisch ab. Auf asphärische Bereiche, die den Blickwinkel nach schräg hinten erweitern, verzichten die Tschechen leider.

2,5 Ein-/Ausstieg

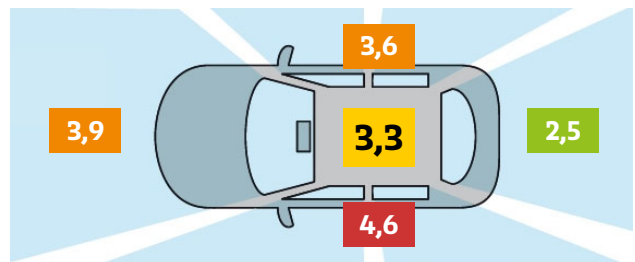
⊕ Die Sitzfläche der vorderen Sitze befindet sich 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in etwa so hoch wie beim Vorgänger-Octavia. Die Schweller sind niedrig und nicht zu breit, zudem gibt es am Dachhimmel vier Haltegriffe. Das Umfeld wird mit Leuchten unter den Außenspiegeln beleuchtet, so dass man Pfützen und anderes Ungemach auch im Dunkeln erkennt. Das optionale schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die vollständige Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheits-



Insgesamt bietet der Skoda eine ordentliche Rundumsicht mit leichter Einschränkung durch die breiten D-Säulen.

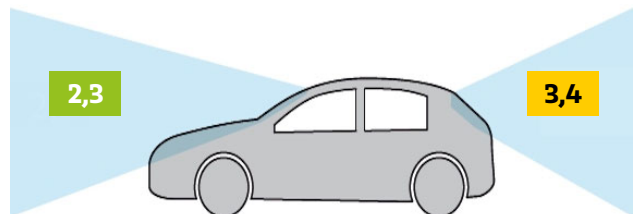
Rundumsicht

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.



gründen aber nicht nötig, weil es gut gegen unbefugtes Öffnen abgesichert ist. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug (UWB-Technik) ist es nicht mehr möglich, den Octavia mittels eines Funkverlängerers unerlaubt zu öffnen und zu starten. Unpraktisch: Obwohl die hinteren Türgriffe aufgrund der Kerben im Griff scheinbar mit der entsprechenden Sensorik ausgerüstet sind, lassen sich die Türen lediglich durch Berührung der vorderen Griffe ent- und versperren.

1,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Octavia Combi bietet nicht nur im Konkurrenzvergleich ein bemerkenswert großes Gepäckabteil. Unter der Laderaumabdeckung fasst der Kofferraum stattliche 535 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 745 l. 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 empfohlen), lassen sich bis zu 905 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.505 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 15 l in der Reserveradmulde Platz. Ordert man den variablen Kofferraumboden (Transport-Paket für 430 Euro) und stellt diesen in die obere Position, trennt man ca. 90 l Volumen nach unten ab.



Der Tscheche offeriert 535 l Standardvolumen bis zur Laderaumabdeckung, maximal 1.505 l bei umgeklappter Rückbank und voller Beladung bis unters Dach.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Verstaumöglichkeiten im Allgemeinen und der Kofferraum im Speziellen sind die Aushängeschilder der tschechischen VW-Tochter. Und auch hier enttäuscht der Octavia nicht, denn der Kofferraum ist nicht nur richtig groß, sondern auch prima nutzbar. Die Kofferraumklappe öffnet 1,95 m hoch und fährt gegen 1.430 Aufpreis (Komfort-Paket) elektrisch auf und zu. Dazu genügt ein Druck auf die Fernbedienung, die Taste am Armaturenbrett oder direkt an der Heckklappe. Praktisch: Hat man keine Hand frei, öffnet und schließt die Heckklappe sogar per Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Ladekante ist mit 64 cm angenehm niedrig, allerdings findet man eine 13 Zentimeter hohe innere Stufe zum Ladeboden vor. Ordert man hingegen das Transport-Paket, bietet der Octavia Combi einen höhenverstellbaren Ladeboden, der in der oberen Position bündig mit der Ladekante abschließt. Ist das Komfort-Paket an Bord, fährt die Laderaumabdeckung beim Entriegeln der Heckklappe automatisch ein Stück ein und erleichtert damit den Zugang zum Kofferraum.



