



Skoda Scala 1.0 TSI Selection DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW/115 PS)

Bereits seit 2019 ist der Scala auf dem Markt und steht seit Beginn im Schatten des sehr erfolgreichen Octavia. Während viele Modelle nach fünfjähriger Bauzeit bereits einen Nachfolger erhalten, zeigen die Autos im VW-Konzern meist mehr Durchhaltevermögen. So auch der Scala, der 2024 überarbeitet und damit für die nächsten Jahre fit gemacht wurde. Die optischen Änderungen sind allerdings überschaubar und beschränken sich auf neugestaltete Leuchten, Stoßfänger und Felgen. Auch im Innenraum hat sich wenig getan: Der Fahrer greift an ein neues Zweispeichen-Lenkrad und blickt nun auf ein digitales Kombiinstrument, das verschiedene Ansichten ermöglicht. Die Bedienung erfordert wenig Eingewöhnung und geht dank der konventionellen Tasten und Regler für die wichtigsten Funktionen problemlos von der Hand. Am für ein Kompaktmodell großzügigen Platzangebot hat sich ebenso wenig geändert wie an der soliden Verarbeitung, auch wenn die Materialauswahl im Innenraum eher schlicht ausfällt. Für Vortrieb sorgt im Testwagen der bekannte Einliter-Turbobenziner, der es in der stärkeren Ausführung auf 115 PS bringt. Der Dreizylinder ist für den lediglich 1,2 t schweren Scala ausreichend kräftig, der Verbrauch im ADAC Ecotest von 6,0 l/100 km fällt jedoch etwas zu hoch aus. Auch der Federungskomfort des optionalen Schlechtwegefahrwerks mit erhöhter Bodenfreiheit kann nicht vollauf überzeugen, besonders innerorts dürfte es sensibler ansprechen. Die Fahrsicherheit hingegen gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Zeiten, als Skoda für besonders attraktive Preise stand, sind inzwischen passé. In der mittleren Ausstattungsvariante Selection kostet der Scala 1.0 TSI DSG 29.660 Euro, Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, Navi oder Rückfahrkamera sind dabei allerdings noch nicht an Bord. Die preisliche Nähe zum größeren und wertigeren Octavia dürfte es für den Scala auch in Zukunft schwer machen, aus dessen Schatten zu treten. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i30, Opel Astra, Peugeot 308, Toyota Auris, VW Golf.

- + gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau
- nur durchschnittlicher Federungskomfort mit Schlechtwegefahrwerk, mäßige Serienausstattung bei gleichzeitig stolzem Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Anders als das Vorgängermodell Rapid wartet der Scala mit einer merklich besseren Verarbeitungs- und Materialqualität auf, die einem Modell aus dem VW-Konzern auch gebührt. Mit Ausnahme von kleinen Nachlässigkeiten wie fehlenden Tür Rahmenverkleidungen oder dem minderwertigen Ladeboden, der aus einem mit einer dünnen Spanplatte verstärkten Teppich besteht, gibt die Verarbeitung wenig Grund zur Klage. Auch die Innenraumverarbeitung überzeugt, wenn man über teils knarrende Verkleidungen hinwegsieht. In puncto Materialanmutung bewegt sich der Scala auf zufriedenstellendem Niveau. Während das Armaturenbrett und die vorderen Türen im oberen Bereich mit unterschäumtem Kunststoff ausgeführt sind, wird im unteren Bereich der Mittelkonsole und der

hinteren Türen harter und kratzempfindlicher Kunststoff verbaut. Auch die Dachsäulen und die Sonnenblenden sind mit Kunststoff verkleidet. Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Tscheche keine Blöße: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen. Lediglich in der Mitte und im Heckbereich haben die Tschechen auf eine Unterbodenverkleidung verzichtet. Praktisch ist der optionale Türkantenschutz, der beim Öffnen der Türen automatisch ausfährt und vor Beschädigungen schützt.

