

-  **Otto-Motor**
-  **40.810 €**
-  **110 kW/150 PS**
-  **856 km**
-  **5,8 l pro 100 km**



Skoda Scala 1.5 TSI ACT Monte Carlo DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Beim Blick auf die guten und schlechten Eigenschaften des Scala mag im ersten Moment verwundern, dass so wenig Negativpunkte aufgeführt sind. Gerade das zeichnet den tschechischen Kompakwagen aber aus - es gibt, abgesehen vom Anschaffungspreis, kaum etwas ernsthaft zu kritisieren. Der Scala ist einfach ein durch und durch gutes Auto, das auf herausragende Eigenschaften verzichten mag, sich dadurch aber eben keine wirklichen Nachteile einhandelt. Man erhält ein kompaktes Auto mit guten Platzverhältnissen in Relation zur Außenlänge. Dadurch ergeben sich keine großen Herausforderungen bei der Parkplatzsuche. Unterwegs gefällt der angemessene Fahrkomfort, wobei dynamische Fahrten durch kurvenreiche Landschaften mit dem optionalen SCC-Fahrwerk genauso gut gelingen. Passend dazu liefert der bewährte 1,5 l TSI stramme 150 PS, die für flotte Fahrleistungen sorgen. Dabei kann der Turbobenziner dank Zylinderabschaltung und Verbrennungsoptimierungen aber auch sparsam mit dem teuren Kraftstoff umgehen. In der Monte-Carlo-Variante bringt der Scala bereits viel Ausstattung wie einen Komfortzugang und das große Panoramadach mit. Apropos Panoramadach: Hier verbaut Skoda noch ein elektrisches Rollo, das starke Sonneneinstrahlung von außen definitiv besser abhält als die neumodischen Tönungen, sei es auf Knopfdruck oder fix. Das Rollo ist eines von vielen Beispielen, wo die Tschechen nicht auf hippe Ideen, sondern auf bewährte Details setzen, die in der Praxis einfach gut sind. Wer noch mehr will, kann Dinge wie eine elektrische Heckklappe, den Travel Assist und einen elektrischen Fahrersitz bekommen. Wenn die integrierten Kopfstützen der serienmäßigen Sportsitze nicht passen, kann man auf eine andere Ausstattungslinie setzen und den Scala dennoch vergleichbar ausstatten. Egal welche Ausstattungslinie man wählt, wer die vielen Annehmlichkeiten haben möchte, muss leider mit einem stattlichen Listenpreis rechnen. Schon die Basis unserer Testvariante liegt bei knapp 37.000 Euro. Immerhin sind die Unterhaltskosten vergleichsweise günstig, insbesondere die Versicherung und die Steuer.

- ✓ **gutes Platzangebot, viele Assistenten verfügbar, flotte Fahrleistungen, günstige Versicherung**
- ✗ **Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, hoher Anschaffungspreis**

ADAC Urteil

- 2,2** Autotest
- 2,3** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,6** Familie
- 3,1** Stadtverkehr
- 3,0** Senioren
- 2,3** Langstrecke
- 3,1** Transport
- 1,9** Fahrspaß
- 2,2** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Hyundai i30, Kia K4, Opel Astra, Peugeot 308, VW Golf



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,5 Karosserie	03	2,3 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,0 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	04	Passive Sicherheit	09
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,1 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,4 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	10
Raumangebot hinten	06		
Innenraum-Variabilität	07	2,3 Autokosten	10
		Monatliche Gesamtkosten	10
2,4 Komfort	07	Motorvarianten	12
Federung	07	Fahrzeugdaten	13
Sitze	07	Bilder	14
Innengeräusch	07		
Klimatisierung	08		
1,8 Antrieb	08		
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,5 Karosserie

2,6 Verarbeitung

Obwohl auf der Kleinwagenplattform des VW-Konzerns aufbauend, ist der Scala in der unteren Mittelklasse, also bei Golf und Co. verortet. Von der Größe her passt das, auch die in dieser Klasse üblichen Qualitätsstandards kann der Tscheche erfüllen. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Optional gibt es einen automatisch ausklappenden Türkantenschutz. Der Unterboden ist in weiten Bereichen mit Kunststoffabdeckungen verkleidet, sogar hinter der Hinterachse, was in den unteren Klassen allgemein selten bei Autos mit Verbrennungsmotor gemacht wird. Nur mittig und im Bereich der Hinterachse ist der Unterboden etwas offen.

Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Hier und da kommen ein paar geschäumte Kunststoffe zum Einsatz, in Kombination mit silberfarbenen Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen ergibt sich ein wertiger Eindruck. Die Zierflächen auf dem Armaturenbrett sind in Carbonoptik gehalten. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt auf, dass die teurere Kunststoffschaumung nur vorn im Innenraum verbaut ist, dort im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

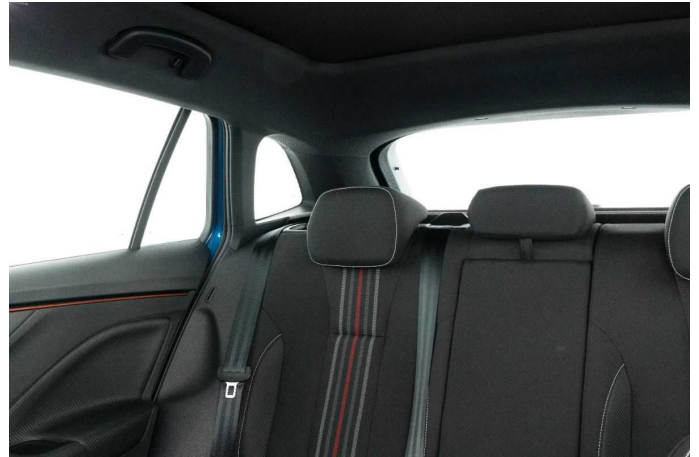
✗ Die Motorhaube muss per Muskelkraft angehoben werden und wird nur von einem Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich.

2,8 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Autotest-Verbrauchs von 5,8 l/100 km kommt man mit dem 50 l Tank rund 855 km weit. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei ordentlichen 430 kg – das reicht für vier Leute samt etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt es zwar keine Dachreling, es lassen sich aber an der Karosserie Dachträger befestigen und dann Lasten bis 75 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.250 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur magere 630 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Scala Monte Carlo nicht lieferbar. Die Außenmaße sind angenehm kompakt, unter

zwei Meter Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,36 m Länge können auch in Städten gut beherrscht werden - hilfreich ist dabei auch der Wendekreis von knapp 11,2 m.

2,3 Licht und Sicht

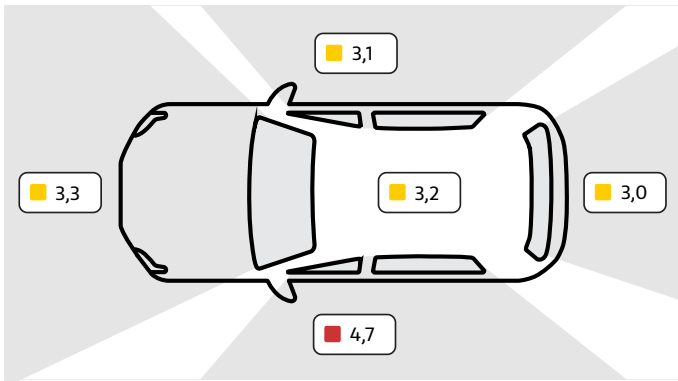


Die Kopfstützen sind weitgehend versenkbar und die Dachsäulen nicht zu breit. Damit kann man vergleichsweise gut aus dem Scala rausschauen, was auch die Rundumsichtmessung bestätigt.

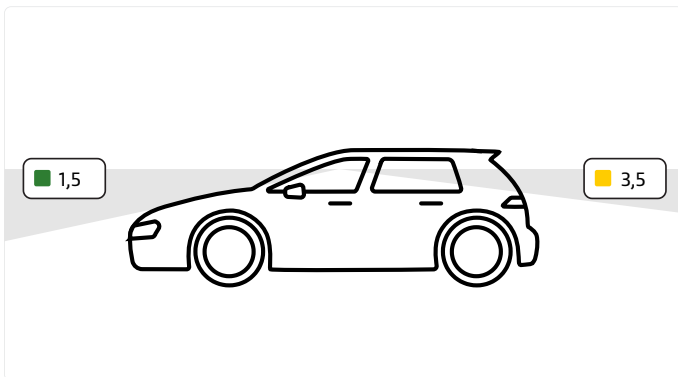
✓ Die Abmessungen des Scala lassen sich gut abschätzen. Vorn muss man den Beginn der Motorhaube zwar mehr erraten als dass man ihn sehen kann, aber der Heckabschluss ist recht klar definiert. Man hat insgesamt eine gute Sicht aus dem Auto, weil die nicht zu breiten vorderen Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die insgesamt zufriedenstellend ausfällt.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag erleichtert werden. Serienmäßig gibt es im Monte Carlo Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera mit Wäsche. Optional bekommt man einen Parkassistenten, weitere Kameras für eine 360-Grad-Sicht gibt es aber nicht. Dagegen sind Matrix-LED-Frontscheinwerfer samt separatem Abbiege-licht und zusätzliche Nebelscheinwerfer Serie, ebenso der blendfreie Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Gegen Aufpreis bekommt man sogar eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die automatische Leuchtweitenregulierung ist in den Matrix-Scheinwerfern enthalten. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion laut deutscher Preisliste nicht.