Großer, gut zugänglicher Kofferraum mit optionaler elektrischer Betätigung und niedriger Ladekante (64 cm). Unpraktisch ist die 13 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und -boden.

⊖ Fehlt wie im Falle des Testwagens der höhenverstellbare Ladeboden, entsteht beim Umklappen der Rücksitzlehnen eine unpraktische Stufe. Zudem lässt sich die ausgebaute Laderaumabdeckung nicht unterhalb des Ladebodens verstauen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel direkt an der Sitzlehne oder optional seitlich im Kofferraum ziehen. Die Rücksitzlehnen fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen der

Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Im Kofferraum stehen mit Taschenhaken, zwei Fächern in den Seitenwänden sowie einem kleinen Stauraum unter dem Ladeboden ausreichend Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Ordert man das empfehlenswerte Transport-Paket für 430 Euro, lassen sich drei größere Netze an den Seitenwänden sowie an den

Rücksitzlehnen einhängen. Zudem steht unter dem variablen Ladeboden mehr Stauraum zur Verfügung, sofern sich der Boden in der höheren Position befindet.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Dominiert wird es vom großen Zentralsdisplay, über das die meisten Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Das Infotainmentsystem verfügt über viele Funktionen, an die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer aber erst gewöhnen. Das Display (ab Werk 10 Zoll, optional 13 Zoll groß) gefällt mit schnellen Reaktionen, ausreichend großen Touchflächen und hochauflösender Darstellung. Leider ist es nicht zum Fahrer geneigt und recht weit von diesem entfernt. Im Octavia müssen sämtliche Klimafunktionen über den Touchscreen vorgenommen werden, immerhin sind Temperatur und Sitzheizung dauerhaft im unteren Bereich eingeblendet. Allerdings ist die Handhabung weniger ergonomisch und weitere Einstellungen wie etwa die Luftverteilung, Umluftfunktion oder das Ein- und Ausschalten der Klimaanlage müssen umständlich über das Klimamenu vorgenommen werden. Unterhalb des Touchscreens findet sich eine Tastenleiste, mit deren Hilfe man einige ausgewählte Funktionen wie Heckscheibenheizung, Parkassistent oder auch die Fahrmodauswahl anwählen kann. Das Kombiinstrument ist stets als 10 Zoll großes Display ausgeführt, das dem Nutzer verschiedene Ansichten von klassischen und bestens ablesbaren Rundinstrumenten bis zu einer vollformatigen Kartendarstellung ermöglicht. Beim Multifunktionslenkrad verzichtet Skoda erfreulicherweise auf Touchflächen und verbaut stattdessen konventionelle Tasten und Drehregler. Sie sind nicht nur haptisch ein Genuss, sondern lassen sich zudem präzise bedienen lassen. Schade, dass über Lenkradtasten nicht auch die Geschwindigkeitsregelanlage - wie etwa bei VW - bedient wird. Skoda verbaut



Aufgeräumtes Cockpit mit gut bedienbarem Multifunktionslenkrad und großem Touchscreen. Leider gibt es keine separate Klimabedieneinheit.

stattdessen einen zusätzlichen Lenkstockhebel links unten am Lenkrad, für dessen Bedienung man jedoch die Hand vom Lenkrad nehmen muss. Da wir gerade beim Kritisieren sind: Der bestens bedienbare Drehregler für das Fahrlicht wurde beim aktuellen Modell durch eine Tastenleiste zum Einsatz, die schlecht einzusehen ist und sich im Gegensatz zum Drehregler nicht mehr blind bedienen lässt. Lenkrad, Sitz und Außenspiegel lassen sich dank der separaten Bedienelemente problemlos einstellen. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Die Einstellungen für Lenkrad, Sitze und Spiegel sind dank der separaten und gut erreichbaren Bedienelemente schnell vorgenommen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Octavia Selection ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Zudem spendiert Skoda dem Octavia je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten (mit je 45 W) sowie einen zusätzlichen am Innenspiegel, um eine Dashcam mit Strom zu versorgen. Auch eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone - jetzt mit Kühlfunktion - gehört zum Serienumfang des Tschechen. Für das Navigationssystem bittet Skoda den Kunden mit happigen 1.610 Euro zur Kasse. Zumindest ist dann auch eine gut

funktionierende Sprachsteuerung dabei, die nun auch den KI-basierten Chatbot ChatGPT integriert. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Premium-Soundsystem von Canton mit zwölf Lautsprechern erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen (u. a. Fahrzeugzugriff per Smartphone-App) kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. Die 12-V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose für den Fond ist nicht zu haben. Wie heutzutage üblich lässt sich das Infotainment-System via Over-the-Air-Update (OTA) aktualisieren.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße). Die Innenbreite ist angemessen, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu trägt neben den ausreichend großen Fensterflächen auch der helle Dachhimmel bei. Gegen 1.210

Euro Aufpreis ist der Octavia Combi mit einem großen Panorama-Schiebedach erhältlich, das bei Bedarf viel Licht in den Innenraum lässt. Bei Dunkelheit sorgt die optionale Ambientebeleuchtung am Armaturenbrett sowie in den Türen für ein luftigeres Raumgefühl.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond bietet der Octavia Combi für ein Mittelklasse-Modell gute Platzverhältnisse. 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. Während das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach tagsüber bei Bedarf für einen hellen Innenraum sorgt, vermisst man hinten eine Ambientebeleuchtung, die das Raumgefühl bei Dunkelheit verbessert.



Der Octavia Combi punktet mit einem großzügigen Fond, selbst 1,95 m große Insassen finden dort ausreichend Platz.

2,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich wie bei Kombimodellen üblich auf das Umlappen der Rücksitzbank.

⊕ Der Octavia wartet mit zahlreichen und gut nutzbaren Ablagemöglichkeiten auf. 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 (1,5-l-Flaschen passen vorn und hinten rein) und ein kleines Fach am linken Fahrerknien stehen ebenfalls zur Verfügung. Das Handschuhfach ohne Filzeinlage ist nicht besonders groß und kann nicht abgeschlossen noch klimatisiert werden.

2,1 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Es gibt den Octavia 2.0 TDI Selection ist neben dem Standardfahrwerk ein Schlechtwegefahrwerk samt Höherlegung um 15 mm und Triebwerkunterbodenschutz erhältlich. Der Testwagen ist mit der 960 Euro teuren adaptiven Dämpferregelung ausgerüstet. Bis zu einer Motoleistung von 150 PS und Frontantrieb verbaut Skoda hinten eine Verbundlenkerkonstruktion, oberhalb davon kommt eine aufwendigere Mehrlenkerachse zum Einsatz. Die simple Achskonstruktion macht sich besonders im Stadtverkehr negativ bemerkbar, denn hier werden Einzelhindernisse von den Vorderrädern gut verdaut, beim Überfahren mit der Hinterachse teilt der Octavia besonders bei

versenkten Kanaldeckeln und Querfugen deutlich spürbar aus. Das wirkt unharmonisch, die Modelle mit der aufwändigeren Mehrlenkerhinterachse schlucken Unebenheiten bei niedrigen Geschwindigkeiten merklich besser. Bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich dieses Verhalten, auf der Autobahn kann der Federungskomfort abgesehen von einer leichten Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn überzeugen.

2,1 Sitze

⊕ Der Octavia Selection ist ab Werk mit höhenverstellbaren Vordersitzen ausgestattet, die bereits ab Werk über eine manuelle Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze verfügen. Der Testwagen hat die 3.990 Euro teure Lederausstattung inklusive Massagefunktion an Bord, zu deren Umfang die Ergo-Komfortsitze samt elektrischer Sitzverstellung und Memory-Funktion zählen. Die Sitze verfügen dann zusätzlich über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze, eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung sowie eine neigungsverstellbare

Sitzfläche. Der Sitzkomfort auf den Optionssitzen ist für ein Mittelklasse-Modell trotz der recht straffen Polsterung auffallend gut, wir würden uns lediglich längsverstellbare Kopfstützen sowie ein Polster für das rechte Fahrerknien am Armaturenbrett wünschen. Hinten außen sitzt man klassentypisch nicht ganz so bequem, woran trotz der angenehm gepolsterten Rückbank vor allem die stärker angewinkelten Beine verantwortlich sind. Der Mittelsitz ist lediglich für Kurzstrecken geeignet.

2,6 Innengeräusch

Der Geräuschkomfort im Octavia Combi 2.0 TDI fällt trotz der optionalen Doppelverglasung in den vorderen Seitenscheiben nur durchschnittlich aus. Bei 130 km/h liegen 67,2 dB(A) am Messgerät an. Der kultivierte Vierzylinder-Diesel arbeitet grundsätzlich gut gedämmt im Hintergrund, ist jedoch bei

höheren Drehzahlen deutlich vernehmbar und macht im unteren Drehzahlbereich mit leichten Brummgeräuschen auf sich aufmerksam. Wind- und Fahrgeräusche bleiben ebenfalls im Rahmen und fallen nicht über Gebühr negativ auf.

1,5 Klimatisierung

⊕ Im Octavia Selection 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, zudem sind die Scheiben ab der B-Säule getönt. Die Sitzheizung hinten kostet Aufpreis,

ebenso die Lenkradheizung. Die vorderen Sitze dagegen sind beim Selection serienmäßig beheizbar und gegen Aufpreis auch belüftbar. Eine Standheizung sowie eine drahtlose Scheibenheizung finden sich ebenfalls in der Optionsliste, wie auch Rollos für die hinteren Seitenscheiben.

⊖ Die Lüftungsdüsen besitzen im Gegensatz zum Vorgängermodell keine Drehrädchen mehr, mit deren Hilfe man Luftstrom und Luftmenge unabhängig voneinander einstellen kann.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet in der stärksten Ausführung im Octavia 150 PS. Damit ist der Octavia vollkommen ausreichend motorisiert und wirkt dank des kräftigen Drehmoments von 360 Nm selbst bei hoher Zuladung souverän. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in

4,9 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 6,4 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 0,9 s. Skoda gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 225 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Bei niedrigen Drehzahlen knapp über 1.000 Touren fehlt es ihm allerdings an Durchzugsvermögen, sodass das Getriebe bei einem stärker durchgetretenen Gaspedal einen oder gleich mehrere

Gänge zurückschaltet. Hier wird spürbar, dass der Diesel mit einem recht groß dimensionierten Turbolader auskommen muss. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis rund 4.000 1/min lässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen. Die Laufkultur geht in Ordnung, allerdings

sind die Motorvibrationen gerade im Lenkrad recht deutlich zu spüren.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verbessert und bietet nun durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Das Start-Stopp-System arbeitet auch ohne 48-V-System und Startergenerator angenehm ruckarm. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole. Das ist im

ersten Moment gewöhnungsbedürftig, in der Praxis dann aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen, fallen aufgrund der weiten Spreizung aber gerade in den unteren Gängen recht groß aus. Im lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.900 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig, zudem findet man hier im Gegensatz zum größeren Superb eine separate Taste für die De-/Aktivierung.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen und Ähnliches interessieren den Skoda nur am Rande. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im 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 gelungen. So wie die sauber erfüllbare Mittellage das lässige Autobahnfahren ermöglicht, lässt sich das Auto auch auf kurvigem Geläuf präzise dirigieren. Dabei ist der Lenkkraftverlauf über zunehmenden Lenkwinkel passend

abgestimmt, der Octavia liegt einfach gut in der Hand. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie zudem passend übersetzt.