⊖ Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die das Öffnen erleichtern und die Haube offen halten würden.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Scala 1.0 TSI kommt mit dem 50 l großen Kraftstofftank auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest bis zu 830 km weit. Der Wendekreis des Kompaktwagens beträgt 11,2 m, was für ein Kompaktmodell in Ordnung geht. Dem Testwagen dürfen 445 kg zugeladen werden, was für vier Insassen samt deren Gepäck in den meisten Fällen ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich bis zu 75 kg transportieren, eine Dachreling ist nicht erhältlich. Die Stützlast beträgt ebenfalls 75 kg, was selbst

für den Transport zweier schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei nur 1,2 t für gebremste und 610 kg für ungebremste Anhänger. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist ein Notrad samt Bordwerkzeug zu haben.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen ist nicht vorhanden.

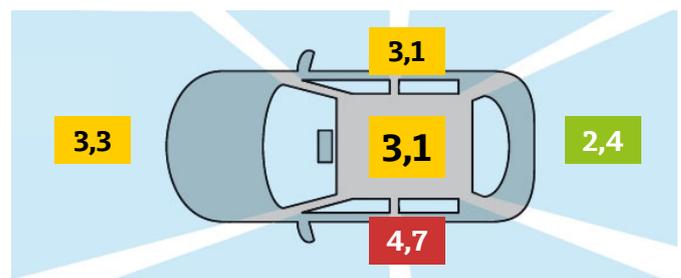
2,5 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich zwar gut abschätzen, allerdings entziehen sich beide dem Blick des Fahrers. Ab Werk unterstützen bei der Ausstattungsvariante Selection Parksensoren am Heck den Fahrer beim Rangieren. Gegen Aufpreis sind Sensoren vorn sowie ein Einparkassistent und eine Rückfahrkamera erhältlich. Letztere ist zudem sinnvoll, da sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht besonders gut wahrnehmen lassen. Bei der ADAC Rundumsicht fällt das Resultat auch dank der versenkbaren Fondkopfstützen ordentlich aus, lediglich die Dachsäulen nicht recht breit.

⊕ Der Scala ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Mit dem Facelift ist nun auch ein Matrix-LED-System erhältlich, das andere Verkehrsteilnehmer bei aktiviertem Fernlicht gezielt ausblenden kann. Der damit ausgestattete Testwagen punktet mit einer hellen, kontrastreichen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Die 850 Euro teuren Scheinwerfer verfügen zudem über eine adaptive Lichtverteilung, eine automatische Leuchtweitenregulierung und ein in den Hauptscheinwerfer integriertes Abbiegelicht - bei der Basisausführung wird letzteres über die LED-Nebelscheinwerfer realisiert. Eine

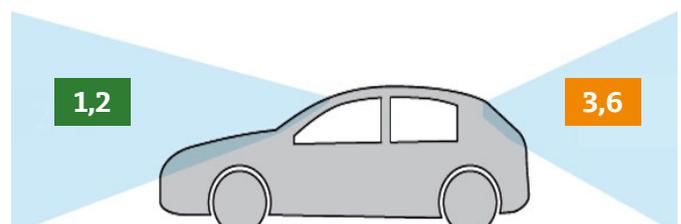
Rundumsicht

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.



Scheinwerferreinigungsanlage, die inzwischen nur wenige Fahrzeuge bieten, ist zumindest gegen Aufpreis zu haben. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer serienmäßig automatisch ab.

⊖ Für den linken Außenspiegel haben die Tschechen die automatische Abblendfunktion (Option) unverständlicherweise gestrichen. Auf einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert, mussten Scala-Fahrer schon vor dem Facelift verzichten.

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Der Testwagen ist mit dem optionalen Schlechtwegefahrwerk ausgestattet, das eine Karosserieerhöhung um 15 mm mit sich bringt. Daher befindet sich auch der Fahrersitz etwas weiter oben - und zwar 44 cm über der Fahrbahn, wenn sich der Sitz in der untersten Position befindet. Die Schweller sind weder zu breit noch liegen sie zu hoch. Im Fond stört nur die ebenfalls recht tief positionierte Rückbank. Der Türausschnitt ist ausreichend groß dimensioniert und erleichtert damit das Ein- und Aussteigen.

⊕ Serienmäßig ist der Scala mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen fällt für ein Kompaktmodell bemerkenswert groß aus. Das Standard-Volumen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt 370 l. Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, passen 585 l oder sieben Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) 750 l zur Verfügung. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen lassen sich bis zu 1.070 l verstauen.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten - vorn in der Ebene auch zwischen den Rasten. Haltegriffe gibt es über allen Türen. Beim Entriegeln bzw. Aussteigen beleuchten im Dunkeln die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug, zusätzliche Spots in den Außenspiegeln gibt es aber nicht.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es verfügt über einen Bewegungssensor, kann jedoch per Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 370 l Volumen steht im Scala für das Gepäck viel Platz zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb - diese Funktion hat der Scala dem Konzernbruder VW Golf voraus. Zudem lässt sich die Klappe dann auch berührungslos per Fußschwenk unter die Heckschürze betätigen. Die Heckklappe schwingt bis knapp 1,95 m hoch. Somit brauchen erst sehr große Menschen auf das abstehende Schloss zu achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann. Auf Wunsch kann die Öffnungshöhe der optionalen elektrischen Klappe reduziert werden. Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit in praxistauglicher Höhe. Störender ist da die 17 cm hohe Stufe zum Ladeboden, die besonders beim Entladen von schweren Gegenständen beschwerlich ist. Optional ist für den Scala ein variabler Ladeboden zu haben. Befindet sich dieser in der oberen Position, befinden sich nicht nur Ladekante und -boden auf einem Niveau, auch zu den umgeklappten Rücksitzlehnen hin stört dann keine Stufe. Insgesamt lässt sich der Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich stört etwas.



Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit in praxistauglicher Höhe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Ist wie im Falle des Testwagens das

Simply Clever-Paket an Bord, wartet das Gepäckabteil mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten auf. Es gibt je ein Ablagefach in den Seitenwänden, zudem zwei Taschenhaken und ein ca. 45 l großes Staufach unter dem Ladeboden. Zudem befindet sich an der Unterseite der Kofferraumabdeckung ein praktisches Netz.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Am Cockpit des Scala hat sich mit dem Facelift nur wenig geändert. Auffälligste Änderung ist neben dem neuen Multifunktionslenkrad mit zwei statt zuvor drei Speichen das bisher aufpreispflichtige digitale Kombiinstrument, mit dem nun alle Scala-Modelle ausgestattet sind. Serienmäßig ist eine acht Zoll große Ausführung, gegen Aufpreis misst die Diagonale 10,2 Zoll. Das Anzeigeninstrument bietet verschiedene Ansichten und lässt sich einwandfrei ablesen. Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über das 8,2 Zoll große Touchdisplay gesteuert, das weit oben positioniert und dennoch gut erreichbar ist. Praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen für die grundlegenden Funktionen zusätzlich über einen Drehregler



Die Verarbeitung und Materialanmutung ist der Fahrzeugklasse angemessen. Auch die Bedienung kann überzeugen.

für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. Ist wie im Falle des Testwagens die 9,2 Zoll große Ausführung samt Navigationssystem an Bord, entfallen die Drehregler. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erfordert nur eine kurze Eingewöhnung. Erfreulicherweise besitzt der Scala noch eine separate Klimabedieneinheit mit konventionellen Tasten - jetzt auch für die Lüftungsstärke - und Drehreglern. Leider ist die gesamte Bedieneinheit ziemlich weit unten platziert, was eine Blickabwendung von der Fahrbahn zur Folge hat. Abgesehen davon sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und gut erreichbar. Eine Ausnahme ist der Lenkstockhebel für die

Geschwindigkeitsregelung. Um diesen zu bedienen, muss man die linke Hand vom Lenkrad nehmen - hier wäre die VW-Ausführung mit konventionellen Tasten auf dem Lenkrad die bessere Lösung. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Alle Schalter mit Ausnahme der Luftdüsen sind vorbildlich beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) sorgt ebenso für eine gute Ergonomie wie die einwandfreie Anordnung von Schalthebel und Pedalerie.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Scala Selection ein Soundsystem mit acht Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB+) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming. Zudem gibt es ab Werk je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie einen zusätzlichen Anschluss am Innenspiegel, um ggf. eine Dashcam mit Strom betreiben zu können. Zudem verfügt der Tscheche über eine induktive Ladeschale, die sich gerade im Kombination mit dem kabellosen Smartphone-Anbindung (Apple CarPlay und Android Auto) sehr praktisch ist. Optional ist ein Festplatten-

Navigationssystem samt Sprachsteuerung und Online-Diensten (u. a. Echtzeitverkehrsinformationen, Wetter, Tankstellensuche; drei Jahre kostenfrei) erhältlich. Dann wächst nicht nur die Displaygröße des Touchscreens von 8,2 auf 9,2 Zoll an, auch das digitale Kombiinstrument misst 9,2 statt 8 Zoll. Für 650 Euro Aufpreis gibt es ein Soundsystem mit 10 Lautsprechern inkl. Subwoofer und platzsparendem Notrad.

⊖ Ein CD-/DVD-Laufwerk gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Scala vorn reichlich Platz, denn selbst knapp zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für Fahrer bis rund 2,10 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite des Scala fällt wie für

einen Kompaktwagen nur durchschnittlich aus, das Raumgefühl geht jedoch auch dank des hellgrauen Dachhimmels in Ordnung. Optional gibt es ein sehr großes Panoramadach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch auf der Rücksitzbank bietet der Scala für einen Kompaktwagen ungewöhnlich viel Platz. Die Kopffreiheit ist dabei der limitierende Faktor, reicht jedoch selbst für bis zu 1,95 m große Mitfahrer. Die Beinfreiheit würde sogar für Personen bis zwei Meter reichen, wenn der Vordersitze für einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es aber recht eng. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, was neben der hohen Fensterlinie auch der C-Säule direkt neben dem Kopf geschuldet ist.



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

2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität belässt es der Scala wie die meisten Kompaktmodelle bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn gibt es gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen

auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Zudem besitzt der Skoda ein Fach in der Mittelkonsole und kleine Staufächer unter den Vordersitzen (Bestandteil Simply Clever-Paket für 290 Euro). Abgesehen von den Warnwesten findet dort aber kaum etwas

Platz, da diese so schmal ausgeführt sind. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber weder abschließ- noch klimatisierbar. Für die Fondinsassen stehen weniger Ab- lagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind

eher knapp bemessen, dort größere Flaschen unterzubringen gestaltet sich schwierig. Darüber hinaus gibt es Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze sowie zwei Becherhalte, so- fern man die optionale Mittelarmlehne geordert hat.

2,9 KOMFORT

3,3 Federung

⊕ Ab Werk rollt der Scala mit Mc-Pherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse hinten und Standarddämpfern vom Band. Optional sind ein Sportfahrwerk sowie im Falle des Testwagens eine Fahrwerkserhöhung erhältlich. Die Abstimmung ist tendenziell straff, was die Insassen besonders innerorts zu spüren bekommen, wo die Feder-Dämpfer-Elemente - speziell an der Hinterachse - sensibler auf Unebenheiten ansprechen dürften. Kopfsteinpflaster führt

zudem zu leichtem Wummern im Innenraum. Außerorts werden Fahrbahnunebenheiten besser verdaut und die Karosserie liegt angenehm ruhig. Lediglich auf welligem Untergrund kommt spürbar Unruhe in den Aufbau. Geschwindigkeitshügel verdaut das Fahrwerk ordentlich, allerdings hat die straff abgestimmte Hinterachse eine recht starke Vertikalbeschleunigung zur Folge.

2,6 Sitze

Die Vordersitze bieten zwar nicht sonderlich viele Einstellmöglichkeiten, der gebotene Sitzkomfort geht aufgrund der bequemen Polsterung und der ordentlichen Konturierung aber dennoch in Ordnung. Neben den Standardfunktionen lassen sich die Sitze in der Höhe einstellen und besitzen zudem eine manuelle Zweiwege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis ist eine elektrische Verstellung immerhin für den Fahrersitz erhältlich. Damit kann dieser dann auch in der Neigung eingestellt werden und besitzt zudem eine Vier-Wege-Lordosenstütze.

Positiv: Die besonders auf langen Strecken nahezu unerlässliche Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord. Zudem lassen sich die Gurte in der Höhe verstellen. Allerdings sind die Arm- auflagen in den Türen nur dünn gepolstert, sodass der Ellbogen auf langen Fahrten schmerzen kann. In der zweiten Reihe können die Plätze mit den vorderen Sitzen nicht mithalten, sie sind weniger konturiert und bieten damit auch weniger Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne hinten ist immerhin gegen Aufpreis er- hältlich.

3,1 Innengeräusch

Skoda hat den Scala ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,0 dB(A). Der Dreizylinder-Benziner ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten

vordergründig zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich, wenn auch bei ent- sprechend schlechter Fahrbahn gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist.

2,5 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Selection ist der Scala serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Während Mittelausströmer im Fond ab Werk verbaut sind, kosten abgedunkelte Scheiben hinten Aufpreis. Beheizbare Vordersitze (Bestandteil des Winterpakets) kosten ebenso Aufpreis wie die Lenkradheizung und die beheizbaren äußeren

Fondsitze. Eine beheizbare Frontscheibe ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich, eine Standheizung ist für den Tschechen hingegen nicht zu haben.

⊖ Ausströmrichtung und -intensität der Lüftungsdüsen lassen sich nicht getrennt voneinander justieren.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Skoda bietet den Einliter-Turbobenziner im Scala mit zwei Leistungsstufen an. Entweder mit 95 oder wie im Testwagen mit 115 PS. Während die schwächere Variante mit einem Fünfganggetriebe gekoppelt ist, besitzt die stärkere einen drehzahlsenkenden sechsten Gang. Der Testwagen verfügt hingegen über das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Das maximale Drehmoment von 200 Nm liegt im Bereich von 2.000 bis 3.500 1/min an.

Trotz des geringen Hubraums hat der Turbobenziner mit dem lediglich 1,2 t schweren Kompaktwagen wenig Mühe und sorgt für durchaus muntere Fahrleistungen - der Wunsch nach dem mit 150 PS deutlich stärkeren 1.5 TSI kommt daher nur selten auf. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h handelt der Scala 1.0 TSI DSG in 6,1 s ab, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,7 s. Skoda gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 10,1 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 202 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung inzwischen gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich - die kleinen Ruckler beim Durchbeschleunigen wie bei früheren Versionen des Dreizylinders sind nicht mehr aufgetreten. Er spricht zwar unter 1.800 1/min ziemlich zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann

druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Trotz nur drei Zylindern weiß er sich bei den Vibrationen zurückzuhalten und läuft im Alltag angemessen kultiviert. Brummen oder Dröhnen ist über den gesamten Drehzahlbereich kaum ein Thema.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken 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 recht ordentlich, die Qualität aber nicht immer gleich gut; hier kommt es auch auf die "Tagesform" der Elektronik an, mal schaltet das Getriebe besonders geschmeidig, mal etwas weniger. 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. Schwierig für das Getriebe ist nur das Anfahren an starken Steigungen, dann lässt sie die Kupplungen zu lange Schleifen und müht schließlich recht hohe Drehzahlen, um das Auto in Bewegung zu setzen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. 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. Trotz der sieben Gänge dreht der Motor bei 130 km/h in der höchsten Fahrstufe mit 3.000 1/min vergleichsweise hoch. Eine Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig, eine Autohold-Funktion ist nicht verfügbar.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrstabilität zeigt sich der Scala im Vergleich zu seinem Vorgänger (dem Rapid) gereift. Weder plötzliche Lenkimpulse noch Spurrinnen bringen den Kompaktwagen aus der Ruhe, der mit einem guten Geradeauslauf punktet. Der Scala lässt sich sowohl über Land als auch auf der Autobahn je nach Wunsch, gelassen oder auch fahraktiv bewegen. Lupt man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt er zwar leichte, aber gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen. Dass er auch im

Grenzbereich sicher beherrschbar bleibt, stellt der Škoda im ADAC Ausweichtest unter Beweis. Er drückt zwar beim ersten Anlenken etwas mit dem Heck, dank gezieltem ESP-Eingriff wird der Scala aber so eingeregelt, dass er im weiteren Verlauf präzise durch den Parcours gelenkt werden kann. Zudem können hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten realisiert werden. Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der elektronischen Differenzialsperre auch auf rutschigem Untergrund gut.

2,1 Lenkung

Die von der elektromechanischen Servolenkung bereitgestellte Unterstützung lässt sich optional (Fahrprofilauswahl oder i. V. mit Sportfahrwerk) in ihrer Lenkunterstützung ändern, wobei zwei Modi zur Verfügung stehen.

⊕ Die Lenkung spricht stets gut an und bietet selbst im Normal-Modus eine gute Rückmeldung - durch Wahl des Sport-Modus wird die Lenkunterstützung reduziert, wodurch man ein Stück mehr Gefühl im Lenkrad hat. Zudem verfügt sie über eine angenehme Zentrierung und stellt bei jeder Geschwindigkeit gleichmäßig zurück. Diese Eigenschaften führen auch dazu, dass sich der Scala stets zielgenau bewegen lässt. Um von ganz links nach rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen erforderlich - das ist nur Durchschnitt.

2,6 Bremse

Das Pedalgefühl der Bremsanlage ist tadellos, man kann die Bremse feinfühlig dosieren. Die Bremswirkung ist aber nur durchschnittlich. Der Scala kommt bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 35,5 m zum Stehen. Das ist zwar kein schlechter Wert, es gibt aber einige direkte Konkurrenten, die schneller anhalten.

1,7 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Viele der Assistenten kosten in der Selection-Ausstattungslineie Aufpreis, aber zum Serienumfang gehören immerhin ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung und ein Spurhalteassistent. Beide Funktionen lassen sich über das Fahrerassistenzpaket erweitern um die Funktionen ACC (adaptiver Tempomat) und adaptive Spurführung. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Kauft man das Fahrerassistenzpaket Plus, verfügt der Kompaktwagen zusätzlich über einen Spurwechselassistenten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Scala mit dabei sind auch die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Scala mit 97 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 07/2019). Der Scala bietet Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags. Gegen Aufpreis werden auch die äußeren Fondinsassen mit Seitenairbags geschützt, dann ist auch ein Knieairbag für den Fahrer sowie ein proaktives Insassenschutzsystem an Bord. Letzteres strafft die vorderen Sicherheitsgurte und schließt die Seitenscheiben

im Falle einer drohenden Kollision. Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorn für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 m und im Fond für bis zu 1,80 m große Mitfahrer. Optional ist für den Scala ein Gepäcktrennnetz erhältlich, das sich auf Höhe der B- und C-Säulen einhängen lässt. Die serienmäßige Multikollisionsbremse mindert das Risiko eines Folgeaufpralls, indem es das Fahrzeug automatisch abbremst. Im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung wird zudem automatisch ein Notruf abgesetzt.

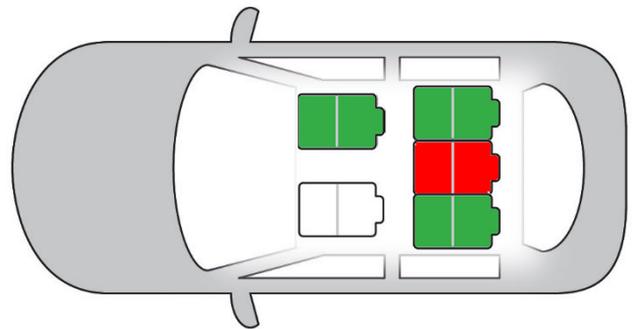
2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der Scala im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 87 Prozent der möglichen Punkte. Isofix-Haken gibt es nicht nur auf den äußeren Fondplätzen, sondern auch für den Beifahrersitz - das ist vorbildlich. Auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze auf diesen Sitzplätzen problemlos und sicher fixieren. Die großen Türöffnungen und fixen Gurtschlösser sind dabei von großem Nutzen. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter rechts vom Handschuhfach deaktivieren.

⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich aufgrund der Sitzwulst und des geringen Abstandes zwischen Gurt- und Schlossanlenkpunkt nicht zur Montage von Kindersitzen.

Kindersitze

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



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz der Euro NCAP-Tests kommt der Scala auf 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Serienmäßig hat der Tscheche einen Notbremsassistenten samt

Fußgängererkennung an Bord, der Kollisionen mit Passanten verhindern kann.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Scala 1.0 TSI DSG beträgt 6,0 l Super/100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 164 g pro km, die für 29 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Auf dem Rollenprüfstand im ADAC Technik Zentrum haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,2 l, außerorts von 5,3 l und auf der Autobahn von 6,8 l/100 km ermittelt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0D	7,7B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8D	5,6B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6D	7,6B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

1,0 Schadstoffe

⊕ Voll überzeugen kann der Motor beim Schadstoffausstoß. Die CO-Emissionen sind selbst im Autobahnzyklus niedrig und dank effektivem Partikelfilter liegt der Partikelaußstoß in allen Fahrzyklen weit unter den Grenzwerten. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnten die

niedrigen Emissionswerte vom Prüfstand bestätigt werden. Der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 29 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 79 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

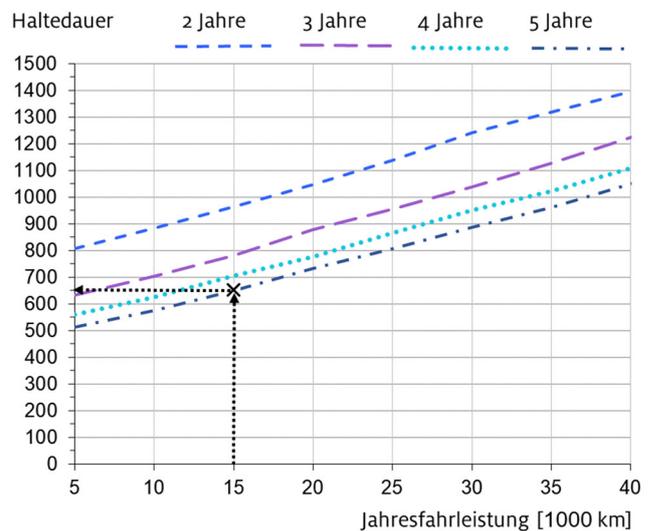
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Scala in der Selection-Ausstattung ruft Skoda mindestens 30.260 Euro auf. Damit hat der Preis des Tschechen seit seinem Erscheinen 2019 um rund 6.000 Euro zugelegt. Die Serienausstattung ist ordentlich, für in dieser Klasse obligatorische Extras wie Navigationssystem, beheizbare Vordersitzen und Rückfahrkamera muss man jedoch noch Aufpreis zahlen. Unverständlich: Nicht nur die Metallic-Lacke schlagen mit 690 Euro zu Buche, auch für Uni-Weiß und -Grau ruft Skoda diesen Mehrpreis auf - lediglich Uni-Blau ist aufpreisfrei dabei. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist Standardkost aus dem VW-Regal, Spritstechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es hier leider nicht. Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 71 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 21 und Vollkasko 17). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, 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: 650 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Scala 1.0 TSI	Scala 1.0 TSI	Scala 1.5 TSI ACT
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
0-100 km/h [s]	10,8	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	202	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,1 S	5,1 S	5,4 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	115	116	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/21	13/17/21	11/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	62	64	85
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	563	571	641
Preis [Euro]	24.390	25.790	30.260

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,7
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	302/612/873
• Dachlast/Anhängelast [kg]	61/980
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,82
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	74,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	184

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	119 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.362/1.793/1.514 mm
Leergewicht/Zuladung	1.237/403 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	467/1.410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mlada Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 89V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,3/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	142 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.225/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/750/1.070 l

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

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	369 Euro
Monatliche Gesamtkosten	650 Euro		
Steuer pro Jahr	71 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/21		
Basispreis Scala 1.0 TSI Selection DSG	30.260 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.280 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.113 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Verstellfahrwerk)	1.300 Euro (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	870 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/700 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	850 Euro° (Paket)/Serie
Parkenassistent	1.660 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	850 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	850 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/560 Euro (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	560 Euro (Paket)/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	900 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.330 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/250 Euro
Lenkradheizung	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	970 Euro
Metalliclackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.270 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Dezember 2024

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