✗ Die beiden Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, die Bereiche links und rechts neben/hinter dem Auto sind damit schlechter einsehbar.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,3 Ein-/Ausstieg

✓ Der Scala hat die übliche Höhe von Schräghecklimousinen, kann also allein aus der Bauhöhe keine besonderen Vorteile ziehen. Jedoch helfen vergleichsweise große Türöffnungen beim Ein- und Aussteigen. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit, das ist ebenfalls günstig. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 42 cm über der Straße in zufriedenstellender Höhe (Sitze ganz nach unten gestellt). Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Nachts leuchten die Scheinwerfer und Rückleuchten vor dem Einsteigen und nach dem Aussteigen, um das Fahrzeugumfeld zu erhellen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Monte Carlo serienmäßig verbaut.

✗ Das Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Scala damit von Unbefugten geöffnet und gestartet werden. Es besteht zwar die Möglichkeit, das Keyless-System über das Bordmenü zu deaktivieren - wer aber Aufpreis für die Funktion bezahlt hat, will sie in der Regel auch nutzen. Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

2,6 Kofferraum-Volumen

Angesichts der Fahrzeugmaße bringt der Scala einen erfreulich großen und praktischen Gepäckraum mit. Unter der Kofferraumabdeckung fasst er 370 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 585 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch

bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.070 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch einen kleinen Stauraum, der rund 45 l fassen kann.



Für ein Auto, das noch tatsächlich kompakte Ausmaße hat, bietet der Scala viel Stauraum: Von 370 bis 1.070 l sind drin.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb (im Testwagen vorhanden). Mit der elektrischen Heckklappe zieht dann auch die Möglichkeit des berührungslosen Öffnens und Schließens über einen angedeuteten Fußkick unter die Heckschürze in Kombination mit dem schlüssellosen Zugang ein. Selbst über 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten aber auf das abstehende Schloss achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann.

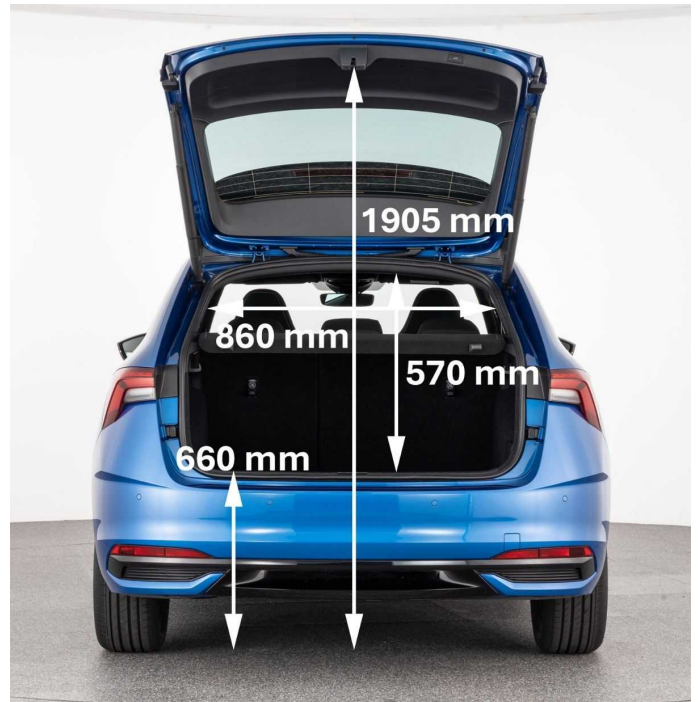
Die Ladekante liegt rund 66 cm über der Straße und damit in praktischer Höhe. Der Testwagen ohne doppelten Ladeboden hat innen eine Stufe von 17 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, nur stört die Hutablage bzw. Kofferraumabdeckung etwas, weil sie nicht weitgehend wegklappen und auch nicht unter dem Kofferraumboden verstaut werden kann.

✗ Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden, die Stufe im Bereich der umgeklappten Rücksitzlehnen kann stören. Der Stauraum wird nur von einer Lampe links an der Seitenwand ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen der Rückbank können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das gelingt vom Innenraum aus einfach, beim Zurückklappen sollte man aber auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Immerhin verbaut Skoda extra Halteschlitz für die

Gurtzungen, damit versehentliches Einklemmen verhindert werden kann. Geht es um Ablage- und Fixierungsmöglichkeiten im Kofferraum, hat sich Skoda richtig viele Gedanken gemacht. Seitlich links und rechts gibt es jeweils einen großen Taschenhaken und zwei kleinere Haken für die Befestigung von Netzen aus dem Zubehörprogramm. Weitere Haken gibt es an der Rückwand der Rücksitzlehne. Seitliche Fächer sind ebenfalls vorhanden, um kleine Gegenstände sicher zu verstauen. Vier Verzurrösen in Bodennähe stehen für ein Bodennetz zur Verfügung. Beim Monte Carlo mit serienmäßigen Sportsitzen kann man die Beifahrersitzlehne nicht umklappen. Es gibt insgesamt zahlreiche Möglichkeiten, die manchmal simpel erscheinen mögen, aber effektiv sind.