2,5 Bremse

⊕ Der Octavia benötigt im Test durchschnittlich 35,1 m, 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.

1,5 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Ausführung Selection 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. An Kreuzungen 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 dem Head-up-Display kostet die adaptive Abstandsregelung samt Travel Assist 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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Octavia 85 Prozent für eine sehr gute Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis erzielen (Test 02/2025). Einen Knieairbag unter dem Lenkrad, Front- und Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie nun auch einen Zentral-Airbag zwischen den Vordersitzen (zuvor optional) bringt der Skoda immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis (Paket für 540 Euro inkl. proaktivem Insassenschutzsystem). 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. Eine Multikollisionsbremse, die das Fahrzeug beim Auslösen der Airbags kontrolliert zum Stehen bringt, ist stets an Bord.

⊖ 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. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

lediglich gegen Aufpreis zu haben - das sollte speziell bei einem Kombi aber serienmäßig an Bord sein. Es lässt sich hinter den Vorder- und Rücksitzen am Dachhimmel einhängen.

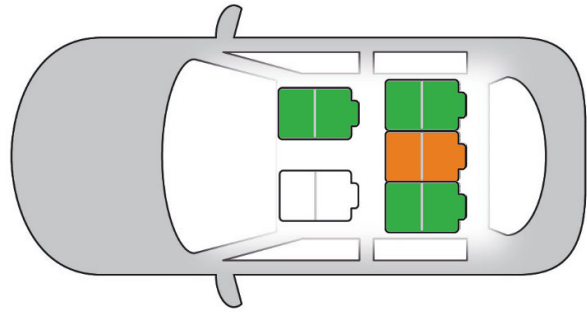
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Skoda in der Kategorie Kindersicherheit 82 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. Auf dem Beifahrersitz und auf der Rückbank außen lassen sich Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix und Ankerhaken. Eine i-Size-Freigabe ist auf den 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. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen Schlüsselschalter betätigt, ist also vor den Fingern neugieriger Kinder sicher. Optional (Komfort-Paket für 1.430 Euro) lassen sich die Fondtüren und die hinteren Fenster auch bequem per Knopfdruck vom Fahrerplatz aus sperren.

⊖ Der Mittelsitz im Fond eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen.

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)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Octavia 81 Prozent der Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, lediglich die Seiten der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit

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

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Octavia 2.0 TDI mit 150 PS auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,9 l Diesel pro 100 km und verbraucht damit lediglich 0,1 l mehr als die schwächere Ausführung mit 115 PS. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 152 g/km, wofür der Skoda 33 Punkte erhält. Ein gutes Ergebnis, das der Tscheche ohne ein Mildhybrid-System erzielt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,3 l, außerorts bei 4,3 l und auf der Autobahn bei 5,7 l Diesel alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B
Landstraße	4,3		
Durchschnitt	4,8 D		5,6 B
Autobahn	5,7		
Durchschnitt	6,6 D		7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9		
Durchschnitt	5,5 D		6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man wie im Autobahnzyklus viel Leistung abfordert und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen in allen Zyklen dank zweier SCR-Katalysatoren weit unter den Grenzwerten, und auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte

für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 33 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Testwagen 83 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor aus dem VW-Konzern unter den gesetzlichen Grenzwerten.

