



Skoda Octavia Combi 2.0 TDI SCR Style DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (85 kW/115 PS)

Ein Jahr nach dem Erscheinen gehört die vierte Generation des Skoda Octavia bereits zum vertrauten Erscheinungsbild auf Deutschlands Straßen. Kein Wunder, der Tscheche erfreut sich vor allem als praktischer und gleichzeitig stylischer Octavia Combi großer Beliebtheit. Zum ADAC Autotest tritt der Octavia Combi mit dem 115 PS starken Einstiegsdiesel und dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe (DSG) an. Der Vierzylinder-Diesel sorgt für ordentliche Fahrleistungen, die Laufkultur ist gut und der Verbrauch mit ermittelten 4,8 l/100 km erfreulich niedrig. Ebenso überzeugend sind das großzügige Platzangebot für die Insassen und deren Gepäck. Zudem bietet natürlich auch der neue Octavia viele clevere Details, wie Regenschirm im Türfach, Eiskratzer im Tankdeckel oder allerhand Ordnungs- und Organisationslösungen für den Kofferraum. Weniger gefallen hat uns allerdings das neue Bediensystem, bei dem die meisten Funktionen über den zentralen Touchscreen gesteuert werden, was sich teils recht umständlich gestaltet und stark vom Verkehrsgeschehen ablenkt. Auch das Federungskomfort kann nicht vollauf überzeugen. Der Grund liegt an der Verbundlenkerhinterachse, die sich für ein Mittelklassemodell nicht ziemt und besonders innerorts recht unbeholfen über Hindernisse rumpelt. Insgesamt ist der Skoda Octavia Combi auch mit dem kleinen Diesel ein sehr überzeugendes Angebot, leider merkt man neben dem Fahrwerk auch bei der Materialqualität den Roststift, der derzeit im VW-Konzern angesetzt wird. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mazda 6 Combi, Volvo V60.

- +** gutes Platzangebot, sparsamer und sehr sauberer Dieselmotor, großer und gut nutzbarer Kofferraum, hohes Sicherheitsniveau
- umständliche Bedienung, durchschnittliche Materialqualität, nur einfache Verbundlenkerachse hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **2,6**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

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

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 4,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 45 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 935 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt. Er fasst zwar nur 12 l, um die 10.000 km soll man aber mit einer Füllung schaffen. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 490 kg – das reicht zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man bis zu 75 kg Last transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t (bis 12 %

Steigung) wiegen – vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 720 kg beschränken. 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 (ebenso in Kombination mit Winterreifen ab Werk). Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind nicht lieferbar. Mit 4,69 m Länge und 2,01 m Breite (inkl. Außenspiegeln) findet man grundsätzlich noch vernünftig einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,3 m ist auch praxistauglich.

2,3 Licht und Sicht

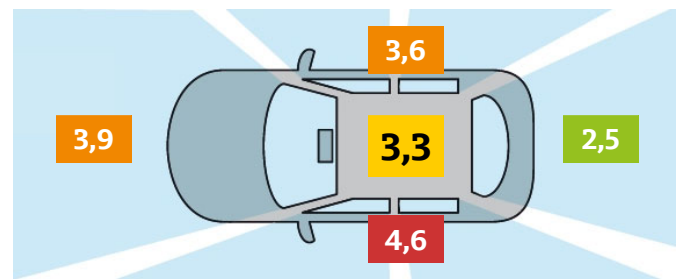
⊕ Zwar sieht man das vordere Ende der Motorhaube nicht direkt, ansonsten aber lässt sich der Octavia gut abschätzen. Dennoch leisten die vorn und hinten serienmäßigen Parksensoren gute Dienste – zudem kann der Octavia während des Parkvorgangs bis 8 km/h automatisch abbremsen, wenn er eine Kollision befürchtet. Eine Rückfahrkamera ist optional,



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

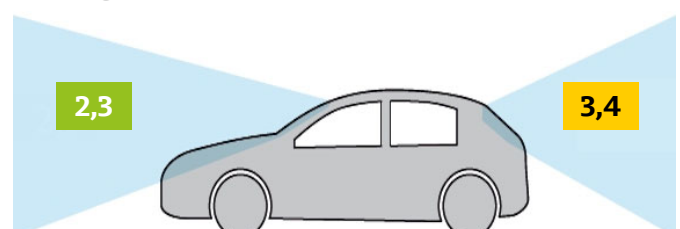
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



genauso wie ein Parklenkassistent und ein 360-Grad-Kamerasystem. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus: Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die hinteren Dachsäulen schränken etwas ein.

LED-Scheinwerfer sind Serie, man kann sie mit Abbiegelicht in den LED-Nebelscheinwerfern und einem Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblendet, aufrüsten. Der Testwagen hat die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer an Bord, die unter anderem einen dynamischen Fernlichtassistenten bieten. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und breiten Ausleuch-

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. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, so sieht man Pfützen und anderes Ungemach auch im Dunkeln – außerdem sind die auf den Boden projizierten Skoda-Schriftzüge einfach chic.

1,6 Kofferraum-Volumen

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

1,9 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 fährt gegen Aufpreis wie beim Testwagen elektrisch auf und zu.

tung der Fahrbahn, eine klare Empfehlung für mehr Sicherheit im Dunkeln – alleine schon wegen der dann inkludierten Scheinwerferreinigungsanlage.

Der Innenspiegel wie auch der fahrerseitige Außenspiegel blenden in der Ausstattungslinie Style serienmäßig automatisch ab.

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

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die vollständige Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Durch Messen der Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug ist es nicht mehr möglich, über einen Funkverlängerer den Octavia unerlaubt zu öffnen und zu starten. Der VW-Konzern hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.



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

Dazu genügt ein Druck auf die Fernbedienung, die Taste am Armaturenbrett, die Tasten an der Heckklappe selbst oder ein Fußschwenk unter die Stoßstange. Die Ladekante ist mit 63 cm angenehm niedrig. Wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist, steht innen überhaupt keine Kante im Weg. Senkt man ihn ab, entsteht

eine 10 cm hohe Stufe. Unter der geöffneten Klappe kann man auch mit fast zwei Metern Körpergröße noch stehen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte (beides Serie, im Zubehör gibt es noch einen Skisack, der den Innenraum sauber hält). Das Umklappen gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt an der Sitzlehne 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. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut kostet zwar Aufpreis, sollte aber Serie sein – es ist hinter den Vorder- und Rücksitzen am Dachhimmel einhängbar.

Beim Verstauen von Kleinkram ist Skoda Experte: Es stehen diverse Haken, Ösen, Netze und Ablagen zur Verfügung, da ist für jede Art von Einkauf was dabei.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Auch der Octavia kommt in den mitunter zweifelhaften Genuss, das neue Infotainmentsystem der VW-Gruppe aufzutragen. Immerhin läuft das System im Testwagen recht flüssig, nach dem Fahrzeugstart muss man aber immer noch warten, bis der zentrale Touchmonitor bereit ist, Befehle entgegenzunehmen. Anders als bei den ID-Modellen von VW sowie Golf und Seat Leon gestaltet sich die Klimabedienung, und das zum Vorteil für den Skoda: Man muss die Temperatur nicht über die unbeleuchtete Touch- und Wischleiste unterhalb des zentralen Bildschirms einstellen. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur sowie Sitzheizung und -belüftung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv und mit minimaler Ablenkung bedienbar wie mechanische Drehregler, aber schonmal deutlich besser als im Golf. Wer noch tiefer ins Klimageschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen, das man schon von den Konzernbrüdern kennt. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: Hände wärmen, Füße kühlen und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Bedienung.

Im mittleren Armaturenbrett gibt es zwar ein paar mechanische Tasten, diese führen aber nicht zu Radio, Navigation oder Medien. Immerhin kann man darüber aber schnell Funktionen



Die Ladekante ist mit 63 cm angenehm niedrig.

wie Heckscheibenheizung, Parkassistent oder auch Fahrmodusauswahl erreichen. Insgesamt muss man sich schon eine Weile mit dem Octavia befassen, bis die Bedienung flüssig klappt. Nach dieser Eingewöhnungsphase stört dann das langsam hochfahrende System umso mehr.

⊕ Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, hier ist die Bedienung völlig problemlos.



Der Octavia überzeugt durch eine gute Verarbeitung, die Materialauswahl ist im Konkurrenzvergleich aber durchschnittlich. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist weitgehend funktionell, allerdings kann auch hier das von Volkswagen bekannte Bediensystem nicht wirklich überzeugen.

Das Kombiinstrument ist beim Style stetes als Digitaldisplay ausgeführt. Die Anzeigen sind tags wie nachts gut ablesbar und können in mehreren Ansichten konfiguriert werden. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts-

und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Fahrer- und Beifahrersitz können serienmäßig elektrisch eingestellt werden und verfügen zudem über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Octavia steckt serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay – CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso zwei USB-C-Anschlüsse vorn. Zwei weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis, dann gibt es auch eine 230-V-Steckdose an den Rücksitzen und einen weiteren USB-C-Anschluss am Innen-spiegel – praktisch für Dashcams. Digitaler Radioempfang ist ebenfalls Serie, sogar eine induktive Ladeschale ist im Octavia Style Standard. MirrorLink, Android Auto und Apple Carplay haben die Ausstattungen Ambition und Style immer an Bord –

die Anbindung klappt kabellos. Acht Lautsprecher statt wie beim Basismodell vier hat der Octavia Style anzubieten. Gegen Mehrpreis zieht ein Canton-Soundsystem samt Subwoofer und elf weiteren Lautsprechern ein.

Per App kann man allerhand Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern, dieser Remote Access ist ein Jahr kostenlos und kann dann gegen Gebühr verlängert werden. Hat man das Navigationssystem gewählt, sind drei Jahre Kartenupdates sowie Online-Verkehrsinformationen dabei.

2,1 Raumangebot vorn

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

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

2,2 Raumangebot hinten

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



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

2,2 Innenraum-Variabilität

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

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

große Türfächer (1,5-l-Flaschen passen vorn und hinten rein) und ein kleines Fach am linken Fahrerknien stehen ebenfalls zur Verfügung. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, kann aber klimatisiert werden.

2,1 KOMFORT

2,7 Federung

Es gibt den Octavia Style neben dem Standardfahrwerk mit einem Schlechtwegefahrwerk samt Unterbodenbeplankung (Höherlegung um 15 mm), einem strafferen Sportfahrwerk (Tieferlegung um 15 mm). Die adaptive Dämpferregelung ist nur für die Modelle mit mindestens 150 PS verfügbar.

⊕ Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgerüstet, an der Hinterachse ist eine Verbundlenkerkonstruktion verbaut (Mehrlenkerachse nur für Octavia 4x4, PHEV und RS). Dies ist besonders im Stadtverkehr zu spüren, denn hier

werden Einzelhindernisse von den Vorderrädern gut verdaut, beim Überfahren mit der Hinterachse teilt der Octavia jedoch 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 der Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn überzeugen.

1,8 Sitze

⊕ Auf den vorderen Plätzen im Octavia Style findet man immer elektrisch einstellbare Sitze, die auch in Sitzflächenneigung und -länge einstellbar sind. Zudem stehen eine Vierwege-Lendenwirbelstützeinstellung und auf beiden

Seiten eine Memory-Funktion parat.

Hinten außen sitzt man klassentypisch nicht ganz so bequem, aber auch lange Reisen sind dort kein Problem. Der Mittelsitz ist lediglich für Kurzstrecken geeignet.

2,8 Innengeräusch

Der Octavia ist angemessen gedämmt, auch wenn er im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,3 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Er zeigt, dass Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung auch bei diesem Tempo

noch möglich sind. Der Dieselmotor ist nur beim starken Beschleunigen und dann in mittleren und höheren Drehzahlen deutlich zu hören, ansonsten läuft er dezent im Hintergrund und gehört klar zu den kultivierteren Vierzylinder-Dieseln.

1,5 Klimatisierung

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

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

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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet in der Basisvariante maximal 115 PS. Damit ist der Octavia vollkommen ausreichend, wenn auch nicht überschwänglich motorisiert. Oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit geht es allerdings nicht mehr ganz so flott voran – hier hat die 150-PS-Variante mehr Reserven und geht spürbar energischer zu Werke.

Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,6 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in unter eineinhalb Sekunden. Skoda gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 205 km/h.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Nur bei niedrigen Drehzahlen knapp über 1.000 Touren holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann schon

früh spürbar an. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis rund 4.000 1/min lässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen.

1,8 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, zügiges Anfahren ist meist kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. 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 – im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

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 erfühlbare Mittellage das lässige Autobahnfahren ermöglicht, lässt sich das Auto auch auf sehr kurvigen Landstraßen präzise

platzieren. Dabei ist der Lenkkraftverlauf über zunehmenden Lenkwinkel passend abgestimmt, man hat den Octavia gut in der Hand.

2,5 Bremse

⊕ Der Octavia benötigt im Test durchschnittlich 35 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.

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Als Style ist der Octavia mit allerhand Assistenten schon serienmäßig ausgestattet. Er bremst bis 30 km/h sofort und selbsttätig bei erkannter Kollisionsgefahr, bei höheren Geschwindigkeiten warnt er zuvor, um den Fahrer aufmerksam zu machen. Erkennen kann das System neben vorausfahrenden Autos und LKWs auch Fußgänger (diese bis 85 km/h) und Radfahrer. In Kreuzungssituationen warnt und bremst der Octavia auch in Abbiegesituationen, um eine Kollision mit entgegenkommenden Fahrzeugen zu verhindern. Fahrzeuge im toten Winkel werden in einem Bereich bis zu 70 Meter hinter dem Fahrzeug über Sensoren im Heck erkannt – möchte man die Spur wechseln, macht der Skoda auf Fahrzeuge schräg hinter dem eigenen aufmerksam. Dieses System warnt auch beim rückwärts Rangieren vor querenden Fahrzeugen und beim Aussteigen vor von hinten nahenden Fahrzeugen.

Aber nicht alles ist Serie: Neben der Müdigkeitserkennung und einem Head-up-Display kostet der prädiktive Abstandshaltetempotat Aufpreis. Dieser passt die Geschwindigkeit nicht nur wegen des vorausfahrenden Verkehrs an, sondern lässt auch per Kamera erkannte Geschwindigkeitsbeschränkungen und den Straßenverlauf mit einfließen. Ein über die Raddrehzahlsensoren indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

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

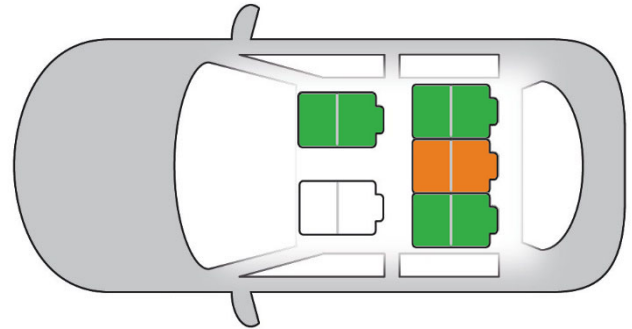
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Octavia 88 Prozent der möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz oder der Rückbank außen kann man Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix und Ankerhaken. Eine i-Size-Freigabe ist auf 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.

⊖ 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)

3,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Octavia 73 Prozent der Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, lediglich die Seiten der Motorhaube und besonders 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.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Octavia 2.0 TDI mit 115 PS und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 148 g/km, wofür der Skoda 34 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt. Geschickt eingesetzt, kann man damit äußerst sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 5,6 l Diesel alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,8	
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 weit unter den Grenzwerten, und auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen

mit den 34 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Testwagen 84 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.

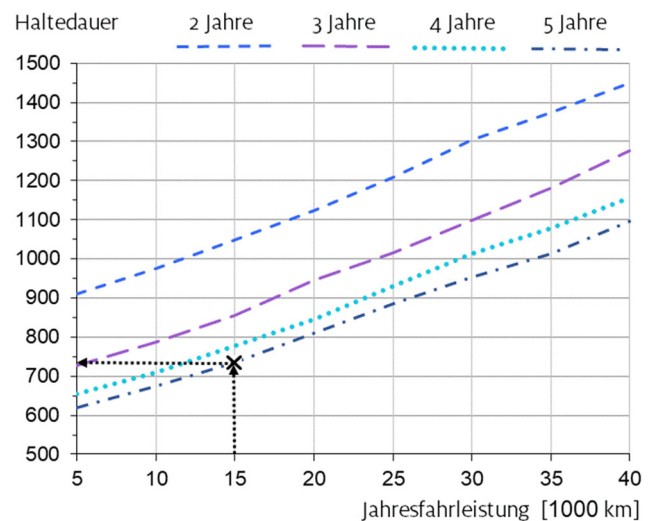
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Octavia Combi Style mit dem 115 PS starken Diesel und DSG ist ab 34.270 Euro zu haben, der annähernd voll ausgestattete Testwagen liegt bei knapp unter 42.000 Euro. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Die Steuer liegt bei 234 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind recht günstig. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- sowie fahrstilabhängig und können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 734 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Active	1.5 TSI ACT Am- bition	2.0 TSI Style 4x4 DSG	1.4 TSI iV Ambition DSG	2.0 TDI SCR Ac- tive	2.0 TDI SCR Am- bition	1.5 TGI G- TEC Ac- tive	RS 1.4 TSI iV DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1395	4/1968	4/1968	4/1498	4/1395
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	150 (204)	85 (115)	110 (150)	96 (130)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/200 0	250/1500	320/1500	350/1550	300/1500	340/1600	200/1400	400/1550
0-100 km/h [s]	10,9	8,5	6,8	7,8	10,4	8,8	9,6	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	225	235	220	206	225	213	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,2 S	5,1/5,6 S	6,2/7,2 S	1,3/1,0 S	3,9/4,2 D	3,9/4,3 D	3,6/3,7 kg G	1,5/1,2 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	107/118	117/126	143/163	30/23	101/110	103/112	99/100	34/27
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/17	12/19/20	12/20/19	12/20/19	15/19/18	13/20/21	12/19/20	12/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	66	94	197	28	220	224	40	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	557	667	819	643	600	689	538	719
Preis [Euro]	23.590	29.170	36.900	37.640	27.290	31.600	28.060	44.060

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 cm ³
Leistung	85 kW/115 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	102 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.689/1.829/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	1.443/527 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechische Republik, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,2/5,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	505/875/1.475 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	109 Euro	Wertverlust	452 Euro
Monatliche Gesamtkosten	734 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	234 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis Octavia Combi 2.0 TDI SCR Style DSG	34.270 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.690 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro° (Paket)/1.320 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 500 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/640 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.680 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	360 Euro° (Paket)/1.900 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.760 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	640 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.040 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Oktober 2021

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