Der Stauraum ist gut nutzbar. Die Kofferraumöffnung fällt groß aus, die Ladekante ist mit 66 cm nicht zu hoch. Empfehlenswert ist der optionale verstellbare Ladeboden.

2,1 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Der Innenraum wie das Cockpit des Scala sind alte Bekannte, in dieser Ausführung wird das tschechische Modell schon eine ganze Zeit gebaut. Daraus ergeben sich klare Vorteile für die Bedienbarkeit, weil Skoda bisher darauf verzichtet, zu viele Bedienelemente in das Infotainmentsystem zu integrieren. So lässt sich der Scala einfacher bedienen als viele Konkurrenten. Es gibt klassische Knöpfe und kleine Walzen am Lenkrad für die Steuerung von Bordcomputer und Instrumentendisplay sowie Drehregler und Knöpfe für die Klimabedienung. Nur das optionale Infotainmentsystem mit 9,2 Zoll Display muss inzwischen ohne Drehknöpfe für Lautstärke und zum Scrollen auskommen, die gibt es nur noch für das Basissystem mit 8,2 Zoll Bildschirmdiagonale. Kleine Aufmerksamkeit wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, sind inzwischen Klassiker. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewahlhebels (groß, gut erreichbar, rastet klar ein) zueinander. Auch die

Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (Ausnahme: Lüftungsdüsen und Schalter in Deckenkonsole) tragen dazu bei.

Skoda baut im Monte Carlo serienmäßig das 10 Zoll große Instrumentendisplay ein, das auch zwei Rundinstrumente anzeigen kann. Die Ablesbarkeit der Displays ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden, über eine Memory-Funktion verfügt er aber nicht.

Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – vorn wird der Innenraum recht gleichmäßig ausgeleuchtet, hinten gelingt das mit den weit außen, links und rechts vom Panoramadach platzierten Lampen nicht vollständig. Den Schminkspiegeln in den Sonnenblenden fehlt eine Beleuchtung.



Das Cockpit ist noch klassisch aufgebaut. Das wirkt nicht nur vertraut, es ist auch praktisch und bietet gegenüber reiner Touchbedienung handfeste Vorteile. Dabei ist die Technik trotzdem auf aktuellem Stand und der Funktionsumfang groß.

1,9 Multimedia

✓ Serienmäßig verbaut Skoda im Scala Monte Carlo das Infotainmentsystem mit 8,2 Zoll Display sowie Wireless SmartLink (Android Auto, Apple CarPlay, beides auch kabellos) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Die erweiterte Sprachbedienung (über "Ok Laura") kostet extra. Der DAB-Empfang ist selbstverständlich Serie, ebenso USB-C-Anschlüsse in der Mittelkonsole vorn sowie hinten. Einen zusätzlichen USB-Anschluss gibt es am Fuß des Innenspiegels, nützlich beispielsweise für Dashcams. Ebenfalls serienmäßig gibt es die induktive Ladefunktion für Mobiltelefone. Das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen ist im optionalen Infotainment-Paket enthalten. Aufpreisfrei bietet Skoda Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch drei Jahre Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Nutzerprofile können angelegt und passwortgeschützt werden; differenzierte Privatsphäre-Einstellungen sind verfügbar. Wählt man das erwähnte Infotainment-Paket, erhält man neben dem größeren Bildschirm ohne Drehregler und der Navigationsfunktion auch Infotainment Online (z.B. Verkehrsinfos in Echtzeit sowie ein systemintegriertes Webradio) für drei Jahre inklusive. Wer den an sich schon ordentlichen Klang der sechs Lautsprecher noch verbessern will, kann das Skoda Soundsystem mit zehn Lautsprechern (inkl. Subwoofer) ordern. Ein 12-V-Anschluss vorn ist

Serie, ebenso im Kofferraum. Im Bereich der Rückbank gibt es keine Steckdose.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Scala lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für knapp zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst ab knapp 2,10 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt mit 1,40 m im durchschnittlichen Bereich. In der Ausstattung Monte Carlo ist der schwarze Dachhimmel obligatorisch. Mit dem serienmäßigen Panoramaglasdach wirkt der Innenraum aber nicht eng, im Gegenteil. Außerdem sorgt die Ambientebeleuchtung subjektiv für mehr Raumtiefe bei Nacht. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das einen auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für gut zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit genügt immerhin für über 1,85 m große Menschen. Die Innenbreite bewegt sich mit 1,38 m im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das serienmäßige Panoramaglasdach reicht auch bis über die Rücksitze und lässt einen

beeindruckenden Blick gen Himmel zu. Die Ambientebeleuchtung von vorn setzt sich hinten nicht fort.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Für den Scala gibt es sogar noch ein kleines Klappfach links unterhalb des Lenkrads. Vorn stehen zwei Becherhalter zur Verfügung, die jedoch nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man Flaschenhalter in den Türfächern und Lehnentaschen (inkl. kleinen Taschen für Smartphones) sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne (Aufpreis). Im Zubehör gibt es einen Aufsatz für den Mittelunnel, der einen weiteren Becher-/Flaschenhalter sowie ein Ablagefach beinhaltet. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format und ist sogar beleuchtet, aber weder klimatisiert noch abschließbar.



Außen kompakt, innen großzügig: Das gilt auch für die Rückbank. Selbst Erwachsene haben bequem Platz und können so Annehmlichkeiten wie Lehnentaschen und Tablethalter (Option) nutzen.

2,4 Komfort

2,5 Federung

Grundsätzlich gibt es den Scala mit drei verschiedenen Fahrwerken. Neben dem Standardfahrwerk kann man eine Fahrwerkserhöhung für mehr Bodenfreiheit wählen oder das Sportfahrwerk mit schaltbaren Dämpfern (SCC). Für die Ausstattungsvariante Monte Carlo gibt es nur die Standard- und die Sportvariante. Im Testwagen ist das SCC-Fahrwerk inklusive der damit verbundenen Tieferlegung um 15 mm verbaut. Dabei handelt es sich im Prinzip um ein Sportfahrwerk mit Komfortmodus, das man auf Knopfdruck in einen Sportmodus schalten kann.

Im Komfortmodus bietet das Optionsfahrwerk einen guten Kompromiss aus Agilität und Fahrkomfort. Trotz Tieferlegung versteht es das Fahrwerk, die groben wie die feinen Unebenheiten engagiert abzufedern. Innerorts ist man für ein Kompaktauto ohne adaptive geregelte Dämpfer angemessen komfortabel unterwegs, nur ausgeprägtere Bodenwellen und Kanten spürt man deutlicher, weil die Reifen nicht viel dämpfende Flanke haben und die Karosserie dadurch spürbar angeregt wird. Kopfsteinpflaster ist recht deutlich im Lenkrad zu spüren, insgesamt aber nicht belastend. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden durchaus weitergereicht, aber die Mitfahrer werden nicht zu sehr belastet, auch weil Vorder- und Hinterachse in ihrem Anfederverhalten zueinander passen. Je schneller man fährt, desto besser werden Unebenheiten verdaut. Auf der Autobahn ist ein guter Reisekomfort geboten, einzig Kanten in der Fahrbahn sind auch dann noch etwas zu spüren.

2,6 Sitze

Die Monte-Carlo-Ausstattung bringt Sportsitze mit integrierten Kopfstützen mit - das passt nicht für jeden ideal, daher

empfiehlt sich hier vorab Probesitzen. Die Vordersitze sind beide in der Höhe einstellbar, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein guter Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze sind Serie. Für den Fahrersitz gibt es optional eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, nicht aber in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten ausreichend gepolstert, vorn passen sie in der Höhe zur Mittelarmlehne.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Scala zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem praktikablen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, denn in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mittelunnel am Boden.

2,4 Innengeräusch

✓ Auch in der sportlichen Ausstattung ist der Scala gut gedämmt und damit unauffällig. Außerdem kommen die aerodynamischen Optimierungen oft auch dem Geräuschkomfort zugute. Im kompakten Skoda ergibt sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 66,5 dB(A). Unterhaltungen und Telefongespräche sind problemlos bis etwa 150 km/h möglich. Der Motor läuft ruhig, solange man höhere Leistungsabforderungen meidet. Denn beim Ausdrehen wird das Aggregat laut, ab etwa 3.000 1/min geht es los und steigert sich mit zunehmender Drehzahl. Immerhin wird dieser Bereich vom Getriebe selten angesteuert, im Alltag ist man daher recht ungestört unterwegs. Windgeräusche sind erst bei hohen

Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im niedrigen Bereich.

2,0 Klimatisierung

✓ In der Ausstattung Monte Carlo besitzt der Scala serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Ebenso sind Mittelausströmer im Fond und abgedunkelte Scheiben hinten ab Werk verbaut. Das gilt auch für die Sitzheizung vorn und die Lenk-

radheizung. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung sogar hinten. Eine beheizbare Frontscheibe ist ebenso optional erhältlich, ihre Beheizung wird jedoch über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt, welche nachts bei Scheinwerferlicht störende Reflexionen verursachen können.

✗ An den Lüftungsdüsen kann man Strömungsrichtung und Luftmenge nicht unabhängig voneinander regulieren, weil es keine separaten Drehrädchen gibt.

1,8 Antrieb

1,6 Fahrleistungen

✓ Neben dem Dreizylinder mit 1,0 l Hubraum verbaut Skoda in seinen kleineren Modellen auch den Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum. Der hat 150 PS und bringt den vergleichsweise leichten Scala flott in Fahrt. Denn die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h ist in nur 8,2 s erledigt und der Vorwärtsdrang des kompakten Schräghecks endet erst bei 228 km/h - offiziell, denn mit entsprechendem Anlauf beschleunigt er sogar bis zum Skalaende des Tachos bei 240. Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h haben wir 5,5 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 4,4 s. So klappt es auch mit dem Fahrspaß ohne überbordende Leistung, weil es kein überbordendes Fahrzeuggewicht gibt.

2,2 Laufkultur

✓ Der 1,5-l-Vierzylinder läuft für einen Benziner recht rau, was am vergleichsweise hohen Einspritzdruck liegen mag. Dennoch spürt man das Aggregat kaum, denn es ist insgesamt angemessen gekapselt. Vor allem die Zylinderabschaltung haben die Ingenieure inzwischen so gut kaschiert, dass sie sowohl akustisch als auch haptisch praktisch nicht mehr wahrnehmbar ist - selbst für sensible Naturen. Bis etwa 2.500 1/min läuft der Turbomotor zurückhaltend, oberhalb von 3.000 1/min wird er dann immer lauter und lästig - das ist schade. Aber hohe Drehzahlen sind nur zum starken Beschleunigen nötig, sonst kann man gelassen und ruhig dahinfahren. Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht

zwar gerade unter 1.500 1/min ziemlich zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach.

1,9 Getriebe

✓ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trockenen laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist nach mehreren Überarbeitungen in den letzten Jahren inzwischen gut. Oft sind die Gangwechsel hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber unter Umständen zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, Skoda hat das Anfahrverhalten inzwischen gut im Griff. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Fahrstufenwahl ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Sprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig, eine Autohold-Funktion ist aufgrund der manuellen Handbremse nicht verfügbar.

2,3 Fahreigenschaften

1,9 Fahrstabilität

✓ Der Testwagen kommt mit der sportlichen Fahrwerksauslegung SCC. Darin enthalten ist neben den Dämpfern mit zwei Kennlinien auch eine Fahrwerkstieferlegung um 15 mm. Das Sportfahrwerk macht den Scala auch ohne sportliche Härte ungemein dynamisch. Überdies wirkt der vergleichsweise lange Radstand beruhigend auf den Geradeauslauf. So liegt der Kompaktwagen stabil auf der Straße und lässt sich von Spurrillen kaum beeindrucken. Der Skoda fährt gutmütig geradeaus und beruhigt sich auch bei plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder, so dass man stets die volle Kontrolle über den

Scala behält. In schnell durchfahrenen Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, treibt man es zu bunt, greift das ESP hilfreich und sauber abgestimmt ein. Auch sonst fallen Seitenneigung und Aufbaubewegungen moderat aus.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Scala stabil und gut beherrschbar. Im Grenzbereich geht er in kontrolliertes leichtes Untersteuern über, dem Fahrer vermittelt er stets ein sicheres Gefühl. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP hilft dabei, den gewünschten Kurs zu halten. Dank seines vergleichsweise geringen Gewichts und des niedrigen Schwerpunkts kommt

beim dynamischen Durcheilen des Parcours durchaus Freude auf. Das geschickt abgestimmte ESP hilft wiederum, nur wenig Tempo in den Kurven zu verlieren und so sportlichen Ambitionen gut gerecht zu werden. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

2,0 Lenkung

✓ Die Lenkung spricht gut an, bietet aber eine eher zurückhaltende Rückmeldung. Die Lenkkraftunterstützung und die ausgeprägte Leichtgängigkeit wird mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit zurückgenommen. Lenkbefehle werden gut umgesetzt,

die gewünschte Linie lässt sich mit dem Scala einwandfrei treffen. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung direkt genug, ohne im Alltag zu nervös zu wirken.

2,8 Bremse

✓ Die Bremsleistung des Scala ist zufriedenstellend, er liefert ausreichend kurze Bremswege und zeigt auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 37,1 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 Sicherheit

2,6 Aktive Sicherheit

Bis auf wenige Ausnahmen sind viele Assistenten, die für den Scala verfügbar sind, in der Testvariante Serie. Dazu gehören ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung, der Spurhalteassistent und die Geschwindigkeitsregelung. Die Funktionen lassen sich über den Travel Assist um eine adaptive Temporegelung (ACC) und die zentrierende Spurführung erweitern. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Droht man beim rückwärts Rangieren mit dem Heck zu kollidieren, löst die Einparkhilfe ebenfalls einen Nothalt aus. Als weitere Option gibt es den Spurwechselassistenten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Scala mit dabei sind auch die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

 Spurhalteassistent

 Ausweichassistent

Optional erhältlich

 Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren

 Abstandsregeltempomat

 Autobahnassistent

 Spurwechselassistent

 Insassenschutzsystem proaktiv

 Tempolimitübernahme

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

 Abstandswarnung

 Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren

 Notbremssystem

 Abbiegeassistent

 Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer

 Geschwindigkeitsbegrenzer

 Tempomat

 Verkehrszeichenerkennung

Nicht erhältlich

 Spurwechselautomatik

 Notfallassistent

 Ausstiegswarnung

 Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,4 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielte der Scala 97 Prozent der möglichen Punkte - der Test fand schon im Juli 2019 statt und ist nun zum Jahr 2026 ausgelaufen, weil er nicht mehr ausreichend mit aktuellen Tests vergleichbar ist. Das ändert aber freilich nichts an der grundsätzlich hohen Sicherheit des Modells. Der Tscheche ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Scala mit einem proaktiven Insassenschutzsystem, hinteren Seitenairbags samt Gurtstraffer und

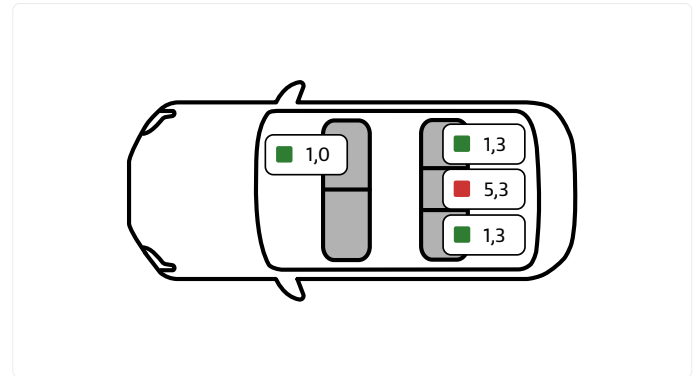
Gurtkraftbegrenzer und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis etwa 1,90 m Körpergröße einen guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Der Scala ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf steht serienmäßig zur Verfügung. Ein Kofferraum-Trennnetz zur Sicherung schwerer Gegenstände ist gegen Aufpreis erhältlich. Reflektoren in den vorderen Türverkleidungen gibt es beim Scala keine.

2,0 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit hat der Scala seinerzeit 87 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt. Die Breite der Rückbank reicht in der Regel nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz gibt es serienmäßig, ebenso für die äußeren Rücksitze (inkl. i-Size-Freigabe). Die Airbags vorn rechts lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzinehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig

nach hinten schieben - eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann nur mit Geschick (eines Erwachsenen) abgeschaltet werden, Kleinkinder haben da keine Chance - so soll es sein.



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

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Scala bietet einen insgesamt noch guten Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 81 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der kompakte Tscheche ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,4 Umwelt

2,6 Verbrauch

Der Test-Scala fährt mit reichlich Leistung und ohne Hybridisierung vor. Dennoch fällt er beim Verbrauch nicht aus dem Rahmen. Sofern man nur gelegentlich das Leistungspotenzial ausschöpft und ansonsten vorausschauend unterwegs ist und dabei die Zylinderabschaltung und die Segelfunktion nutzt, sind Durchschnittsverbräuche unter 6 l/100 km kein Problem. Selbst sehr flott gefahren steigt der Verbrauch kaum über 8 l/100 km. Im ADAC Autotest haben wir in den üblichen Zyklen einen durchschnittlichen Verbrauch von 5,8 l Super pro 100 km ermittelt.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Mit seiner Länge von 4,36 m und seiner Breite von nur 1,79 m (ohne Außenspiegel) ist der Scala 1.5 TSI angemessen kompakt. Er nimmt somit lediglich eine Verkehrsfläche von rund 7,8 m² ein. So sollte man selbst im Großstadtdschungel noch gut einen Parkplatz finden. Der Kompakte nimmt überdies nicht unnötig viel Platz ein. Das Leergewicht von 1.270 kg ist ebenfalls recht niedrig und zeigt, dass ein Auto auch mit ordentlich Leistung nicht allzu schwer sein muss. Das Vorbeifahrgeräusch des Scala 1.5 TSI liegt bei 67 dB(A), ein zufriedenstellender Wert.

2,3 Autokosten

2,3 Monatliche Gesamtkosten

✓ Für den Scala 1.5 TSI mit Automatik in der Monte-Carlo-Ausstattung verlangt Skoda mindestens 36.720 Euro auf. Ein selbstbewusster Preis für einen Kompaktwagen. Die Ausstattung ist aber recht umfangreich, und auch weitere Extras sind

nicht mit Mondpreisen versehen. Es gibt überdies noch vergleichsweise viele Wahlmöglichkeiten, so dass man nicht gleich riesige und teure Pakete kaufen muss, wenn man bestimmte Ausstattungsdetails haben möchte. Annehmlichkeiten wie die höherwertigen LED-Scheinwerfer mit Matrixfunktion (dynamischer Fernlichtassistent), die 2-Zonen-

Klimaautomatik oder der schlüssellose Zugang sind immer dabei. In ein paar Extras sollte man dennoch investieren, um den Wiederverkauf später zu erleichtern. Dazu gehört das Navigationssystem als vergleichsweise teurer Posten. Andere Details sind deutlich günstiger, aber nicht minder praktisch im Alltag und daher auch sehr zu empfehlen. Dazu gehört beispielsweise das Fahrerassistenzpaket Plus, das Simply Clever Paket (u.a. automatischer Türkantenschutz, zahlreiche Halter und Netze), die Gepäcknetztrennwand oder die Scheinwerferreinigungsanlage - der Aufpreis für letztere ist mit 160 Euro gering, eine spätere Nachrüstung dagegen unbezahlbar. Mit den wichtigen Optionen muss man mit über 40.000 Euro rechnen, um ein rundes Paket zu erhalten.

Die Wertstabilität von Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist ein sehr häufig

eingesetztes Aggregat aus dem VW-Konzern-Fundus, Spritspartetechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es im Scala allerdings nicht. Der Assistenzumfang ist groß, wenn man das Paket Fahrerassistenz Plus nimmt. Das Infotainmentsystem im Scala ist auf dem aktuellen Stand, besondere Gimmicks bietet es allerdings nicht - hier hat die Konkurrenz in den letzten Jahren mit großen Schritten aufgeholt, teils sogar überholt.

Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 89 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 12, Teilkasko 22 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Scala 1.0 TSI Essence	Scala 1.0 TSI Essence	Scala 1.5 TSI ACT Selection
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	250/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	202	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,1 l S	5,1 l S	5,4 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	115	116	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/20	12/17/22	12/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	60	62	85
Preis [Euro]	25.000	26.400	30.890

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter

Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebear	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	124 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.362/1.793/1.514 mm
Leergewicht/Zuladung	1.271/429 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	467/1.410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Tschechien, Mlada Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,4 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße	205/50 R17 89V
Reifen	Laufenn S FIT ²
Wendekreis (li./re.)	11,2 / 11,2 m
Autotest-Verbrauch	5,8 l/100 km
Reichweite	856 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/430 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	370 l 750/1.070 l

Kosten

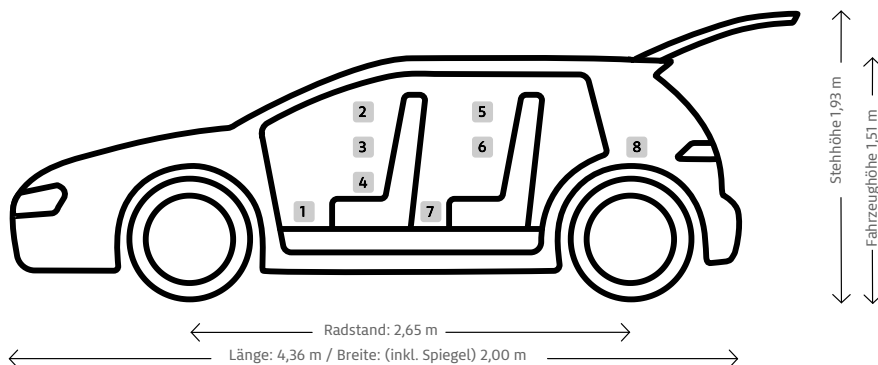
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	150 Euro
Fixkosten	117 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	422 Euro
Monatliche Gesamtkosten	763 Euro
Steuer pro Jahr	89 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/18/22
Basispreis getestete Variante	36.720 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.810 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.825 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Hardware: H40, Software: 0519

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,07 m Person
- 3 Innenbreite vorn 140 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 42 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,87 m Person
- 6 Innenbreite hinten 138 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,01 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 370 - 1.070 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	420 Euro° (Paket)
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/720 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	710 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	710 Euro° (Paket)

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/570 Euro° (Paket)
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	920 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrswarnung hinten	920 Euro° (Paket)

Innen

Navigationssystem	1.100 Euro°
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie (2-Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	490 Euro
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	990 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,2
Autokosten	2,3
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,5
Verarbeitung	2,6
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,1
Bedienung	1,8
Multimedia	1,9
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	2,7
Innenraum-Variabilität	2,7
Komfort	2,4
Federung	2,5
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	2,0
Antrieb	1,8
Fahrleistungen	1,6
Laufkultur	2,2
Getriebe	1,9
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	1,9
Lenkung	2,0
Bremse	2,8
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit	2,6
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5
Umwelt	2,4
Verbrauch	2,6
Umwelteinfluss	1,7

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

Bildergalerie