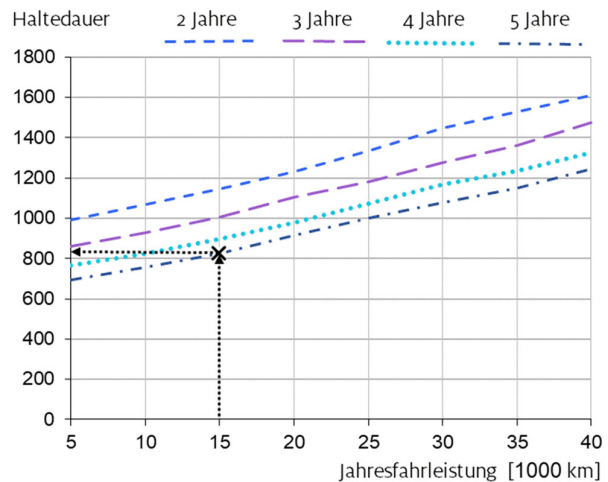
2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Skoda verlangt für den 150 PS starken Octavia Combi 2.0 TDI DSG in der Selection-Ausstattung 38.590 Euro. Viel Geld, zumal das Wesentliche zwar bereits an Bord ist (u. a. 2-Zonen-Klimmautomatik, Sitzheizung vorn, LED-Scheinwerfer), einige in dieser Klasse obligatorische Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, elektrische Heckklappe, Fernlichtassistent, Rückfahrkamera oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung jedoch Aufpreis kosten und zudem oftmals an teure Pakete gebunden sind. Der gut ausgestaffierte Testwagen kommt somit auf einen Preis von stattlichen 53.950 Euro. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Die Steuer fällt dieseltypisch recht hoch aus (241 Euro/Jahr) aus, während er bei den Versicherungsklassen auffallend günstig eingestuft ist (Haftpflicht 11, Teilkasko 23 und Vollkasko 19). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig und können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Skoda gewährt für den Octavia lediglich zwei Jahre allgemeine Garantie, zwölf Jahre auf Durchrostung und drei Jahre auf den Lack.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 824 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Gegen Aufpreis lässt sich die Garantie auf bis zu fünf Jahre und 150.000 km erweitern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Octavia Combi 1.5 TSI ACT Essence	Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV Es- sence DSG	Octavia Combi 1.5 TSI ACT Selection	Octavia Combi 1.5 TSI ACT mHEV Sel- ection DSG	Octavia Combi 2.0 TSI Selec- tion 4x4 DSG	Octavia Combi 2.0 TDI SCR Essence	Octavia Combi 2.0 TDI SCR Selection DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	85 (116)	110 (150)	110 (150)	150 (204)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	220/1500	250/1500	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	10,5	10,7	8,6	8,6	6,7	10,1	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	203	226	226	228	208	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 l S	5,0 l S	5,5 l S	5,1 l S	6,8 l S	4,4 l D	4,6 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	113	124	115	155	115	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/18/21	11/18/21	11/18/21	11/18/21	12/20/20	13/18/21	11/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	85	66	89	70	174	230	241
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	653	670	750	766	889	703	812
Preis [Euro]	28.490	31.110	34.260	36.860	40.460	32.210	38.590

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	352/595/990
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/1.053
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,59
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	71,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	180

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6e, zwei SCR-Kats mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.698/1.829/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, 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	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,3/5,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	130 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	535/905/1.505 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	492 Euro
Monatliche Gesamtkosten	824 Euro		
Steuer pro Jahr	241 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/19/23		
Basispreis Octavia Combi 2.0 TDI SCR Selection DSG	38.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 01.10.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.577 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. ¹ 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	960 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.110 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/610 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	3.710 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	620 Euro°/3.370 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.150 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	3.370 Euro° (Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/540 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Kniesairbag 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	1.610 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/750 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	750 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung (schwenkbar)	860 Euro
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.210 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	1,9
-----------------------------------	------------

AUTOKOSTEN	2,9
-------------------	------------

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

Stand: November 2025
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner