



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Elegance DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Ein Geheimtipp ist der Octavia Combi von Skoda schon lange nicht mehr. Er ist seit Jahren ein Verkaufsschlager, und das aus guten Gründen. Der geräumige Innenraum samt großem Kofferraum ist praktisch, die enorme Zuladung lässt auch umfangreiche Transporte zu. Beim Interieur verzichtet Skoda auf Schnörkel und Spielereien und setzt auf Solidität. Unterwegs ist man mit dem sicheren Fahrwerk gut aufgehoben, nur der Fahrkomfort könnte noch etwas Feinschliff vertragen. Der Motor sorgt für flotte Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch. Das im Testwagen eingebaute, empfehlenswerte Doppelkupplungsgetriebe fährt sich famos. In der Elegance-Ausstattung sind viele Komfort- und Sicherheitsdetails wie die Zweizonen-Klimaautomatik und die Reifendruckkontrolle enthalten. Die kurze Aufpreisliste beinhaltet noch sinnvolle Details wie das Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion. Auch fern der Grundausstattung bleibt der Skoda Octavia Combi preislich moderat. Die getestete Variante gibt's ab 28.400 Euro, inklusive Automatikgetriebe. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Opel Insignia, Seat Exeo ST, Volvo V50.

+ gute Verarbeitung, großer und gut zugänglicher Kofferraum, einfache Bedienung, bequeme Sitze, standfeste Bremsen

- umständlicher Klappmechanismus der Rücksitzbank

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Im Innenraum finden sich wertige Materialien, welche gut verarbeitet sind. Unzählige kleine Details erhöhen den Nutzwert des Octavia Combi. Beispielsweise sind die verchromten inneren Türöffner auf der Rückseite mit Gummi überzogen, so dass man beim Betätigen nicht abrutscht. Die Türausschnitte sind optimal nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, sie könnten nur etwas besser gegen Verkratzen geschützt sein. Der Motorraum ist unten weitgehend abgedeckt, das reduziert Luftverwirbelungen und Lärmemissionen. Auf der ohne Mehrpreis lieferbaren Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer sehr üppige 570 kg. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Es ist ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung an Bord.

- Die lackierten Stoßfänger sind nicht gegen kleine Parkrempler geschützt. Die lackierten Seitenleisten an den Türen schützen nur wenig gegen unvorsichtig geöffnete Nachbarautotüren. Die Motorhaube ist recht schwer und wird nicht durch eine Gasdruckfeder aufgehalten, wie es eigentlich dem Fahrzeugpreis angemessen wäre, sondern nur über einen umständlichen Stab gehalten.

2,3

Sicht

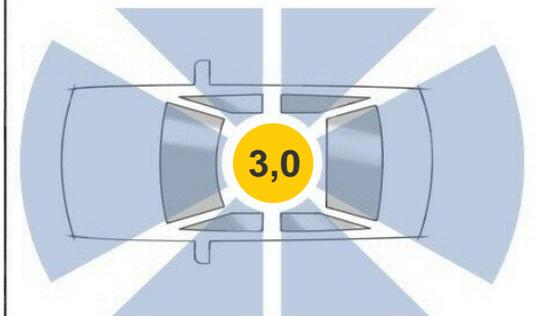
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Octavia Combi ein zufriedenstellendes Ergebnis und reiht sich damit in seiner Klasse unter den besseren Autos ein. Der Innenspiegel und die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld. Der linke Außenspiegel ist im äußeren Bereich asphärisch gestaltet, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden. Der Fahrer sitzt in Normalhöhe eines modernen PKW und hat somit eine durchschnittlichen Überblick auf den Verkehr. Gegenstände hinter dem Fahrzeug werden zufriedenstellend erkannt, nur die hohe Kante der Heckscheibe stört etwas.

+ Niedrige Hindernisse vorne können auch recht nah am Auto erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht in der Nacht blendet der Innenspiegel automatisch ab, die Außenspiegel sind beheizbar (beides Serie). Gegen Aufpreis ist auch der linke Außenspiegel automatisch abblendend (im Testwagen nicht vorhanden). Das Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren hinten erleichtert. Vordere Parksensoren sind optional erhältlich. Optional gibt es helle Xenonscheinwerfer inklusive dynamischem Kurvenlicht, damit wird die Fahrbahn gut ausgeleuchtet. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind beim Elegance serienmäßig an Bord.

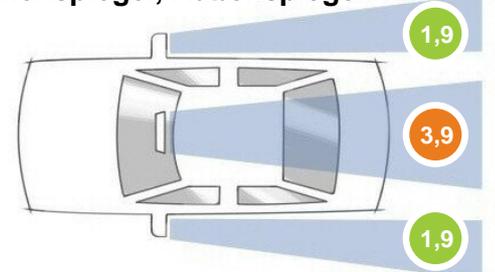


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen relativ gut.

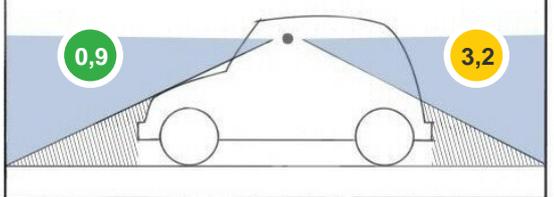
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, nur der große Abstand zwischen Sitz und Türschweller stören etwas. Hinten läuft es nicht ganz so glatt wegen der unten schmalen Türausschnitte und den breiten Türschwellern. Schweller- und Sitzhöhe sind zufriedenstellend, ebenso die Türbremsen.

+ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, diese kann auch die Fenster öffnen und schließen. Vorne haben die Türen Einstiegsbeleuchtung. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für bestimmte Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist sehr groß und fasst in der Standardausführung 550 Liter. Mit dem variablen Ladeboden (Aufpreis) wird der Kofferraum horizontal geteilt, 465 Liter oberhalb und 85 Liter unterhalb des Ladebodens. Bei umgelegten Rücksitzen stehen insgesamt 925 Liter Stauraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Über einen weiten Bereich kann der Kofferraum bis zum Dachhimmel beladen werden, das ermöglicht auch den Transport sperriger Gegenstände.



Mit 550 l Kofferraumvolumen setzt der Octavia in der Mittelklasse Maßstäbe (Darstellung mit variablem Ladeboden).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Die Ladekante liegt unbeladen bei 64 cm Höhe. Mit dem variablen Ladeboden stört keine Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden müsste. Das Format des Gepäckabteils ist günstig, der Kofferraum lässt sich sehr gut nutzen. Der große Kofferraum bringt eine etwas weniger günstige Tiefe mit sich, dennoch gibt's am Gepäckabteil beim Octavia Combi nichts zu meckern.

2,7 Kofferraum-Variabilität

+ Ein Gepäcktrennnetz zum Fahrgastraum und eine Ladeluke in der Rücksitzlehne werden gegen Aufpreis angeboten (im Testwagen vorhanden). In den seitlichen Vertiefungen lassen sich kleinere Utensilien rutschfest verstauen. Praktisch ist auch der doppelte Kofferraumboden (ebenfalls Aufpreis), im Zwischenfach kann kleineres Gepäck untergebracht werden. Einkaufstaschen können an ausklappbaren Haken eingehängt werden. Zusätzlich gibt's zahlreiche Verzurrösen. Hinter den Kopfstützen beim Kofferraumrollo bietet der Octavia ein zusätzliches Fach, in dem sich beispielsweise Regenschirme verstauen lassen. Die zahlreichen praktischen Details erhöhen den Nutzwert dieses Kombis sehr.

- Der Klappmechanismus der Rücksitze ist umständlich und nicht mehr ganz zeitgemäß. Zuerst müssen die Sitzflächen vorgeklappt werden, dann können die Lehnen versenkt werden. Dazu müssen allerdings die vorderen Sitze vorgeschoben werden, damit die Kopfstützen beim Klappen an der Sitzfläche vorbei passen. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können leicht die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

1,9

INNENRAUM

1,4

Bedienung

⊕ Der Skoda Octavia Combi ist leicht und bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung zu steuern. Die Ergonomie der Bedienelemente ist überwiegend gut, Schalthebel und Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) liegen einwandfrei zur Hand. Die Instrumente sind groß und gut ablesbar, ein serienmäßiger Bordcomputer liefert wichtige Informationen, auch über den Kraftstoffverbrauch. Die Außenspiegel und die Fensterheber können elektrisch bedient werden (funktionieren auch ohne Zündung, solange keine Tür geöffnet wurde). Alle Fenster sind mit Einklemmschutz und Antippautomatik für auf- und abwärts ausgestattet. Als besonderes Feature besitzt der Octavia eine Regenerkennungsfunktion über den Regensensor. Ist das Auto mit geöffnetem Fenster oder Schiebedach abgestellt und beginnt es zu regnen, dann werden alle Fenster und das Schiebedach automatisch geschlossen. Vorne und hinten gibt es Leseleuchten und zwei zentrale Dachleuchten. Das auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtete Handschuhfach und das Ablagefach unter der Mittelarmlehne werden von der Klimaanlage mitgekühlt. Die Scheibenwischer und das Licht werden auf Wunsch von Sensoren gesteuert (Serie). Ebenso blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht in der Nacht automatisch ab (Funktion abschaltbar). Die Zweizonenklimaautomatik lässt sich recht einfach bedienen, die eingestellte Temperatur kann aber nicht optimal abgelesen werden, da die Temperaturskala teilweise vom Schalter verdeckt wird. Auch die Bedienknöpfe für Heckscheibenheizung und Umluftschaltung sind etwas klein geraten und dadurch schwieriger zu finden. Das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen, das nach kurzer Eingewöhnung leicht zu bedienen ist, besitzt eine gute Routenführung und kann zudem DVDs abspielen. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach über Tasten im Blinkerhebel bedienen, es fehlt aber eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit. Das Angebot an Ablagen ist hinten zufriedenstellend und vorne gut, in die Türablagen passen mit Mühe und Not sogar 1,5-Liter-Flaschen.



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen für den Octavia. Beim Innenraumdesign hätte man Skoda etwas mehr Mut zur Eigenständigkeit gewünscht.

2,1

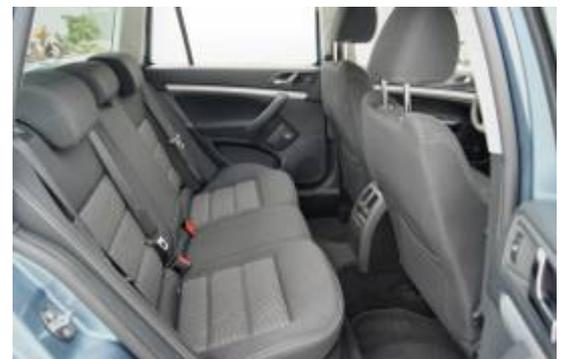
Raumangebot vorne*

⊕ Den Fahrersitz kann man für Personen bis zu einer Größe von 2 m einstellen, die Kopffreiheit ist üppig und würde auch für noch größere Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist dagegen für diese Fahrzeugklasse etwas knapper bemessen, so ergibt sich nur ein gutes bis zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Tatsächlicher Platzmangel besteht aber nicht.

2,8

Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf der Rückbank trotzdem noch fast 2 m große Personen Platz; die Beinfreiheit ist üppig, die Kopffreiheit reicht für Menschen bis 1,95 m problemlos. Der Sitz in der Mitte dient eher als Notsitz (das übliche bei Limousinen und Kombis) und sollte Erwachsenen nur auf kürzeren Strecken zugemutet werden. Die gemessene Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellen. Am subjektiven Raumempfinden gibt es wenig auszusetzen.



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

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Skoda recht straff gewählt. Damit bleibt der Octavia Combi auf langgezogenen Bodenwellen ruhig und schwingt nicht nach. Kurzwellige Fahrbahn ist dagegen nicht seine Stärke, kleine Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen wenig gefiltert zu den Insassen durch. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, auch Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven tritt nicht störend auf. Bei Beladung zeigt sich ein harmonischeres Ansprechen, besonders auf die kleinen Unebenheiten.

2,1 Sitze

Die Rücksitzlehne und -fläche ist zufriedenstellend ausgeformt, so ergibt sich eine befriedigende Sitzposition - Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung, da die Sitzfläche wenig nach hinten geneigt ist.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen und so unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Lehnen der vorne verbauten Sportsitze (Option) sind angenehm geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Zusammen mit den gut konturierten Sitzflächen ergibt sich ein guter Seitenhalt. Insgesamt sind die Sitze straff gepolstert. In der Lehne des Fahrersitzes und des Beifahrersitzes gibt es jeweils eine Lendenwirbelstütze, sie lässt sich über ein Drehrad in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen. Der Fahrer kann seine Füße fest abstützen.

2,4 Innengeräusch

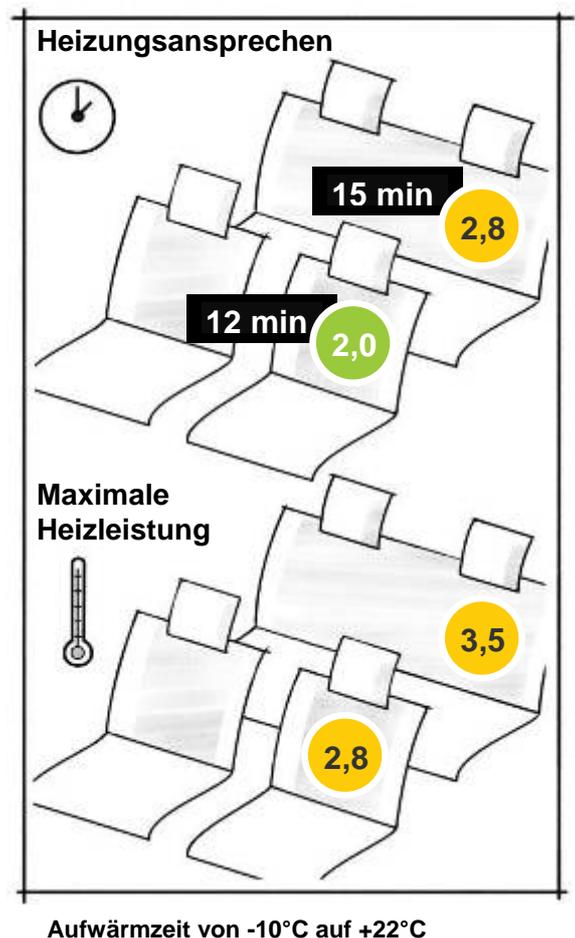
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist gemessen bis 130 km/h noch niedrig, er liegt bei 69,1 dB(A). Der Motor ist meist akustisch präsent, ohne aber störend zu wirken; nur beim Ausdrehen zeigt er sich etwas dröhnig. Bei hoher Geschwindigkeit treten Windgeräusche in den Vordergrund. Insgesamt sind die Fahrgeräusche unaufdringlich und sorgen auch bei langen Strecken für eine geringe Lärmbelästigung.

2,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter, liegen aber noch im befriedigenden Bereich.

⊕ Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann nach oben, Mitte und unten individuell geregelt werden. Eine Umluftautomatik sowie ein Aktivkohlefilter sind vorhanden.



1,8

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 140-PS-TDI ist der Octavia Combi gut motorisiert. Dank 320 Nm Drehmoment schiebt der Turbodiesel schon bei niedrigen und mittleren Drehzahlen das Auto flott an. Überholmanöver sind damit im Handumdrehen abgeschlossen. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,2 Sekunden.

2,5

Laufkultur

⊕ Ganz frei von Vibrationen läuft der Vierzylinder-Diesel nicht, dennoch kann man sich über die Laufkultur nicht beschweren. Bei sehr niedrigen Drehzahlen um 1.200 U/min. zeigt er sich etwas brummig, dreht man den Motor aus, neigt er jenseits der 3.000 U/min. etwas zum Dröhnen.

1,4

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe DSG zeichnet sich durch schnelle Gangwechsel und ein sehr direktes Fahrgefühl aus, weil kein Drehmomentwandler vorhanden ist und daher ein schaltgetriebeähnliches Fahrverhalten geboten wird. Der Anfahrkomfort ist nicht so gut wie bei einem Wandler-Automaten, geht aber in Ordnung. Der Schalthebel lässt sich einwandfrei bedienen. Auf Wunsch können die Gangwechsel auch über die Schaltpaddel am Lenkrad angewiesen werden. Der jeweils eingelegte Gang wird im Infodisplay zwischen den Instrumenten angezeigt, auch im Automatikmodus.

1,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Motor kann seine Kraft immer gut entfalten, auch im sechsten Gang. Der ist allerdings eher kurz übersetzt, der Abstand zwischen fünften und sechsten Gang ist etwas klein. Dadurch ist das Drehzahlniveau bei hohen Geschwindigkeiten nicht besonders niedrig.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug untückisch und zeigt eine gute Stabilität. Auch Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Octavia ein ordentliches Fahrverhalten, das ESP greift recht spät ein und lässt ein gewisses Übersteuern zu. Schleudern wird aber unterbunden.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Octavia Combi untersteuert in schnell durchfahrenen Kurven leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh genug an, wodurch der Fahrer genügend Zeit hat zu reagieren. Zudem greift das ESP effektiv ein und unterstützt den Fahrer. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur etwas, bleibt unkritisch. Vollbeladen drängt in Kurven das Heck etwas mehr nach außen.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Bewegungen gut an. Sie arbeitet präzise, recht zielgenau und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Durch die direkte Auslegung und die ordentliche Servounterstützung ist der Octavia Combi recht handlich. Positiv hervorzuheben ist der kleine Wendekreis von knapp 11 m, der vor allem das Rangieren und Wenden deutlich erleichtert.

2,3 Bremse

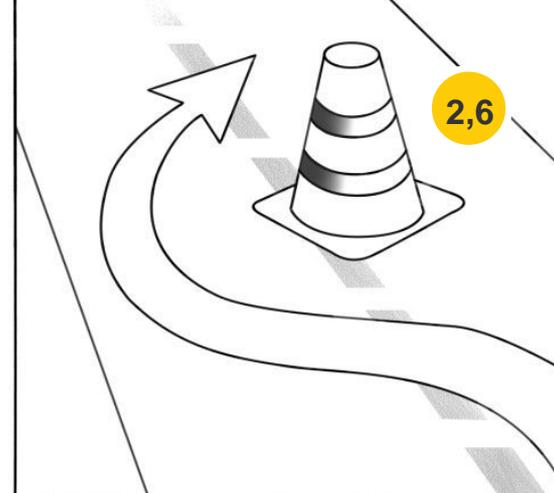
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Octavia Combi durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16V Dunlop SP Sport) Die Bremsanlage zeigt sich sehr standhaft. Sie lässt sich über den sauberen Druckpunkt gut dosieren und bleibt auch im Ansprechen ohne Tadel. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

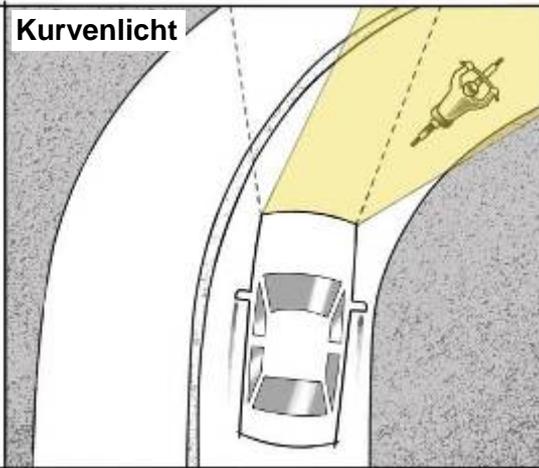
2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Octavia Combi 2.0 TDI DSG ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Beim Bremsen auf ungleich griffigem Fahrbahnuntergrund gibt die Lenkung einen Gegenimpuls, um das Stabilisieren des Autos zu erleichtern. Warnleuchten weisen den nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Vordertüren hin. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Die optionalen Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht leuchten hell und sind damit sehr empfehlenswert.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

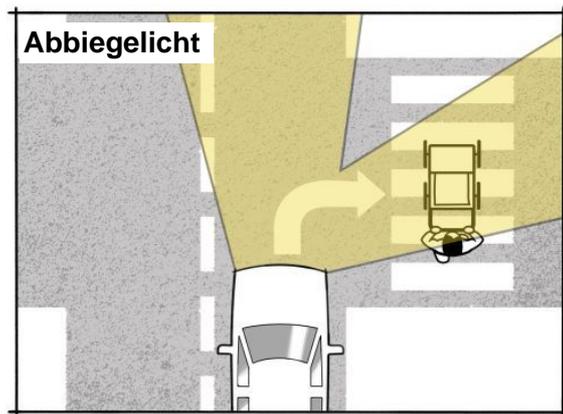


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Octavia Combi ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Octavia vier von fünf möglichen Sternen (Test 2004). Die vorderen Kopfstützen wurden mit dem Facelift überarbeitet und bieten daher noch besseren Schutz bei einem Heckaufprall. Sie reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m. Die Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,9 Kindersicherheit

+ Nach EuroNCAP erreicht der Octavia 37 Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank lassen sich auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze gut unterbringen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Isofixhalterungen auf dem Beifahrersitz gibt's gegen Aufpreis. Befestigung mit den Gurten ist gut machbar, weil die Gurte lang genug und die Gurtschlösser fixiert sind. Die Airbags auf der Beifahrerseite können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fensterheber sind mit einem rechtzeitig eingreifenden Einklemmschutz ausgestattet.

- Die hinteren Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

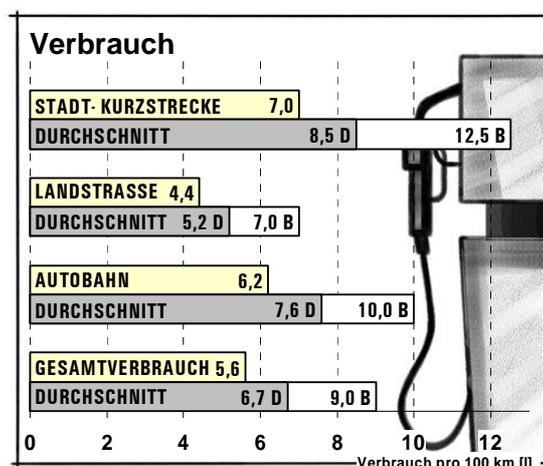
3,2 Fußgängerschutz

Der Skoda Octavia erhält beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm 17 Punkte. Das reicht nur für zwei von vier Sterne.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Skoda Octavia 2.0 TDI DSG liegt bei 5,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 37 Punkte. Innerorts benötigt der Octavia 7,0 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km. Leider ist für diese Motor-Getriebe-Kombination kein Start-Stopp-System lieferbar. Mit diesem würde sich ein niedrigerer Stadtverbrauch ergeben.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering. Die erhöhten NOx-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus kosten aber wertvolle Punkte. Letztlich werden 43 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielt. Addiert man die CO₂-Punkte, kann der Octavia Combi insgesamt 80 Punkte und damit vier Sterne im ADAC EcoTest erreichen.

1,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch insgesamt niedrig ausfällt und zudem der gegenüber Super weniger teure Dieselmotor benötigt wird, kann der Octavia TDI in diesem Kapitel eine gute Bewertung erreichen.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der nach 150.000 km erneuert werden muß.

⊕ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Das Image von Skoda hat sich in den letzten 10 Jahren enorm verbessert. Skodas sind inzwischen bekannt für ihre solide Bauart und ihre zahlreichen kleinen praktischen Details, wobei man auf unnötige Spielereien verzichtet. Entsprechend günstig verlaufen die Restwerte der Fahrzeuge. Das betrifft auch den hier getesteten Octavia Combi Diesel. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem komplett neuen Modell zu rechnen.

2,4 Kosten für Anschaffung*

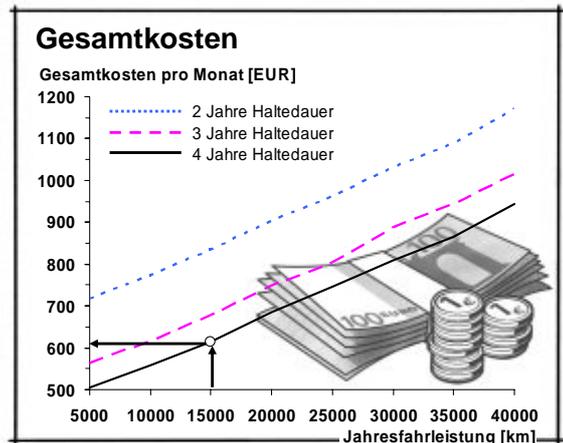
⊕ Der Anschaffungspreis für den Octavia Combi 2.0 TDI DSG in der Ausstattungsvariante Elegance liegt bei knapp 28.400 Euro. Nicht gerade günstig, aber angesichts der umfangreichen Sicherheits- und Komfortausstattung geht der Preis in Ordnung. Wenn man in dieser Klasse übliche Ausstattungsextras noch einbezieht, erhöht sich der Preis um knapp 2.000 Euro (ADAC Ausstattungswarenkorb).

3,0 Fixkosten*

Die Steuer beträgt 236 Euro pro Jahr. Während die Haftpflichtversicherung relativ günstig ausfällt, liegt die Einstufung für die Vollkasko im zufriedenstellenden Bereich. Vergleichsweise teuer kommt eine Teilkaskoversicherung.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG, dann kann sich Kombi ganz vorne innerhalb seiner Klasse positionieren. Betriebskosten und Werkstattkosten sind günstig, auch die Fixkosten nicht zu teuer. Der größte Kostentreiber jeden Monat ist wie eigentlich immer der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V	1.6 MPI	1.2 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	RS	1.6 TDI	RS TDI
Aufbau/Türen	KB/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1197	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	77(105)	90(122)	118(160)	147(200)	77(105)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	148/3800	175/1550	200/1500	250/1500	280/1800	250/1900	350/1750
0-100 km/h[s]	14,3	12,4	10,9	9,8	7,9	7,5	11,9	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	189	191	202	222	238	189	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,8 S	8,0 S	6,5 S	7,1 S	7,7 S	8,3 SP	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	149	168	134	148	158	175	119	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/16	14/16/17	14/16/17	14/16/17	14/17/20	14/19/23	16/17/21	15/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	128	52	84	112	150	152	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	562	521	572	610	690	511	617
Preis [Euro]	16.340	17.590	17.890	21.590	23.190	28.790	20.140	29.690

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 4,4/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km / 148g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4569/1769/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	980 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	121 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	353 Euro
Monatliche Gesamtkosten	614 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/24
Grundpreis	28.340 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Elegance DSG (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	830 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	830 Euro°

INNEN

Doppelverglasung	850 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 790°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	820 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Lackierung Metallic	470 Euro°
Schiebe-Hubdach	800 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,3
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,3
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,7
Federung	2,5		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	1,8
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,0
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	2,4
Laufkultur	2,5	Fixkosten*	3,0
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	1,6
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest